

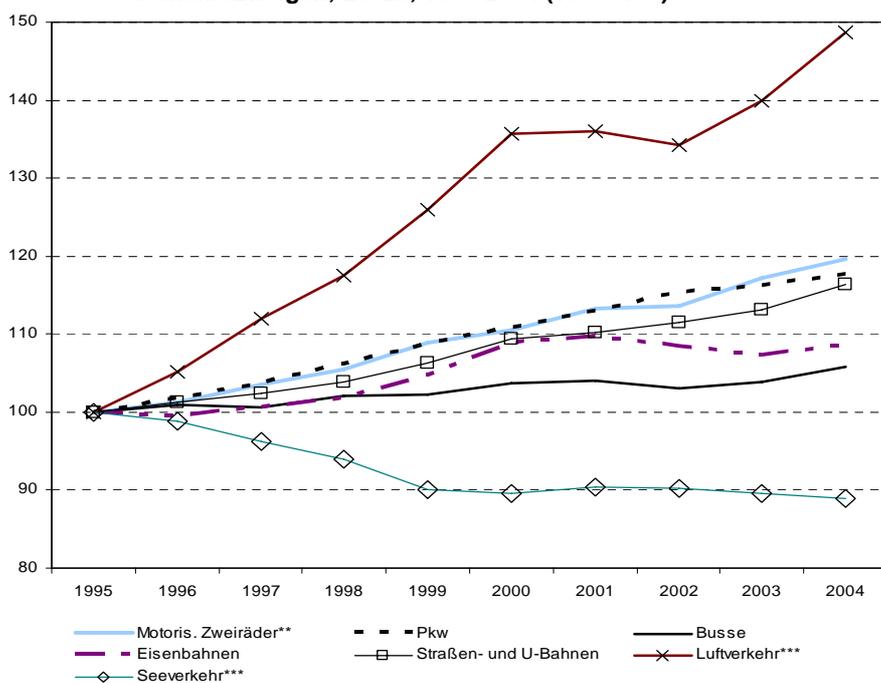
Das Wichtigste aus dem Panorama des Verkehrs

Das Wesentliche in Kürze

In dieser Ausgabe der Reihe *Statistik kurz gefasst* wird eine kleine Auswahl von Daten aus der fünften Edition des *Panoramas des Verkehrs*, die demnächst von Eurostat veröffentlicht wird, genauer betrachtet.

- Der Motorisierungsgrad lag 2005 in der EU bei 476, das heißt, jeder zweite Einwohner besaß einen Pkw. Gegenüber 1990 entspricht dies einer Zunahme von 31 %.
- Der Verkehrssektor sorgt nicht nur dafür, dass Personen und Güter von A nach B befördert werden, sondern er ist ein eigenständiger Wirtschaftszweig mit mehr als 8,2 Mio. Beschäftigten und einer Wertschöpfung von 363 Mrd. EUR in der EU-25 im Jahr 2004.
- Den stärksten Anstieg der Verkehrsleistung wies in der EU-25 der Güterkraftverkehr aus (+38 %), allerdings dicht gefolgt vom Seeverkehr (sowohl absolutes als auch relatives Wachstum). Der Güterkraftverkehr war ferner der größte Arbeitgeber innerhalb des Verkehrssektors.
- In den kleinsten EU-Mitgliedstaaten spielen der Dreiländerverkehr und die Kabotage die größte Rolle.
- Die meisten Personenkilometer wurden zwar mit dem Pkw zurückgelegt, der Verkehrszweig mit der höchsten Wachstumsrate in der EU-25 zwischen 1995 und 2004 war jedoch der Luftverkehr (+49 %), während der Seeverkehr als einziger Verkehrszweig bei dieser Messgröße einen Rückgang auswies.
- Die Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr belief sich 2005 auf fast 41 300, das sind weit mehr als im Eisenbahnverkehr zum Beispiel (fast 1 500).
- Der Straßenverkehr war zwar 2004 für mehr als 93 % der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in der EU-25 verantwortlich, den höchsten Anstieg der Emissionen verbuchte jedoch der Luftverkehr.

Abbildung 1: Entwicklung des Personenverkehrs (in Personenkilometern*) nach Verkehrszweigen, EU-25, 1995-2004 (1995=100)



* Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts über eine Entfernung von einem Kilometer.

** Motorisierte Zweiräder.

*** Die Daten für den Luft- und den Seeverkehr decken nur den innerstaatlichen und den EU-25-Verkehr ab. Die Daten werden derzeit überarbeitet.

Quelle: GD Energie und Verkehr

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

77/2007

Autor

Yves MAHIEU

Inhalt

Verkehrsmittel: 2005 gab es 476 Autos je 1000 Einwohner..... 2

Unternehmen, Beschäftigung und wirtschaftliche Leistung: „Straßen- und sonstiger Landverkehr“ größter Verkehrszweig..... 2

Verkehrsleistung im Güterverkehr: Güterkraftverkehr und Schifffahrt sind die größten und am schnellsten expandierenden Verkehrszweige..... 3

Verkehrsleistung im Personenverkehr: Der größte Teil der Verkehrsleistung wird von Pkw erbracht..... 5

Verkehrssicherheit: Mindestens 43 000 Menschen verloren 2005 ihr Leben bei Verkehrsunfällen, die meisten von ihnen im Straßenverkehr..... 6

Energieverbrauch und Emissionen: Straßenverkehr größter Energieverbraucher und größter Umweltverschmutzer..... 6



Manuskript abgeschlossen: 6.06.2007

Datenextraktion am: 31.12.2006

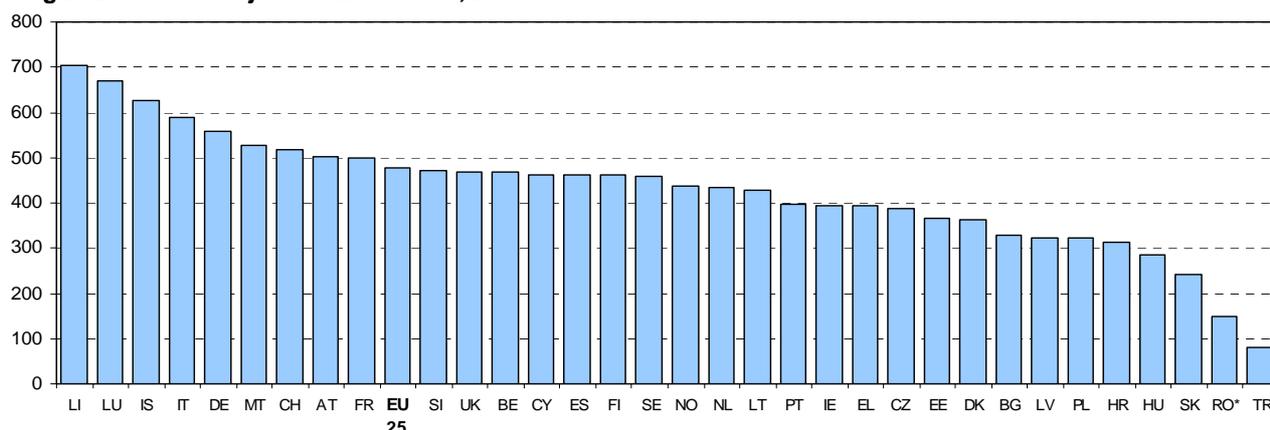
ISSN 1977-0324

Katalognummer: KS-SF-07-077-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2007

Verkehrsmittel: 2005 gab es 476 Autos je 1000 Einwohner

Abbildung 2: Zahl der Pkw je 1000 Einwohner, 2005



* Daten für 2004

Quelle: Eurostat (Verkehr) und GD Energie und Verkehr

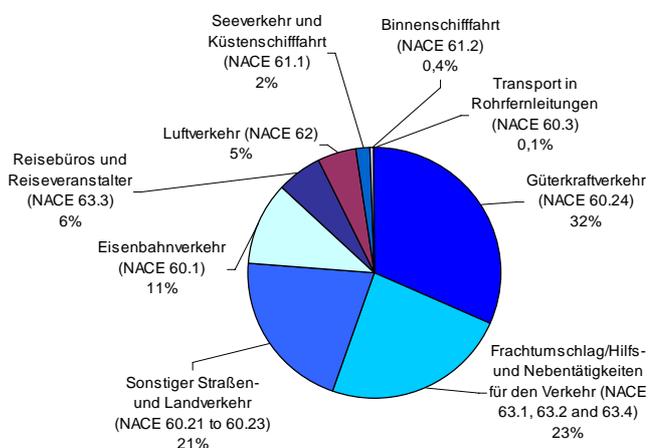
Im Jahr 2005 gab es 476 Pkw je 1000 Einwohner – ungefähr jeder zweite Einwohner hatte ein Auto –, verglichen mit einem Motorisierungsgrad von 364 im Jahr 1990. Luxemburg, das Land mit dem kleinsten Pkw-Bestand, verzeichnete den höchsten Motorisierungsgrad mit 669 Pkw je 1000 Einwohner. Blickt man über die Grenzen der EU, so lag der EFTA-Mitgliedstaat Liechtenstein mit einem Motorisierungsgrad von 705 Pkw je 1000 Einwohner sogar noch vor Luxemburg. Von

den 19 Mitgliedstaaten mit einem unterdurchschnittlichen Motorisierungsgrad waren die Hälfte neue Mitgliedstaaten, die der EU im Jahr 2004 beigetreten sind; einzig Malta lag mit 526 über dem Durchschnitt.

Weitere, im *Panorama des Verkehrs* erfasste Verkehrsmittel sind Busse und Fahrräder...

Unternehmen, Beschäftigung und wirtschaftliche Leistung: „Straßen- und sonstiger Landverkehr“ größter Verkehrszweig

Abb. 3: Beschäftigte je Verkehrszweig (in %), EU-25*, 2004



* Zur Ermittlung der Verteilung wurden für einige Komponenten gerundete Schätzungen auf der Basis nicht vertraulicher Daten herangezogen. Angaben zur verwendeten Systematik siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Quelle: Eurostat (SUS)

2004 entfielen über die Hälfte (52,5 %) der 8,2 Mio. Beschäftigten im Verkehrssektor auf den „Straßen- und sonstigen Landverkehr“, der dadurch zum mit Abstand größten Arbeitgeber des Sektors wurde. Zum „Straßen- und sonstigen Landverkehr“ (NACE-Gruppe 60.2) zählen die „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ (NACE-Klasse 24) und der „sonstige Straßenpersonen- und Landverkehr“ (NACE-Klassen 60.21 bis 60.23), der im Wesentlichen den Betrieb von Taxis sowie die Beförderung mit Bussen umfasst (siehe Abbildung 3). Innerhalb des „Straßen- und sonstigen Landverkehr“ weist der Güterkraftverkehr 32 % der Beschäftigten in der EU-25 aus, was ihn zum größten Arbeitgeber innerhalb dieses Bereichs macht.

Die (hier nicht aufgeführten) für die überwiegende Mehrheit der Mitgliedstaaten verfügbaren Daten lassen erkennen, dass sich der Anteil des „Straßen- und sonstigen Landverkehr“ in mindestens drei Mitgliedstaaten auf rund zwei Drittel der Gesamtbeschäftigung im Verkehrssektor belief. Diese Mitgliedstaaten sind Spanien (65 %), Litauen und Polen (jeweils 62 %). An niedrigsten (26 %) war der Anteil in Zypern, was auf den größeren Umfang der See- und Küstenschifffahrt, der Luftfahrt und von Reisebüros und Reiseveranstaltern zurückzuführen ist.

Wie zu erwarten war, leisteten die größten EU-Mitgliedstaaten auch im Allgemeinen den größten Beitrag zu den Verkehrsdienstleistungen.

Tabelle 1: Die zehn Länder mit dem größten Umfang an Verkehrsdienstleistungen auf der Basis ausgewählter Indikatoren*, 2004, in %

Zahl der Beschäftigten (1000)		Wertschöpfung (Mrd. EUR)		Umsatz (Mrd. EUR)		Zahl der Unternehmen (1000)	
EU-25	8 186	EU-25	363	EU-25	1 024	EU-25	1 078
DE	15%	DE	18%	UK	19%	ES	20%
FR	14%	UK	18%	DE	16%	IT	14%
UK	13%	FR	15%	FR	14%	PL	13%
IT	11%	IT	11%	IT	12%	FR	9%
ES	10%	ES	9%	ES	9%	DE	8%
PL	7%	NL	5%	NL	5%	UK	6%
NL	4%	BE	3%	SE	4%	CZ	4%
CZ	3%	DK	3%	BE	4%	HU	3%
SE	3%	AT	3%	DK	3%	SE	3%
HU	3%	SE	3%	AT	3%	PT	3%

*Siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Quelle: Eurostat (SUS)

Je nach Indikator fiel die Reihenfolge allerdings unterschiedlich aus (siehe Tabelle 1). Während Deutschland – wenn auch nur knapp – 2004 bei der Beschäftigung und bei der Wertschöpfung mit 15 % bzw. 18 % des Wertes für den gesamten Verkehrssektor an der Spitze lag, führten Spanien mit 20 % der Unternehmen und das Vereinigte Königreich mit 19 % des Umsatzes die anderen beiden Ranglisten an.

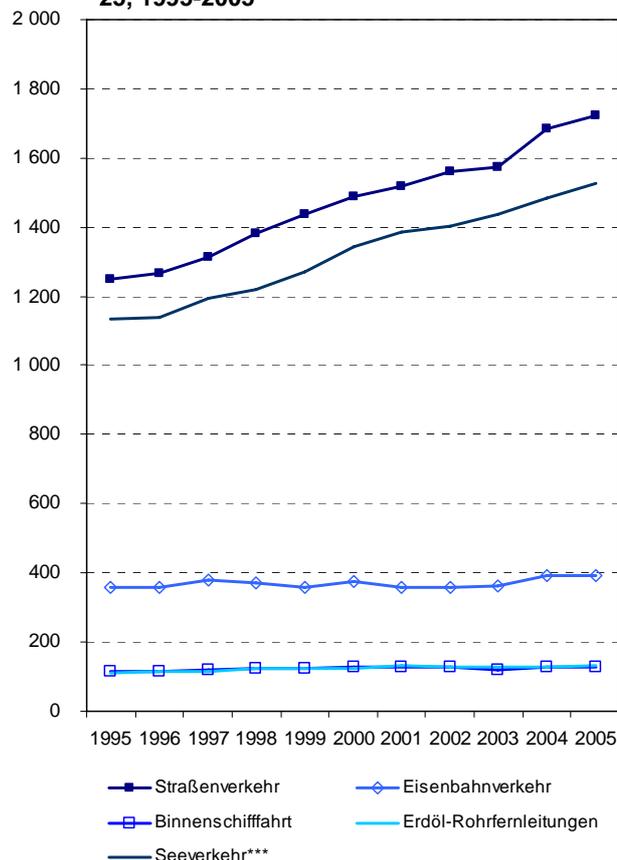
Den verfügbaren Daten für den Zeitraum von 2000 bis 2004 zufolge hat die Beschäftigung im Verkehrssektor um 10 % zugenommen. Weit höher war dagegen das Wachstum der Wertschöpfung (+23 %). Die höchsten Zuwächse in Beschäftigung und Wertschöpfung verzeichnete der kleinste Bereich des Verkehrssektors, der Transport in Rohrfernleitungen, mit 37 % bzw. 230 %. Auf dem zweiten Platz folgen die Kategorien „Frachtschlag und Lagerei“ und „Sonstige Hilfstätigkeiten für den Verkehr“ mit zusam-

men 27 % und „See- und Küstenschifffahrt“ mit einer Zunahme der Wertschöpfung um 65 %. Allerdings verbuchten nicht alle Bereiche des Verkehrssektors ein Wachstum. Bemerkenswert war der Beschäftigungsrückgang um 14 % im Eisenbahnverkehr (bei gleichzeitiger Zunahme der Wertschöpfung um 3 %).

Unter anderem wird im *Panorama des Verkehrs* der Aspekt des Anteils von Frauen an der Gesamtbeschäftigung untersucht. Den Ergebnissen der Arbeitskräfteerhebung 2005 zufolge waren 2005 21 % der Beschäftigten im Verkehrssektor Frauen, das sind 23 Prozentpunkte weniger als der Durchschnittswert für den Dienstleistungssektor (44 %; diese Daten sind in dieser Veröffentlichung nicht aufgeführt). In einer Reihe von Mitgliedstaaten war der Unterschied sogar noch größer, insbesondere in einigen Ländern, die 2004 der EU beigetreten sind. Die größte Kluft zwischen den Geschlechtern verbuchte Slowenien mit nahezu 30 Prozentpunkten. Der geringste Unterschied war in Malta mit knapp 10 % zu beobachten.

Verkehrsleistung im Güterverkehr: Güterkraftverkehr und Schifffahrt sind die größten und am schnellsten expandierenden Verkehrswege

Abb. 4: Entwicklung des Güterverkehrs (in Mrd. Tonnenkilometern*) nach Verkehrsweisen, EU-25, 1995-2005**



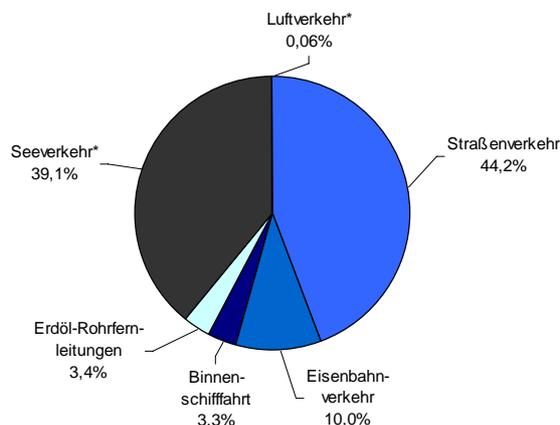
* Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Nutzlast über eine Entfernung von einem Kilometer. ** Aufgrund der geringen Beförderungsmengen wird der Luftverkehr nicht aufgeführt. ***Seeverkehr: nur innerstaatlicher und Intra-EU-Verkehr. Die Daten werden noch überarbeitet.
Quelle: GD Energie und Verkehr

Die gesamte Verkehrsleistung im Güterverkehr (Straßen-, Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr, Transport in Rohrfernleitungen, Intra-EU-See- und –Luftverkehr) in der EU-25 hat sich zwischen 1995 und 2005 um 31 % von nahezu 3 000 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) auf 3 900 Mrd. Tonnenkilometer erhöht. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf

den Straßen- und den Seeverkehr zurückzuführen, auf die 2005 44 % bzw. 39 % der gesamten Beförderungsmenge entfielen und die Wachstumsraten von 38 % bzw. 34 % verbuchten (siehe Abbildung 4 und 5).

Diese Zunahmen führten zu Veränderungen im „Modal Split“, d. h. in der Aufteilung des gesamten Güterverkehrs auf die einzelnen Verkehrswege. Besonders bemerkenswert ist hier das Wachstum des Güterkraftverkehrs zwischen 1990 und 2005 um 35 %, das dazu führte, dass dieser Verkehrsweig seinen Anteil am gesamten Güterverkehr um 2 Prozentpunkte auf mehr als 44 % erhöhen konnte.

Abb. 5: Aufteilung der Güterverkehrsleistung auf die Verkehrswege, EU-25, 2005 (auf tkm-Basis)



* See- und Luftverkehr: nur innerstaatlicher Verkehr und Intra-EU-Verkehr. Die Daten werden derzeit überarbeitet.

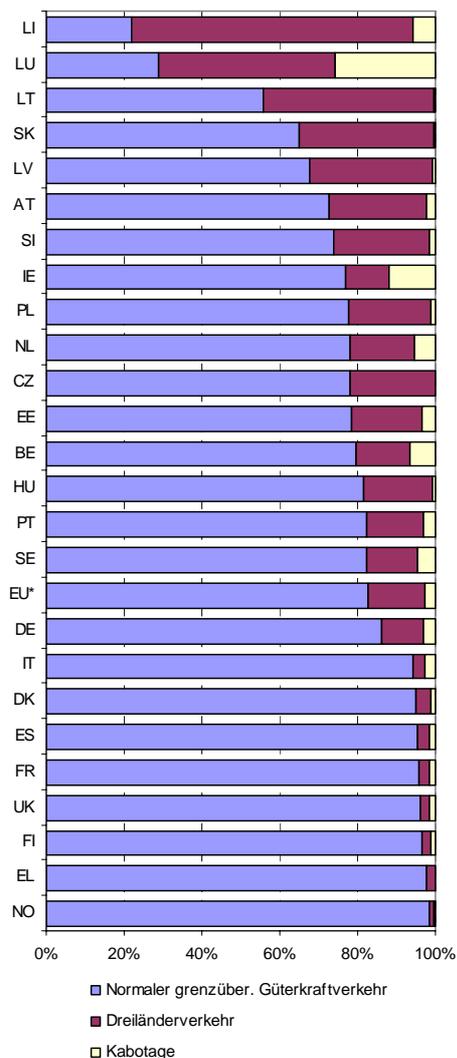
Quelle: GD Energie und Verkehr

Welche Rolle spielt der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr in der EU? Im *Panorama des Verkehrs* wird aufgezeigt, dass der innerstaatliche Verkehr in der Regel weit wichtiger ist als der grenzüberschreitende Verkehr. Dies gilt nicht für kleinere Mitgliedstaaten, in denen Spediteure aufgrund der begrenzten nationalen Verkehrsmärkte Anreize haben, Beförderungsmöglichkeiten im Ausland zu suchen. Dies spiegelt sich deutlich in der Verkehrsleistung im Dreiländerverkehr und in der Kabotage wider (siehe Abbildung 6).

Im Jahr 2005 belief sich der gesamte grenzüberschreitende Güterkraftverkehr (einschließlich Dreiländerverkehr und Kabotage) auf rund 525 Mrd. tkm. Mit Abstand den größten Anteil in der EU hatte der normale grenzüberschreitende Güterverkehr (d. h. entweder Verladen oder Entladen der Güter in einem Land (in dem das Fahrzeug auch angemeldet ist) und Ent- bzw. Verladen in einem anderen Land) mit 83 % des Gesamtwertes (oder 435 Mrd. tkm). Auf den Dreiländerverkehr, die zweitwichtigste Verkehrsart, entfielen 14 % bzw. 75 Mrd. tkm, auf die Kabotage 3 % bzw. 15 Mrd. tkm.

Ein Blick auf 23 der EU-25-Mitgliedstaaten zeigt jedoch, dass die Werte für die einzelnen Verkehrsarten variierten. Für die große Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten war der normale grenzüberschreitende Straßenverkehr zwar eindeutig der wichtigste Verkehrszweig, eine Ausnahme bildeten jedoch Luxemburg und Litauen mit einem Anteil von 45 % bzw. 44 % am gesamten grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr für den Dreiländerverkehr. Im EFTA-Land Liechtenstein machte der Dreiländerverkehr sogar 72 % des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs aus. Ferner bildete Luxemburg insofern eine Ausnahme, als die Kabotage hier mit 26 % den höchsten Anteil unter sämtlicher EU Staaten einnahm.

Abb. 6: Bedeutung des Dreiländerverkehrs, der Kabotage und des normalen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, 2005, in %



* EU-25-Gesamtwert ohne CY (unzulängliche Daten) und MT (keine Daten verfügbar). Definitionen siehe „Wissenswertes zur Methodik“. Quelle: Eurostat (Verkehr)

Tabelle 2: Die 20 wichtigsten Flughäfen in der EU*; Basis: Fracht- und Postein- und -ausladung im Intra-EU-Verkehr, 2005

Pos. 2005	Flughafen	Frachtumschlag 2005 (1000t)	Veränderung in % 2003-2005
1	Köln/Bonn (DE)	333,7	16,3
2	Bruxelles/National (BE)	250,3	6,4
3	Frankfurt/Main (DE)	196,3	22,4
4	Nottingham East Midlands (UK)	166,1	15,8
5	London/Heathrow (UK)	152,3	22,0
6	Bergamo/Orio Al Serio (IT)	104,0	16,3
7	Madrid/Barajas (ES)	86,7	19,0
8	Milano/Malpensa (IT)	80,7	43,6
9	Luxembourg/Luxembourg (LU) **	70,3	6,5
10	London/Stansted (UK)	62,1	9,5
11	Athens (EL)	58,6	-3,4
12	Helsinki-Vantaa (FI)	56,6	45,4
13	Wien/Schwechat (AT)	53,7	12,0
14	Amsterdam/Schiphol (NL)	52,5	-1,5
15	Barcelona (ES)	50,6	28,3
16	Lisboa (PT)	38,4	2,3
17	Budapest/Ferihegy (HU)	33,5	9,3
18	Praha/Ruzyně (CZ)	33,3	26,2
19	Larnaka (CY)	29,8	39,8
20	München Airport (DE)	21,9	31,1

* Einschließlich der Flughäfen in Dänemark, Frankreich und Schweden.

** % Veränderung 2004-2005.

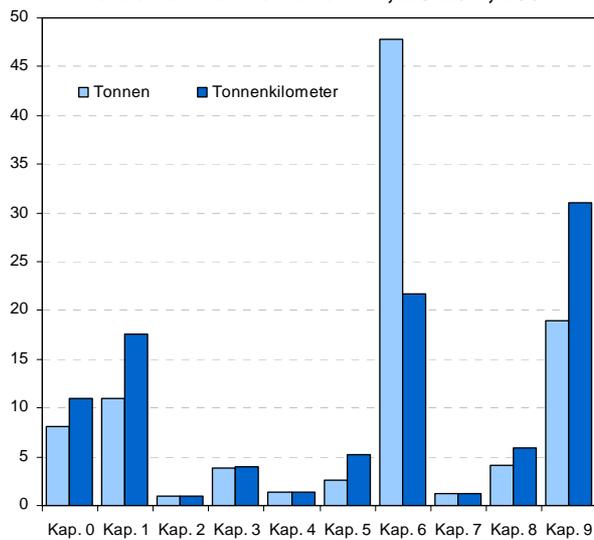
Quelle: Eurostat (Verkehr)

Betrachtet man die Flughäfen, auf denen Intra- und Extra-EU-Luftfrachtverkehr abgewickelt wird, so ist es vielleicht nicht verwunderlich, dass die traditionell größten EU-Flughäfen wie Frankfurt-Main, London/Heathrow oder Amsterdam/Schiphol ganz oben in der Liste stehen. Interessanter dürfte dagegen sein, dass einige der aufstrebenden Flughäfen ebenfalls in der Spitzengruppe zu finden sind, und zwar insbesondere im Intra-EU-Frachtverkehr. Dies spiegelt die Tatsache wider, dass sich neue Cargo-Drehscheiben herausbilden, um der Überlastung der „alten“ Flughäfen entgegenzuwirken.

Dies gilt insbesondere für den Flughafen Köln-Bonn, auf dem 2005 mit 333 700 t das größte Frachtvolumen im Intra-EU-Verkehr abgefertigt wurde, das sind über 137 000 t mehr als auf dem größten deutschen Flughafen Frankfurt-Main (siehe Tabelle 2). Der Flughafen Nottingham East Midlands lag mit einem Frachtvolumen von 166 100 t im Intra-EU-Verkehr (gut 14 000 t mehr als London/Heathrow) an vierter Stelle und war damit die wichtigste Cargo-Drehscheibe des Vereinigten Königreichs.

Welche Arten von Gütern werden befördert und wie unterscheiden sich Verkehrsleistungen in Tonnen und in Tonnenkilometern voneinander? Das *Panorama des Verkehrs* macht z. B. deutlich, dass „Steine und Erden und Baustoffe“ (Kapitel 6 der NST/R) zwar die schwerste Fracht im Straßen- und Binnenschiffsverkehr und eine der schwersten Frachten im Eisenbahnverkehr sind, die zurückgelegte Entfernung (ausgedrückt in Tonnenkilometern) dabei jedoch relativ gering ist (siehe Abbildung 7). Darin zeigt sich, dass diese Erzeugnisse auch auf nationaler Ebene überwiegend lokal produziert bzw. abgebaut werden. Am deutlichsten ist dies im innerstaatlichen Verkehr zu erkennen, wo der Anteil dieser Güterkategorie an den insgesamt geleisteten Tonnenkilometern mit 22 % weniger als halb so groß war wie der Anteil an den insgesamt beförderten Tonnen (48 %).

Abb. 7: Bedeutung der einzelnen NST/R-Kapitel* im innerstaatlichen Güterkraftverkehr, nach beförderten Tonnen und tkm, EU-25, 2004**



* Siehe „Wissenswertes zur Methodik“.
** Ohne Griechenland und Malta.

Quelle: Eurostat (Verkehr)

Im Seeverkehr waren Massengüter 2004 mit rund zwei Dritteln der gesamten Frachtumschlags die größte einzelne Güterkategorie. Auf flüssige Massengüter allein entfielen 41 %. Untersucht man den Anteil der Mitgliedstaaten an der gesamten EU-Frachtbeförderung im Jahr 2004 (siehe Tabelle 3), so ergibt sich folgendes Bild: Im Vereinigten Königreich, zum Beispiel, wurde der Großteil der flüssigen Massengüter (19 %) und der mobilen Ro-Ro-Einheiten (24%) abgefertigt.

Tabelle 3: Die wichtigsten fünf EU-Länder im maritimen Güterumschlag, nach Ladungsarten, 2004 (in % des EU-Gesamt volumens (in Millionen Tonnen) in den wichtigsten Häfen*)

Große Fracht-container	Schüttgut		Flüssiggut		Sonstige Ladung, a.n.g.		Ro-Ro-Einheiten		
	EU Gesamt	537	EU Gesamt	847	EU Gesamt	1 391	EU Gesamt	225	EU Gesamt
DE	16%	NL	16%	UK	19%	IT	12%	UK	24%
ES	16%	UK	13%	IT	16%	UK	11%	IT	13%
IT	14%	ES	12%	NL	13%	ES	10%	SE	10%
NL	12%	IT	10%	FR	12%	NL	9%	DE	9%
BE	11%	FR	9%	ES	10%	BE	9%	EL	8%

*Häfen, die eine Million oder mehr Tonnen pro Jahr umschlagen.

Quelle: Eurostat (Verkehr)

Verkehrsleistung im Personenverkehr: Der größte Teil der Verkehrsleistung wird von Pkw erbracht

Die Verkehrsnachfrage in der EU-25 (Beförderungen mit Pkw, motorisierten Zweirädern, Bussen, Eisenbahnen, U-Bahnen und Straßenbahnen; hinzukommen Schätzungen für den Luft- und den Seeverkehr) belief sich im Jahr 2004 schätzungsweise auf 6 061 Mrd. Personenkilometer (pkm). Dies bedeutet einen Anstieg von nahezu 18 % gegenüber dem Jahr 1995 (5 149 Mrd. pkm). Wie aus Abbildung 1 auf der Titelseite hervorgeht, war der stärkste Zuwachs zwischen 1995 und 2004 im Luftverkehr (nur Intra-EU- und innerstaatlicher Verkehr) zu beobachten, der ein Plus von fast 49 % verzeichnete und damit seinen Anteil am Gesamtwert erhöhte.

Auf der Grundlage dieser Daten lässt sich feststellen, dass jeder EU-Bürger im Jahr 2004 im Durchschnitt täglich 36 km zurückgelegt hat, nahezu drei Viertel davon (26,5 km) im Pkw. Diesem Verkehrsmittel folgten, mit großem Abstand, Busse und Flugzeuge (mit je 3 km), Eisenbahnen (2 km), motorisierte Zweiräder (1 km), Straßen- und U-Bahnen (0,5 km) und Schiffe (0,3 km). Natürlich beinhalten diese Durchschnittswerte, die auf der Zahl der insgesamt geleisteten Personenkilometer beruhen, nicht nur die täglichen Fahrten zur Arbeit, sondern auch sämtliche anderen Aktivitäten, die einen Beförderungsvorgang beinhalten, wie z. B. Urlaubsreisen. Zu beachten ist jedoch, dass nicht motorisierte Beförderungsvorgänge von der Analyse ausgeschlossen sind.

Untersucht wird im *Panorama des Verkehrs* ferner die Bedeutung von Verbindungen zwischen verschiedenen Ländern im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr. Bei 0,6 % des Eisenbahnverkehrs (gemessen an der Zahl der Fahrgäste) handelte es sich um grenzüberschreitenden Verkehr. Allerdings erfolgten mehr als 60 % davon allein zwischen fünf Länderpaaren (Tabelle 4). Der Kanaltunnel (zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich) und die Öresund-Querung – beide Teil der Transeuropäischen Netze – wurden von nahezu 45 % des gesamten grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenverkehrs genutzt.

Eindeutig die meistbefahrene Strecke war der Kanaltunnel mit 12,8 Mio. Fahrgästen (6,4 Mio. Einsteiger und in etwa die gleiche Zahl Aussteiger). Der Kanaltunnel wies damit nahezu das doppelte Fahrgastaufkommen auf wie die Öresund-Querung (6,8 Mio. Fahrgäste). Während die meisten Fahrgäste, die den Kanaltunnel nutzten, wahrscheinlich Touristen oder Geschäftsreisende waren, handelte es sich bei rund der Hälfte der Eisenbahnfahrgäste auf der Öresund-Querung im Jahr 2005 um Berufspendler.

Tab. 4: Die wichtigsten Intra-EU-25-Länderpaare im Eisenbahngüterverkehr (gemessen an der Zahl der Fahrgäste), 2004

Pos.	Einsteiger	Aussteiger	Fahrgäste (in Mio.)
1	VK	Frankreich	6,4
	Frankreich	VK	6,4 *
2	Dänemark	Schweden	3,2
	Schweden	Dänemark	3,6
3	Belgien	Frankreich	2,0
	Frankreich	Belgien	1,7
4	Österreich	Deutschland	1,8
	Deutschland	Österreich	1,0
5	VK	Belgien	1,1
	Belgien	VK	1,1 *

* Basierend auf Daten, die das Vereinigte Königreich (VK) gemeldet hat.

Quelle: Eurostat (Verkehr)

Im *Panorama des Verkehrs* wird auch die Bedeutung dieser Querungen für den Seeverkehr beleuchtet. Die Tatsache, dass in Dover und Calais die meisten Fahrgäste im Personenseeverkehr abgefertigt werden (insbesondere über Ro-Ro-Fähren), macht deutlich, dass der Ärmelkanal die wichtigste Route für den grenzüberschreitenden Personenseeverkehr der EU ist. An zweiter Stelle liegt der Öresund mit den Verbindungen zwischen Schweden und Dänemark: zwischen Göteborg und Frederikshavn und zwischen Helsingborg und Helsingör.

Verkehrssicherheit

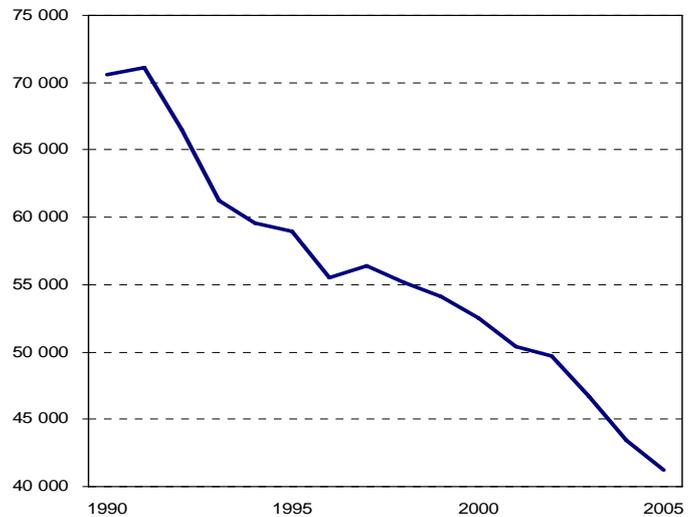
Mindestens 43 000 Menschen verloren 2005 ihr Leben bei Verkehrsunfällen, die meisten von ihnen im Straßenverkehr

Im Jahr 2005 verloren mindestens 43 000 Menschen in der EU-25 bei Verkehrsunfällen (im Straßen-, Eisenbahn- und Luftverkehr zusammen genommen) ihr Leben, die meisten von ihnen im Straßenverkehr.

Verfügbare Daten aus der Datenbank CARE lassen erkennen, dass es 2005 in der EU-25 annähernd 1,3 Mio. Straßenverkehrsunfälle mit Personenschäden gab. Fast 41 300 Menschen verloren 2005 EU-weit ihr Leben im Straßenverkehr, das sind 90 Getötete je 1 Mio. Einwohner. Die Gesamtzahl der Todesopfer mag zwar alarmierend hoch erscheinen – sie entspricht der Einwohnerzahl vieler europäischer Städte – sie lag jedoch weit unter dem Höchststand (in der Beobachtungsperiode 1990-2005) von 1991: 71 160 Todesopfer. Im Jahr 2005 lag die Zahl der Verkehrstoten um 42 % niedriger als in 1991 (siehe Abbildung 8).

Im gleichen Jahr verloren mindestens 1 483 Menschen bei Eisenbahnunfällen ihr Leben (ohne Selbstmorde und Unfälle mit U-, S- und Stadtbahnen). Weitere Informationen sowie detaillierte Angaben zu den Verkehrstoten im Luftverkehr sind dem Panorama des Verkehrs zu entnehmen.

Abbildung 8: Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten im Straßenverkehr*, 1990-2005

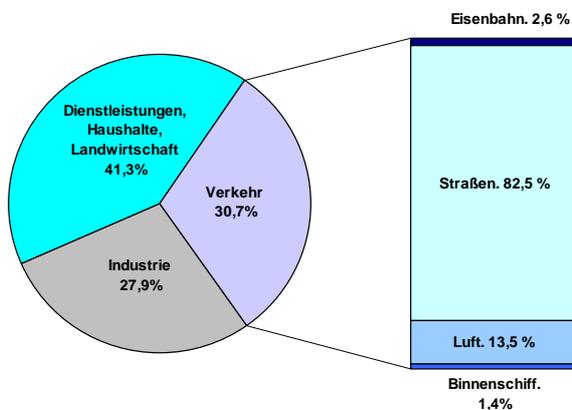


*Siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

Quelle: Datenbank CARE

Energieverbrauch und Emissionen: Straßenverkehr größter Energieverbraucher und größter Umweltverschmutzer

Abb. 9: Anteil des Verkehrs am gesamten energetischen Endverbrauch*, EU-25, 2004, in % der tRÖE



*Siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

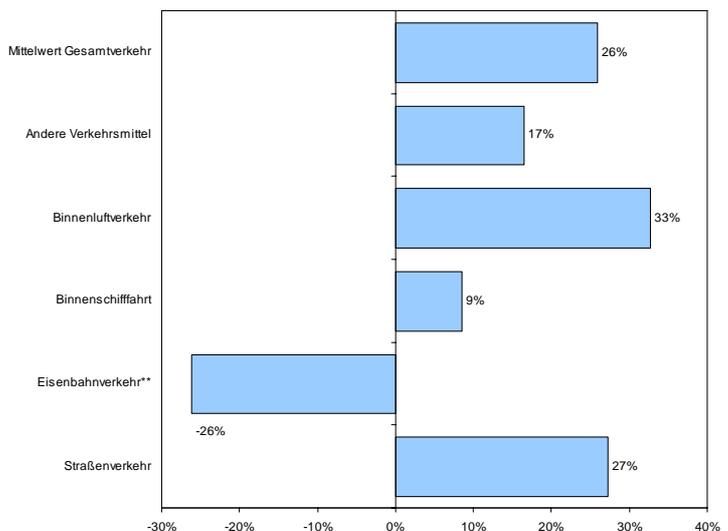
Quelle: Eurostat (Energie)

Der Anteil des Verkehrssektors (Straßen-, Eisenbahn-, Binnenschiffs- und Luftverkehr) am gesamten energetischen Endverbrauch (ohne Verbrauch zur Energieerzeugung) hat sich zwischen 1990 und 2004 um vier Prozentpunkte auf 352 Mio. tRÖE (Tonnen Rohöläquivalent) erhöht (siehe Abbildung 9). Innerhalb des Verkehrssektors war der Straßenverkehr mit 83 % des Gesamtverbrauchs im Jahr 2004 oder 290 Mio. tRÖE eindeutig der größte Energieverbraucher.

Wie zu erwarten war, bleibt der Straßenverkehr auch mit Abstand der größte Schadstoffemittent. Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur sind weit über 93 % der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors im Jahr 2004 auf den Straßenverkehr zurückzuführen. Betrachtet

man jedoch die Entwicklung der Treibhausgasemissionen während des Zeitraums von 1990 bis 2004, so ist der Straßenverkehr nicht der Verkehrszweig mit der am schnellsten wachsenden Umweltverschmutzung. Den stärksten Anstieg verbuchte der innerstaatliche Luftverkehr (+33 %), noch vor dem Straßenverkehr (+27 %). Der einzige Rückgang unter den untersuchten Verkehrszweigen verbuchte der Eisenbahnverkehr (-26 %); es sollte jedoch darauf hingewiesen werden, daß dieser Rückgang sich prinzipiell auf den Dieselverbrauch bezieht, da Elektrizität als Energiequelle – die 66 % des Endenergieverbrauchs ausmachte – hier nicht berücksichtigt wurde.

Abb. 10: Entwicklung der Treibhausgasemissionen* nach Verkehrszweigen, EU-25, 1990-2004 (in %)



* Siehe „Wissenswertes zur Methodik“.

**Ohne elektrische Traktion.

Quelle: Europäische Umweltagentur

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

PANORAMA DES VERKEHRS, 1990-2005

Diese Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ enthält lediglich eine kleine Auswahl der Daten, die in der fünften Ausgabe der Eurostat-Veröffentlichung „Panorama des Verkehrs“ vorgestellt werden. Das Panorama deckt so weit wie möglich den Zeitraum von 1990 bis 2005 ab und behandelt den Verkehrssektor in der EU, insbesondere folgende Bereiche: Infrastruktur, Verkehrsmittel, Unternehmen, Beschäftigung und wirtschaftliche Leistung, Verkehrsleistung im Güter- und Personenverkehr, Sicherheit und schließlich Energieverbrauch und Umweltaspekte. Obwohl frühere Ausgaben eine größere Zeitspanne abgedeckt hatten, wurde dieses Mal aufgrund der EU-Erweiterung und zahlreicher Änderungen im Hinblick auf Verkehrsstatistik-Rechtsakte der EU die Periode 1990-2005 gewählt.

QUELLEN

Sämtliche Daten in dieser Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ stammen aus dem Panorama des Verkehrs, in dem in erster Linie Daten von Eurostat (Verkehr, SUS, Energie und AKE) und der GD Energie und Verkehr (Pocketbook „EU energy and transport in figures“) verwendet wurden. Zu den weiteren Quellen zählen die Europäische Umweltagentur und die OECD.

Eurostat-Daten, -Veröffentlichungen und -Hintergrundinformationen sind unter dem Thema „Verkehr“ auf der Eurostat-Website zu finden <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>.

Die von der GD Energie und Verkehr zusammengestellten Daten (die auch auf Eurostat-Daten beruhen) sind im Pocketbook „EU energy and transport in figures“ auf der Website der GD Energie und Verkehr zu finden http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/

DEFINITIONEN

Die Begriffe und ihre Definitionen aus dem Bereich Verkehr beruhen auf dem Glossar für die Verkehrsstatistik, das von Eurostat, der EKVM (Europäische Konferenz der Verkehrsminister) und der UNECE (Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen) ausgearbeitet wurde.

Des Weiteren werden in dieser Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ folgende Begriffe und Systematiken verwendet:

Abbildung 3 und Tabelle 1:

Die Daten aus der Strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) sind anhand der Systematik NACE Rev. 1.1 nach Wirtschaftszweigen untergliedert. „Verkehrsdienstleistungen“ entfallen auf vier NACE-Abteilungen: Landverkehr; Transport in Rohrfernleitungen (60), Schifffahrt (61), Luftfahrt (62) sowie Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Verkehrsvermittlung (63). Eine weitere Untergliederung erfolgt auf der Ebene von NACE-Gruppen oder -Klassen. Weitere Informationen zu den SUS-Daten finden Sie unter dem Thema „Industrie, Handel und Dienstleistungen“ auf der Eurostat-Website. Einzelheiten der Systematik NACE Rev. 1.1 sind auf dem Eurostat-Klassifikationsserver „Ramon“ zu finden <http://ec.europa.eu/eurostat/ramon/>.

Folgende SUS-Indikatoren werden in dieser Veröffentlichung verwendet: **Zahl der Unternehmen** (die Zahl der Unternehmen, die zumindest während eines Teil des letzten Bezugszeitraums aktiv waren); **Zahl der Beschäftigten** (die Gesamtzahl der in der Beobachtungseinheit tätigen Personen und der Personen, die außerhalb der Einheit tätig sind, aber zu ihr gehören und von ihr vergütet werden). Dazu zählen Beschäftigte, Teilzeitmitarbeiter,

mitarbeitende Inhaber, unbezahlt mithelfende Familienangehörige, Saisonarbeiter usw.); **Wertschöpfung zu Faktorkosten** (die Bruttoerträge aus betrieblichen Aktivitäten nach Bereinigung um betriebliche Subventionen und indirekte Steuern (einschließlich Mehrwertsteuer); **Umsatz** (Gesamtbeitrag der von der Beobachtungseinheit während des Bezugszeitraums in Rechnung gestellten Leistungen entsprechend dem Wert der an Dritte verkauften Waren oder Dienstleistungen).

Abbildung 6:

Grenzüberschreitender Straßenverkehr: Straßenverkehr zwischen zwei Orten (Belade-/Einstiegsort und Entlade-/Ausstiegsort) in zwei verschiedenen Ländern. Dabei können ein oder mehrere weitere Länder durchfahren werden. **Dreiländerverkehr:** Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr von in Drittländern angemeldeten Kraftfahrzeugen (Drittland ist ein Land, das weder Belade-/Einstiegsländ noch Entlade-/Ausstiegsländ ist). **Kabotage im Straßenverkehr:** Straßenverkehr innerhalb eines Landes von im Ausland angemeldeten Kraftfahrzeugen.

Abbildung 7:

Kapitel der NST/R-Gütersystematik

Die Daten in Abbildung 7 beschränken sich auf die 10 Kapitel der NST/R (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik/revidierte Fassung). Die nachstehend aufgelisteten 10 Kapitel umfassen 24 Gütergruppen.

- 0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere
 - 1 Nahrungs- und Futtermittel
 - 2 Feste mineralische Brennstoffe
 - 3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse
 - 4 Erze und Metallabfälle
 - 5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)
 - 6 Steine und Erden und Baustoffe
 - 7 Düngemittel
 - 8 Chemische Erzeugnisse
 - 9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter
- Ausführliche Informationen zur Systematik NST/R sind über den Eurostat-Klassifikationsserver „Ramon“ abrufbar.

Abbildung 8:

Sowohl im Eisenbahn- als auch im Straßenverkehr ist in der Regel die Zahl der Personen angegeben, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen sterben.

Abbildungen 9 und 10:

Der **energetische Endverbrauch** umfasst die für alle energetischen Verwendungszwecke an die Endverbraucher gelieferten Energiemengen. Zu beachten ist, dass der Seeverkehr und der Transport in Rohrfernleitungen hier nicht berücksichtigt sind. **Treibhausgase:** Die Emissionen der sechs wichtigsten Treibhausgase lt. Kyoto-Protokoll sind gewichtet nach ihrem globalen Treibhauspotenzial (Global Warming Potential = GWP) und aggregiert zu einem Gesamtwert der Emissionen in Tonnen CO₂-Äquivalenten. Ausgenommen sind ozonschädigende Stoffe mit GWP, die durch das Protokoll von Montreal abgedeckt werden. Nicht eingeschlossen sind Treibhausgasemissionen des grenzüberschreitenden Luftverkehrs und des Seeverkehrs, sowie Elektrizität als Energiequelle im Eisenbahnverkehr.

Weitere Informationsquellen:

Daten: [EUROSTAT Webseite/Leitseite/Verkehr/Daten](#)

Verkehr

 Verkehr - horizontale Ansicht

 Eisenbahnverkehr

 Strassenverkehr

 Binnenschifffahrt

 Transport in Ölferrnleitungen

 Seeverkehr

 Luftverkehr

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408

Fax (352) 4301 35349

E-mail: eurostat-mediasupport@ec.europa.eu

European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontaktinformationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite: <http://ec.europa.eu/eurostat/>

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>

E-mail: info-info-opoce@ec.europa.eu
