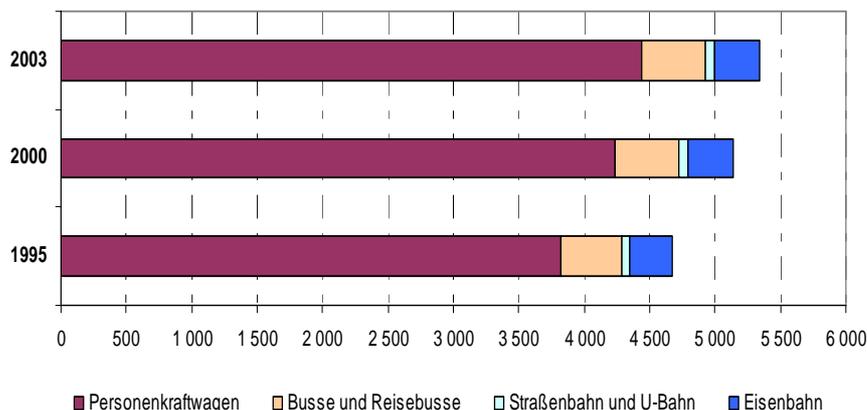


Personenverkehr in der Europäischen Union

Zwischen 1990 und 2004 nahm die Zahl der Pkw in der EU-25 um 38% zu

Abbildung 1: Personenfahrten nach Verkehrszweigen in Milliarden pkm, EU-25, 1995, 2000 und 2003



Quelle: Eurostat

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

9/2006

Autor

Hans STRELOW

Inhalt

Überblick 1

Infrastruktur: Dichtestes Netz in den Benelux-Ländern und in Deutschland 2

Schnelle Zunahme des Bestands an Personenkraftwagen in den neuen Mitgliedstaaten, doch immer noch viele alte Fahrzeuge 2

Die verschiedenen Verkehrszweige: Anteil der Personenkraftwagen in Ungarn am geringsten 5

83% der gesamten Personenverkehrsleistung entfielen 2003 auf Pkw 6



Manuskript abgeschlossen: 15.08.2006

Datenextraktion am: 24.07.2006

ISSN 1562-1332

Katalognummer: KS-NZ-06-009-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2006

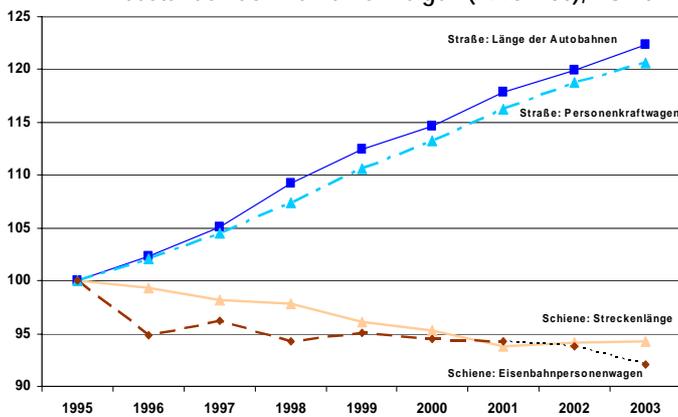
Überblick

- Die Gesamtlänge der Personenfahrten nahm von 1995 bis 2003 um 14% zu, und zwar hauptsächlich durch die stärkere Nutzung von Personenkraftwagen, aber auch von Straßenbahn- und U-Bahnsystemen.
- 2004 waren 20% aller Pkw in der EU-25 in Deutschland zugelassen (45 Millionen). 35% aller Krafträder (9 Millionen) fuhren auf Italiens Straßen.
- Die Tschechische Republik hatte 2003 das dichteste Eisenbahnschienennetz in der EU-25 (122 m pro km² Hoheitsgebiet). Dieser Wert ist mehr als doppelt so hoch wie der Durchschnitt der EU-25 (50 m/km²).
- Etwa 50% aller Pkw in Österreich haben Dieselmotoren.
- 2004 waren 74% aller in der Tschechischen Republik zugelassenen Pkw über zehn Jahre alt.
- In der EU-25 gab es 2004 im Durchschnitt 472 Pkw je 1000 Einwohner, wobei die Spanne von 659 in Luxemburg bis 280 in Ungarn reichte. Mit 692 Pkw je 1 000 Einwohner lag Liechtenstein über den EU-Durchschnitt.
- 83% der gesamten Personenverkehrsleistung entfielen 2003 auf Pkw.
- Die Tschechen taten sich bei der Nutzung von Straßenbahnen und U-Bahnen hervor, die jährliche Verkehrsleistung pro Person belief sich auf 839 km (Durchschnitt EU-25: 159 km).

Infrastruktur: Dichtestes Netz in den Benelux-Ländern und in Deutschland

Die stetig fortschreitende Integration der europäischen Volkswirtschaften geht mit zunehmendem Mobilitätsbedarf einher. Wenn wir uns auf den Landverkehr beschränken (d. h. den Luftverkehr und das Seepassagiertransport außer Acht lassen), so stellen wir fest, dass der ständig zunehmende Mobilitätsbedarf in erster Linie durch die zunehmende Nutzung von Privatwagen gedeckt wurde, denn ungefähr drei von vier Fahrten wurden mit dem Pkw durchgeführt. Dass der Personenverkehr auf der Straße dominiert, zeigt sich an der ständigen und stetigen Erweiterung des Autobahnnetzes (siehe Abbildung 2), dessen Gesamtlänge in der EU-25 von 1995 bis 2003 um mehr als 20 % zunahm. Der Bestand an Personenkraftwagen entwickelte sich nach demselben Muster.

Abb. 2: Entwicklung der Infrastruktur und des Fahrzeugbestands nach Verkehrszweigen (1995=100), EU-25



*EU-25 2002 und 2003 : einschliesslich 2001 UK Daten

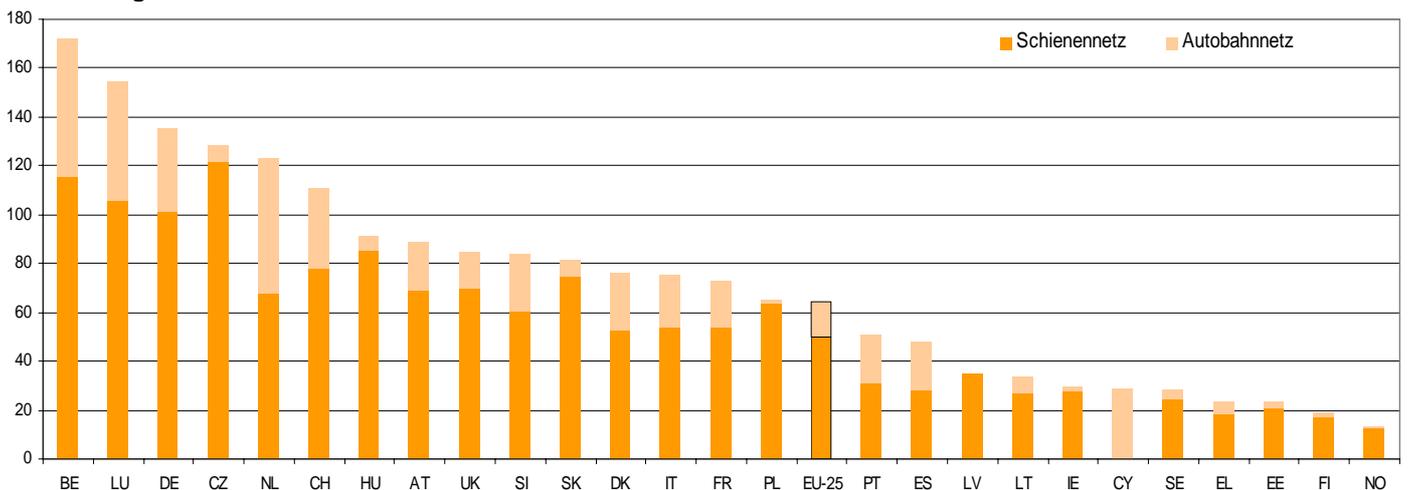
Quelle: Eurostat

Die Länge der Eisenbahnstrecken nahm im gleichen Zeitraum leicht ab (-6 %). Die Zahl der Eisenbahnpersonenwagen verzeichnete leichte Veränderungen nach oben und unten. Die zunehmende Privatisierung der Eisenbahngesellschaften und eine gewisse Tendenz hin zum Leasing und weg vom Kauf rollenden Materials macht die Erhebung zuverlässiger statistischer Daten allerdings etwas problematisch.

Die Unterschiede zwischen den Merkmalen der Verkehrsnetze der einzelnen Mitgliedstaaten können über die Netzdichte ausgedrückt werden (Länge des Netzes je km² Hoheitsgebiet), wie dies in Abbildung 3 dargestellt wird. Hier wird wiederum die Kategorie „Autobahnen“ gewählt (wenngleich sie nur einen Bruchteil des gesamten Straßennetzes darstellt), da die „sonstigen Straßen“ unterschiedlich definiert werden.

Nimmt man die beiden Netze zusammen, so liegen die Benelux-Länder und Deutschland mit Netzdichten von mehr als 120 m pro km² (ungefähr doppelt so viel wie die durchschnittliche Dichte in der EU-25) vorn. Die Tschechische Republik liegt als einziges weiteres Land über dieser Schwelle, mit dem bemerkenswerten Unterschied, dass der Anteil des Schienennetzes weit größer ist als in den anderen an der Spitze liegenden Ländern. Während nämlich die Tschechische Republik mit einer Schienennetzdichte von 121,8 m/km² unter den Mitgliedstaaten an erster Stelle liegt, befindet sie sich mit ihrer Autobahnnetzdichte mit an letzter Stelle, ein Tatbestand, der allgemein in den meisten neuen osteuropäischen Mitgliedstaaten festzustellen ist. Zu erwähnen ist noch, dass Lettland keine Autobahnen hat und dass es in Zypern keine Eisenbahnen gibt. Malta erscheint in Abbildung 3 nicht, da das Land über keine der beiden Kategorien verfügt.

Abbildung 3: Schienen- und Autobahnnetzdichte 2003 in m/km²



Quelle: Eurostat

Schnelle Zunahme des Bestands an Personenkraftwagen in den neuen Mitgliedstaaten, doch immer noch viele alte Fahrzeuge

Tabelle 1 zeigt, dass in absoluten Zahlen in Deutschland 2004 die meisten Personenkraftwagen auf den Straßen gezählt wurden (45 Millionen), gefolgt von Italien (34

Millionen), Frankreich (30 Millionen) und dem Großbritannien (27 Millionen).

Die große Mehrheit (mehr als 90 %) der Personenkraftwagen in Dänemark, Zypern und Schweden hatte Benzinmotoren. In Österreich, Frankreich und Belgien war hingegen ein hoher Anteil an Personenkraftwagen mit Dieselmotoren zu verzeichnen (mehr als 40 %). Der Anteil an Benzin- und Dieselmotoren wird stark durch die einzelstaatlichen Steuersysteme beeinflusst. Seit 1990 ist der Anteil der Personenkraftwagen mit Dieselmotoren um mehr als 35 Prozentpunkte gestiegen. Dieser Aufschwung wurde hauptsächlich durch eine deutlich verbesserte Dieselmotortechnik mit nochmals geringeren Treibstoffverbrauch und niedrigere Preise an den Tankstellen (Letzteres gilt nicht für das Vereinigte Königreich) verursacht. Bemerkenswert für Polen

ist der Anteil der „sonstigen“ Motoren (d. h. weder Benzin- noch Dieselmotoren), der immerhin 7 % beträgt.

Was das Alter der Fahrzeugflotte betrifft, so überrascht es nicht, dass in den meisten neuen osteuropäischen Mitgliedstaaten der Anteil der alten Fahrzeuge relativ hoch ist. In der Tschechischen Republik sind fast drei Viertel der zugelassenen Personenkraftwagen älter als zehn Jahre. In Estland und Polen beläuft sich dieser Anteil auf 69 % bzw. 56 %. Demgegenüber hat Luxemburg den höchsten Anteil an Fahrzeugen, die jünger als zwei Jahre sind (27 %). Aber auch ein Fünftel des Pkw-Bestands in Ungarn gehört zu dieser Altersklasse.

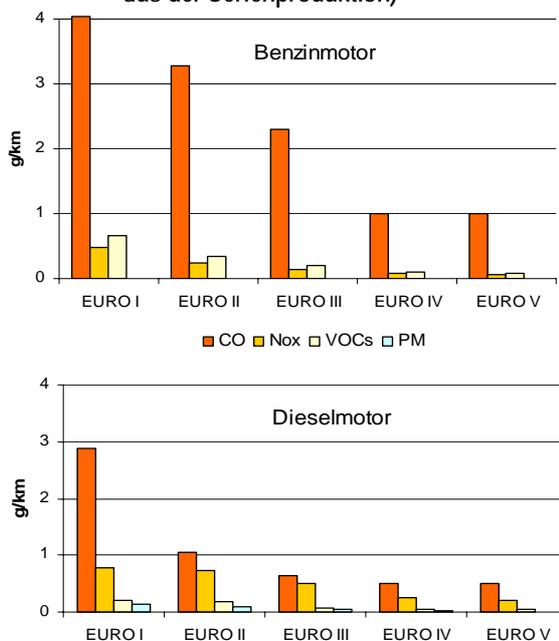
Tabelle 1: Bestand an Personenkraftwagen nach Antriebstyp und Alter 2004

	BE	CZ*	DK**	DE*	EE	EL*	ES	FR*	IE	IT**	CY	LV	LT	LU***	HU	
Bestand an Personenkraftwagen (1 000)	4 874	3 706	1 888	45 023	471	3 840	18 688	29 560	1 582	33 706	335	686	1 316	281	2 828	
Antriebstyp (%)																
Benzin	51,1	84,3	92,6	81,5	85,8	:	64,7	56,9	86,0	76,4	90,1	:	:	67,3	85,6	
Diesel	47,2	15,5	7,4	18,4	14,2	:	35,3	43,1	14,0	19,0	10,1	:	:	32,7	13,9	
Sonstiges	1,7	0,2	0,0	0,1	0,0	:	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	:	:	0,0	0,5	
Nach Alter (%)																
weniger als 2 Jahre	14,5	10,2	16,2	14,4	6,8	:	14,5	14,3	17,3	13,6	8,7	:	:	26,7	20,4	
2 bis 5 Jahre	24,5	15,7	22,9	21,9	8,5	:	22,1	22,4	31,7	21,7	11,9	:	:	28,8	15,7	
5 bis 10 Jahre	31,7	0,0	28,9	33,1	16,1	:	23,9	31,0	37,2	25,8	34,3	:	:	26,0	18,2	
mehr als 10 Jahre	29,3	74,1	31,9	30,6	68,6	:	39,4	32,2	13,8	38,9	45,1	:	:	18,5	45,6	
MT**** NL AT PL PT** SI SK FI SE UK* IS* LI NO**** CH*																
Bestand an Personenkraftwagen (1 000)	189	6 992	4 109	11 975	5 788	911	1 197	2 347	4 113	26 953	167	24	1 851	3 800		
Antriebstyp (%)																
Benzin	80,0	81,4	50,8	78,4	:	:	:	87,6	95,0	80,9	88,6	87,8	92,7	91,9		
Diesel	20,0	15,3	49,2	14,6	:	:	:	11,7	5,0	16,3	11,4	12,1	:	6,9		
Sonstiges	0,0	3,5	0,0	7,0	:	:	:	0,0	0,1	:	0,0	0,0	:	0,0		
Nach Alter (%)																
weniger als 2 Jahre	:	13,5	13,9	7,2	:	:	:	12,5	11,6	19,3	15,0	16,3	10,8	14,0		
2 bis 5 Jahre	:	22,1	20,3	12,2	:	:	:	16,0	18,6	25,4	29,3	27,5	20,7	23,3		
5 bis 10 Jahre	:	33,3	32,4	24,6	:	:	:	24,5	29,2	33,8	21,0	32,2	25,4	32,0		
	:	31,1	33,5	56,0	:	:	:	47,1	40,5	21,5	34,7	24,0	43,1	30,8		

2003, ** 2002, *** 2001, **** 2000 – Daten des Vereinigten Königreichs beziehen sich nur auf Großbritannien

Quelle: Eurostat/ EKVM/UNECE - Gemeinsamen Fragebogen

Abbildung 4: Europäische Emissionsnormen (für Fahrzeuge aus der Serienproduktion)



Anmerkungen: CO: Kohlenmonoxid; NOx: Stickoxid; VOCs: flüchtige organische Verbindungen; PM: Feststoffpartikel. EURO-I-Normen seit 1.7.1992 obligatorisch; EURO II seit 1.1.1996; EURO III seit 1.1.2000; EURO IV seit 1.1.2005. EURO-V-Normen basierend auf dem Vorschlag der Kommission KOM(2005)683; sie werden voraussichtlich Mitte 2008 in Kraft treten. Quelle: Eurostat

Das Alter des Fahrzeugbestands wirkt sich nicht nur auf die Sicherheit aus, sondern vor allem auch auf die Emissionen. Seit 1992 sind Emissionsnormen in Kraft, und sie werden mit Blick auf die verschiedenen Emissionskomponenten auch strenger. Es sind – auch wenn sie zum Teil durch den immer größer werdenden Fahrzeugbestand nicht zum Tragen kommen – beachtliche Fortschritte erzielt worden, und zwar nicht nur, was die Menge des CO₂-Ausstoßes angeht (deren Verringerung im Wesentlichen mit dem Einsatz von Fahrzeugen mit geringerem Kraftstoffverbrauch zusammenhängt), sondern auch, was die Schadstoffemissionen betrifft. Abbildung 4 gibt einen Überblick über die verschiedenen in der Europäischen Union für Fahrzeuge aus der Serienproduktion geltenden Emissionsnormen getrennt für Fahrzeuge mit Benzin- und mit Dieselmotoren.

Tabelle 2: CO₂-Emissionen: Anteil nach Verkehrszweigen (in Millionen t CO₂)

	1991	1996	2001	2004	Veränderung 1991-2004 (%)
Verkehr insgesamt	800,7	886,5	981,9	1028,8	28,5
Schieneverkehr	10,9	10,4	8,6	7,7	-29,9
Strassenverkehr	682,8	749,9	828,2	866,5	26,9

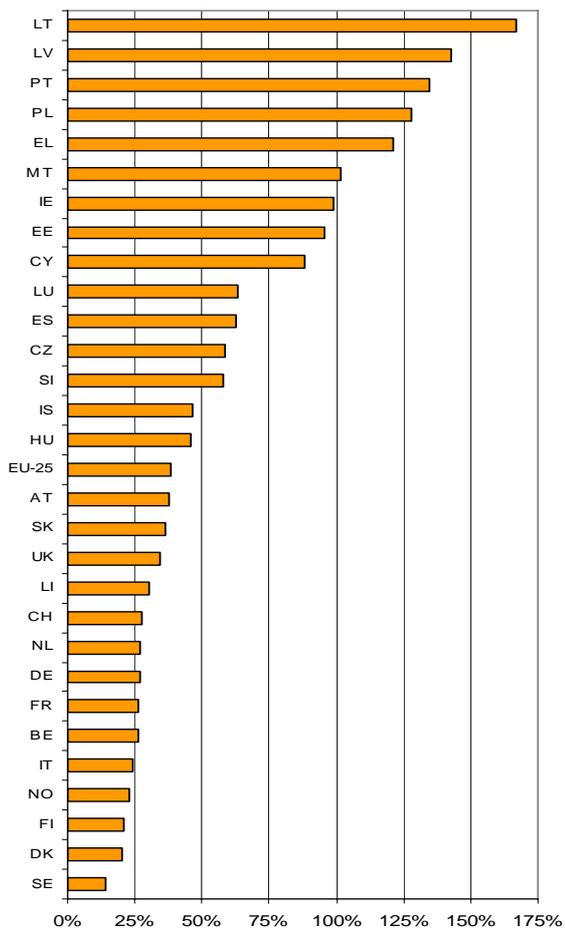
Quelle: Eurostat

Bei den CO₂-Emissionen der verschiedenen Verkehrszweige auf EU-Ebene (siehe Tabelle 2) zeigt sich, dass die Emissionen durch den Schienenverkehr aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung der Strecken (und damit des zunehmenden Einsatzes von Elektrolokomotiven) von 1991 bis 2004 um über 30 % zurückgegangen sind. Dabei sind allerdings die Emissionen von Kraftwerken, die Strom für den Antrieb der Elektroloks herstellen, nicht berücksichtigt worden. Der Straßenverkehr ist bei weitem immer noch der Verkehrszweig mit den höchsten CO₂-Emissionen. Mit 866

Millionen Tonnen auf EU-Ebene im Jahr 2004 machen sie fast 84 % des gesamten Emissionsvolumens des Verkehrssektors aus (ohne Strom für die Zugleistung).

Zur umfassenden Beschreibung des Bestands an Personenkraftwagen wird die Entwicklung zwischen 1990 und 2004 in Abbildung 5 dargestellt. Auf der Ebene der EU 25 hat es eine Zunahme um 38 % gegeben. Wie zu erwarten entwickelte sich der Pkw-Bestand in den meisten neuen Mitgliedstaaten besonders schnell, allerdings auch in Portugal und in Griechenland.

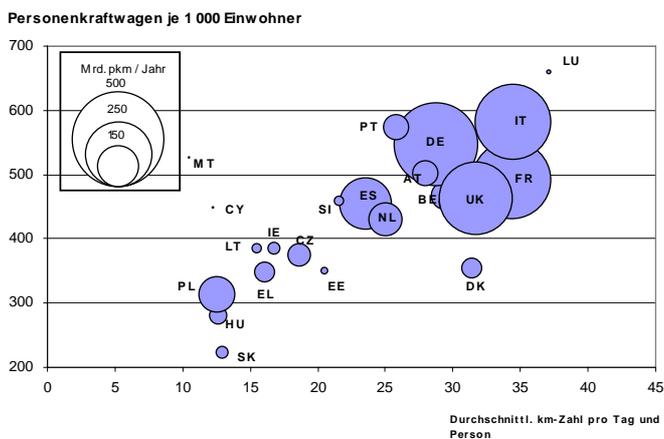
Abb. 5: Entwicklung des Bestands an Pkw 1990 – 2004 (%)



Quelle: Eurostat

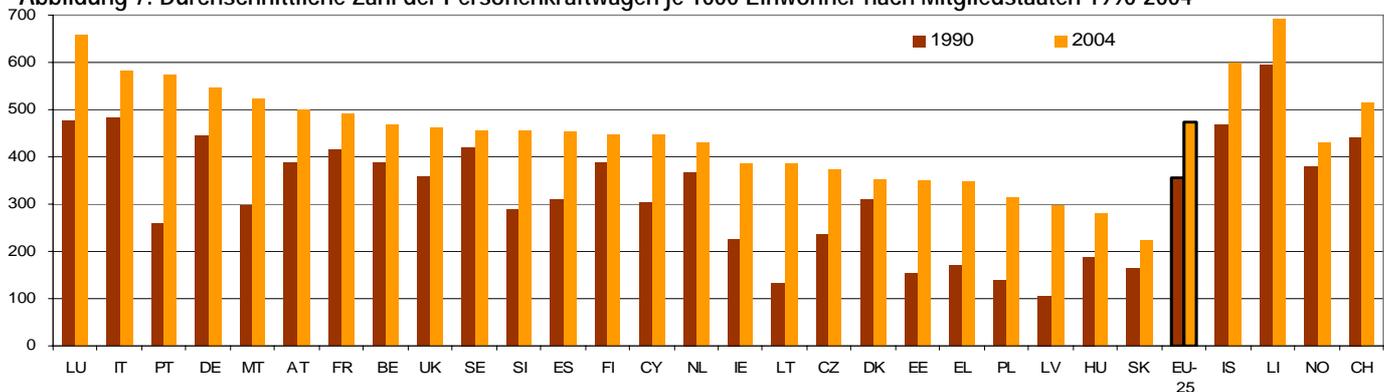
Schließlich zeigt Abbildung 6 eine positive lineare Beziehung zwischen der im Durchschnitt täglich zurückgelegten Entfernung pro Person pro Wagen und der Zahl der Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner im Jahr 2004. Dabei ballen sich oben rechts in der Abbildung große Länder mit einer hohen Verkehrsleistung. Unten links befinden sich die meisten kleineren Länder. Allerdings gibt es drei bemerkenswerte Ausnahmen: Luxemburg (hohe Fahrzeugdichte und hohe tägliche Verkehrsleistung), Malta (hohe Dichte, jedoch relativ geringe tägliche Verkehrsleistung) und Dänemark (geringe Fahrzeugdichte, aber relativ hohe tägliche Kraftfahrzeug-verkehrsleistung).

Abb. 6: Durchschnittlich täglich zurückgelegte Entfernung pro Person pro Wagen und Personenkraftwagendichte 2004



Quelle: Eurostat

Abbildung 7: Durchschnittliche Zahl der Personenkraftwagen je 1000 Einwohner nach Mitgliedstaaten 1990-2004



Quelle: Eurostat

Von den EU-Mitgliedstaaten hatte Luxemburg die höchste Pkw-Dichte (siehe Abbildung 7) mit 659 Fahrzeugen je 1 000 Einwohner, gefolgt von Italien (581). Sechs Mitgliedstaaten verzeichneten mehr als ein Auto je zwei Einwohner (neben den beiden bereits erwähnten Ländern handelte es sich hierbei um Portugal, Deutschland, Malta und Österreich). Ungarn und die Slowakei verzeichneten mit 280 bzw. 222 Autos je 1 000 Einwohner die geringsten Zahlen. Blickt man

über die Grenzen der EU hinaus, so zeigt sich, dass Liechtenstein mit 692 Fahrzeugen eine noch höhere PKW-Dichte aufwies als Luxemburg.

Die Werte für die kleineren Länder, die eine hohe Dichte erkennen lassen, können von Firmenwagen beeinflusst sein, die oft im Rahmen von Leasingverträgen angeschafft und von Grenzgängern gefahren werden.

Die verschiedenen Verkehrszweige: Anteil der Personenkraftwagen in Ungarn am geringsten

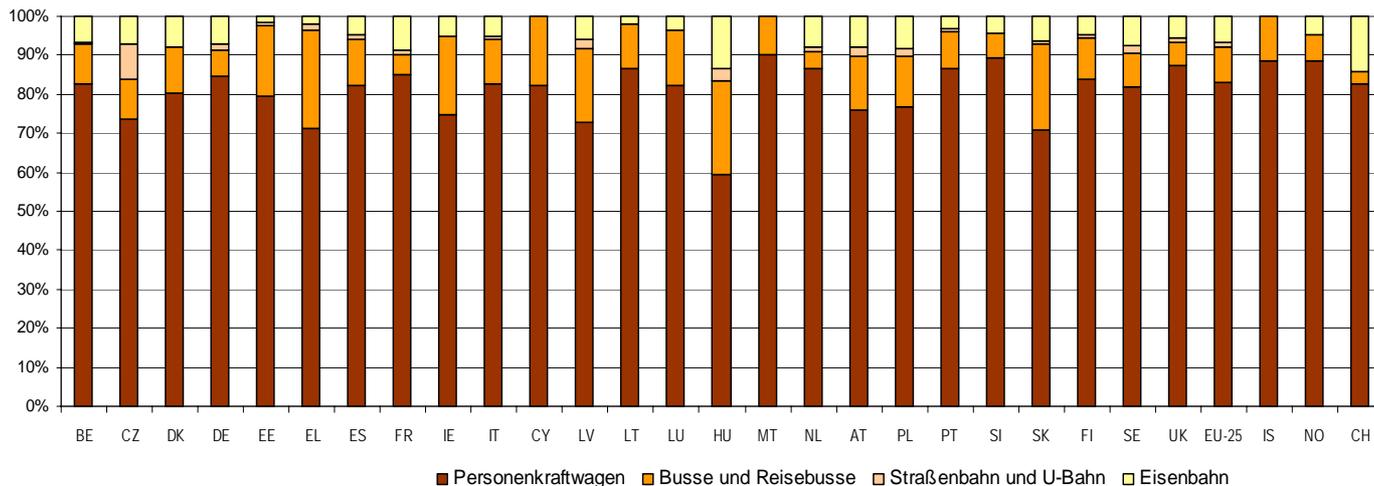
Abbildung 8 weist den Anteil eines jeden Verkehrszweigs an der Personenverkehrsleistung eines Landes aus (basierend auf der Zahl der Personenkilometer). Es wird daran erinnert, dass der Luftverkehr und das Seepassagiertransport ausgenommen sind und dass nicht alle Länder mehrere Verkehrszweige anbieten (wie Zypern und Malta, wo es keine Eisenbahnen gibt).

Anteil von mehr als 70 %, mit der bemerkenswerten Ausnahme Ungarns, wo der Anteil der Pkw bei nur 59 % liegt. Busse und Reisebusse haben mit 9 % auf EU Ebene einen größeren Anteil als die Eisenbahn (7 %). Dies gilt besonders für Griechenland, Irland, Ungarn und die Slowakei, wo die Anteile jeweils über 20 % lagen. Die Tschechische Republik tut sich bei der Nutzung von Straßenbahnen und U-Bahnen mit einem hohen Anteil hervor (9 % der gesamten Personenverkehrsleistung gegenüber 1 % für die EU-25).

In der EU-25 wurden 2003 83 % der Entfernungen mit Personenkraftwagen zurückgelegt. Alle Länder haben einen

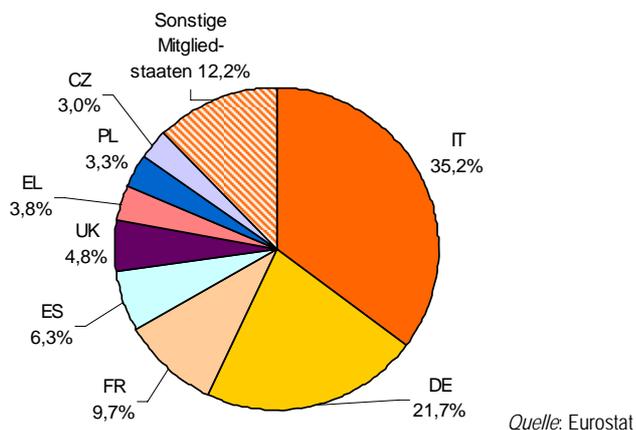
Schließlich liegt der Anteil der Eisenbahn nur in zwei Ländern bei über 10 %: in Ungarn (13 %) und in der Schweiz (14 %).

Abbildung 8: Nutzung der einzelnen Verkehrszweige nach Mitgliedstaaten 2003



Quelle: Eurostat

Abbildung 9: Verteilung der Krafträder in der EU 25 2004



Quelle: Eurostat

Die Krafträder sind bisher noch nicht berücksichtigt worden. Statistische Daten über ihre Verkehrsleistung sind nämlich schwer zu bekommen, da diese Kategorie sehr heterogen ausfällt. Außerdem sind die nationalen Fahrzeugregister untereinander nicht voll harmonisiert, weil die Definitionen voneinander abweichen. Es wird geschätzt, dass die gesamte Verkehrsleistung auf der Ebene der EU-25 bei 142 Milliarden pkm liegt.

Die Informationen der Abbildung 9 beschränken sich auf die Verteilung der Krafträder (im Wesentlichen Mopeds und Motorräder) auf die Mitgliedstaaten im Jahr 2004. Allein auf Italien entfielen mehr als ein Drittel (35 %), davon die Mehrzahl Mopeds mit einem Hubraum von unter 50 cm³. Deutschland hatte einen Anteil von mehr als einem Fünftel (22 %).

83% der gesamten Personenverkehrsleistung entfielen 2003 auf Pkw

Tabelle 3 zeigt die durchschnittliche Verkehrsleistung nach Verkehrszweigen für die einzelnen Länder. Bei Vergleichen zwischen den unterschiedlichen Ländern in der Kategorie Personenkraftwagen ist jedoch Vorsicht geboten, da die Daten aufgrund unterschiedlicher Methoden und Schätzungen erhoben wurden.

Auf EU-Ebene wurden im Durchschnitt 767 km pro Jahr mit der Bahn zurückgelegt. Mit einem Durchschnitt von 1 234 km pro Jahr liegt Frankreich um 60 % über diesem Wert, was

zum Teil mit einem ausgeklügelten Netz von Hochgeschwindigkeitszügen erklärt werden kann, die das Reisen über große Entfernungen erleichtern.

Alle Verkehrswege zusammengenommen und wiederum ausgehend von den Bevölkerungszahlen wurde von jedem Bürger an jedem einzelnen Tag des Jahres eine durchschnittliche Entfernung von 32,7 km zurückgelegt.

Tabelle 3: Verkehrsleistung nach Verkehrszweigen 2003

	Personenkraftwagen		Busse und Reisebusse		Straßenbahn und U-Bahn		Eisenbahn*		Insgesamt	
	Milliarden pkm	Durchschnittl. km-Zahl pro Person und Jahr	Milliarden pkm	Durchschnittl. km-Zahl pro Person und Jahr	Milliarden pkm	Durchschnittl. km-Zahl pro Person und Jahr	Milliarden pkm	Durchschnittl. km-Zahl pro Person und Jahr	Milliarden pkm	Durchschnittl. km-Zahl pro Person und Tag
BE	109,9	10 611,4	13,7	1 322,9	0,9	86,9	8,7	834,5	133,2	35,7
CZ	68,6	6 723,3	9,4	926,1	8,6	839,3	6,6	645,4	93,2	25,4
DK	61,0	11 330,9	9,0	1 671,8	0,1	12,4	5,9	1 097,5	76,0	39,2
DE	854,1	10 348,1	67,5	817,8	14,8	178,7	72,6	879,2	1 008,9	34,0
EE	10,0	7 390,1	2,3	1 696,1	0,1	73,7	0,2	142,8	12,6	25,8
EL	64,0	5 808,5	22,5	2 042,0	1,4	127,1	1,7	153,8	89,6	22,6
ES	346,0	8 504,8	49,3	1 211,8	5,6	137,6	19,0	449,0	419,9	28,6
FR	738,6	12 386,6	42,7	716,1	11,4	191,2	74,3	1 234,1	867,0	40,4
IE	24,0	6 055,0	6,5	1 639,9	-	-	1,6	392,8	32,1	22,5
IT	711,0	12 403,6	97,6	1 702,7	5,9	103,6	45,7	789,2	860,2	41,7
CY	3,2	4 418,7	0,7	950,9	-	-	-	-	3,8	14,7
LV	10,0	4 289,1	2,6	1 093,7	0,3	145,8	0,8	349,7	13,7	16,3
LT	19,4	5 600,9	2,6	746,0	-	-	0,4	128,6	22,4	18,0
LU	6,0	13 383,9	1,0	2 297,6	-	-	0,3	589,0	7,3	45,2
HU	46,4	4 574,9	18,7	1 844,4	2,5	248,1	10,5	1 042,2	78,2	21,4
MT	1,5	3 775,5	0,2	417,8	-	-	-	-	1,7	11,6
NL	146,1	9 022,7	7,4	457,0	1,5	91,4	13,5	827,3	168,4	28,9
AT	81,3	10 076,1	14,8	1 828,8	2,8	347,1	8,3	1 019,0	107,1	36,9
PL	172,4	4 510,9	30,0	784,9	4,5	117,7	18,2	476,8	225,1	16,4
PT	97,0	9 320,2	10,5	1 008,9	0,8	74,0	3,7	352,6	112,0	29,9
SI	15,5	7 769,3	1,1	533,8	-	-	0,8	382,7	17,3	24,1
SK	25,2	4 684,7	7,8	1 450,0	0,3	61,3	2,2	414,1	35,6	18,4
FI	59,6	11 445,8	7,7	1 473,2	0,5	100,3	3,3	640,8	71,1	37,9
SE	96,3	10 770,9	10,5	1 174,4	2,0	222,2	8,9	993,1	117,7	36,6
UK	677,0	11 411,0	47,0	792,2	8,3	139,6	43,5	727,8	775,7	36,3
EU-25	4 444,0	9 795,4	483,0	1 064,5	72,2	159,2	350,6	766,9	5 349,9	32,7
IS	4,2	14 559,5	0,5	1 871,9	-	-	-	-	4,7	45,6
NO	50,5	11 085,5	4,0	879,8	:	:	2,6	571,1	57,1	34,8
CH	85,3	11 648,8	3,4	464,2	:	:	14,7	1 989,4	103,4	39,2

* Daten 2004 – Daten des Vereinigten Königreichs beziehen sich nur auf Großbritannien.

Quelle: Eurostat/DG TREN

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die in dieser Veröffentlichung vorgestellten Daten wurden im Wesentlichen mit dem Gemeinsamen Fragebogen zur Verkehrsstatistik erhoben. Der Gemeinsame Fragebogen dient der Erstellung umfassender Verkehrsstatistiken durch die Erhebung aggregierter Daten über Eisenbahnverkehr, Straßenverkehr, Binnenschifffahrt und Transport in Fernleitungen. Er wurde eingeführt, um die Datenerhebung durch Eurostat, EKVM und UNECE zu koordinieren. Die Datenerhebung erfolgt unabhängig von den Rechtsakten der Europäischen Union auf freiwilliger Basis und ist auf der Grundlage der Definitionen in dem Glossar für die Verkehrsstatistik von Eurostat, EKVM und UNECE harmonisiert. Um die Zeitreihen zu vervollständigen, sind einige Daten auch aus der Veröffentlichung „EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2005“ entnommen worden.

Alle verwendeten Definitionen stammen aus dem Glossar für die Verkehrsstatistik von Eurostat, EKVM und UNECE.

Sie sind zu finden auf der Eurostat-Website

http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?_pageid=1073.1135.281,1073.1135295&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_prod_code=KS-BI-03-002

auf der EKVM-Homepage

<http://www.oecd.org/cem/online/glossaries/index.htm>

oder auf der UNECE-Homepage

<http://www.unece.org/trans/main/wp6/transstatglossmain.html>

Für weitere Auskünfte über den Gemeinsamen Fragebogen oder das Glossar wenden Sie sich bitte an

Herrn Hans STRELOW, Eurostat

Telefon: +352-4301 34580,

E-Mail: Hans.Strelow@cec.eu.int

Herrn Mario BARRETO, EKVM

Telefon: +33-1 45 24 97 22,

E-Mail: Mario.Barreto@oecd.org

Herrn Miroslav JOVANOVIC, UNECE

Telefon: +41-22 917 2493,

E-Mail: Miroslav.Jovanovic@unece.org

Für Daten über Nicht EU oder über EFTA-Länder wenden Sie sich bitte an die EKVM oder die UNECE.

Abkürzungen

EU-15: Europäische Union, Belgien (BE), Dänemark (DK), Deutschland (DE), Griechenland (EL), Spanien (ES), Frankreich (FR), Irland (IE), Italien (IT), Luxemburg (LU), Niederlande (NL), Österreich (AT), Portugal (PT), Finnland (FI), Schweden (SE), Vereinigtes Königreich (UK).

EU-25: Europäische Union mit EU-15 und 10 weiteren Mitgliedstaaten (Erweiterung Mai 2004): Tschechische Republik (CZ), Estland (EE), Zypern (CY), Lettland (LV), Litauen (LT), Ungarn (HU), Malta (MT), Polen (PL), Slowenien (SI), Slowakische Republik (SK).

EFTA: Norwegen (NO) Island (IS), Liechtenstein (LI), Schweiz (CH).

Straßenverkehr:

Bei der Infrastruktur für den Straßenverkehr wurden nur die Autobahnen berücksichtigt, da es bei den Definitionen der übrigen Straßen einige Widersprüche gab.

Straßen-Personenkilometer:

Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts auf der Straße über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächliche vom Fahrgast zurückgelegte Entfernung.

Eisenbahnverkehr:

Besondere Aufmerksamkeit ist den Daten des Vereinigten Königreichs zu widmen, und zwar vor allem wegen der Privatisierung der wichtigsten Eisenbahnunternehmen dieses Landes.

Die 19 km Eisenbahnstreckennetz in Liechtenstein werden von der ÖBB (Österreich) bewirtschaftet und sind in ihrer Statistik enthalten.

Eisenbahn-Personenkilometer:

Maßeinheit für die Beförderung eines Fahrgasts mit der Eisenbahn über eine Entfernung von einem Kilometer.

Zu erfassen ist die tatsächlich vom Fahrgast zurückgelegte Entfernung im entsprechenden Netz. Ist dies nicht möglich, wird die in Rechnung gestellte oder geschätzte Entfernung berücksichtigt.

Zeichenerklärung:

: Wert nicht verfügbar

- Null

Schätzungen sind kursiv gedruckt.

Abkürzungen:

pkm: Personenkilometer

km: Kilometer

EU: Europäische Union

EFTA: Europäische Freihandelszone

EKVM: Europäische Konferenz der Verkehrsminister

UNECE: Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa

Mehr zu diesem Thema:

Gemeinsamer Fragebogen zur Verkehrsstatistik, EU- und EFTA-Daten, 1990-2000; CD ROM; 2002.

Eisenbahn-Fahrgastverkehr im EWR, 1990-1998; Statistik kurz gefasst; 2001.

Panorama des Verkehrs, Statistischer Überblick über den Straßen-, Eisenbahn-, Binnenschiffs- und Luftverkehr in der Europäischen Union, Daten 1970-1999; 2001.

Verkehrsinfrastruktur in der Europäischen Union und den mitteleuropäischen Beitrittsländern 1990-1999; Statistik kurz gefasst; 2002.

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Frau Nassima Hamzaoui erstellt.

Weitere Informationsquellen:

Daten :

[EUROSTAT Webseite/Verkehr/Hauptindikatoren - Verkehr/Strukturindikatoren/Personenverkehrsvolumen](#)

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.

Kontakt Informationen 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.ec.europa.eu>
E-mail: info-info-opoce@ec.europa.eu
