



### Robert Kaufmann

Referat Öffentlichkeitsarbeit,  
Publikationen, Webangebote,  
Analysen

0361 57331-9118  
Robert.Kaufmann  
@statistik.thueringen.de

## VERKEHR UND NACHRICHTENÜBERMITTLUNG

# Statistik in der Europäischen Union

## Der Verkehrssektor

*Der vorliegende Aufsatz beschäftigt sich mit dem Verkehrssektor in der Europäischen Union (EU) auf der Ebene der NUTS-2-Regionen.<sup>1)</sup> Zunächst wird die regionale Verteilung der Autobahnen und Eisenbahnstrecken einer näheren Betrachtung unterzogen. Es folgen Ausführungen zum Motorisierungsgrad auf regionaler Ebene sowie zum Fluggast- und Frachtaufkommen im EU-weiten Luft- und Seeverkehr. Abgerundet wird das Bild durch eine Untersuchung der regionalen Verteilung der Verkehrstoten in der Europäischen Union.*

Der vorliegende Aufsatz ist in 5 Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt hat die regionale Verteilung von Autobahnen und Eisenbahnstrecken in Europa zum Gegenstand. Auf diese Weise soll ergründet werden, in welchen Regionen vergleichsweise hohe bzw. niedrige Infrastrukturdichten bestehen. Im 2. Abschnitt wird der Bestand an Personenkraftwagen in der Europäischen Union auf regionaler Ebene untersucht. Dieser Mobilitätsindikator – der vielfach auch als Motorisierungsgrad bezeichnet wird – steht häufig in einem engen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region. Die Abschnitte 3 und 4 geben einen Überblick über das Fluggast- und Frachtaufkommen im EU-weiten Luft- und Seeverkehr. Abgerundet wird das Bild in einem 5. Abschnitt durch eine Untersuchung der regionalen Verteilung der Verkehrstoten in der Europäischen Union.

### Vorbemerkung

Der Verkehrsstatistik der Europäischen Union kommt eine entscheidende Rolle bei der Umsetzung der EU-weiten Verkehrspolitik zu und ist auch für die Regionalpolitik von großer Bedeutung.

EU-Verkehrsstatistik  
sowohl für Verkehrs-  
politik als auch für  
Regionalpolitik von  
großer Bedeutung

Die immer enger verflochtene Wirtschaft der Europäischen Union ist zunehmend abhängig von einer gut funktionierenden Verkehrsinfrastruktur. Güter und Personen werden mit steigender Mobilität und einem liberalisierten Binnenmarkt in immer stärkerem Maße innerhalb der Europäischen Union befördert. Die hierzu benötigte Infrastruktur steht jedoch nicht in der gesamten Europäischen Union auf einem einheitlichen Niveau zur Verfügung. Vielmehr spiegeln sich Unterschiede in Angebot und Nachfrage sowie in der Infrastrukturkapazität wider. Das Ziel der regionalen Verkehrsstatistik besteht daher in der Beschreibung von Regionen anhand einer Reihe von Verkehrsindikatoren sowie in der mengenmäßigen Erfassung der Ströme von Gütern und Personen.

## Verkehrsinfrastruktur

### Autobahnnetz

Ein ausgedehntes Autobahnnetz ist aus einem regionalen Blickwinkel eine wesentliche Vorbedingung für die wirtschaftliche Entwicklung und die interregionale Wettbewerbsfähigkeit einer Region. Im Jahr 2019 erstreckte sich das Autobahnnetz in der Europäischen Union (EU-27)<sup>2)</sup> auf einer Länge von knapp 72500 km. Das entspricht einer Autobahndichte von rund 17,1 km je 1000 km<sup>2</sup> Landfläche.

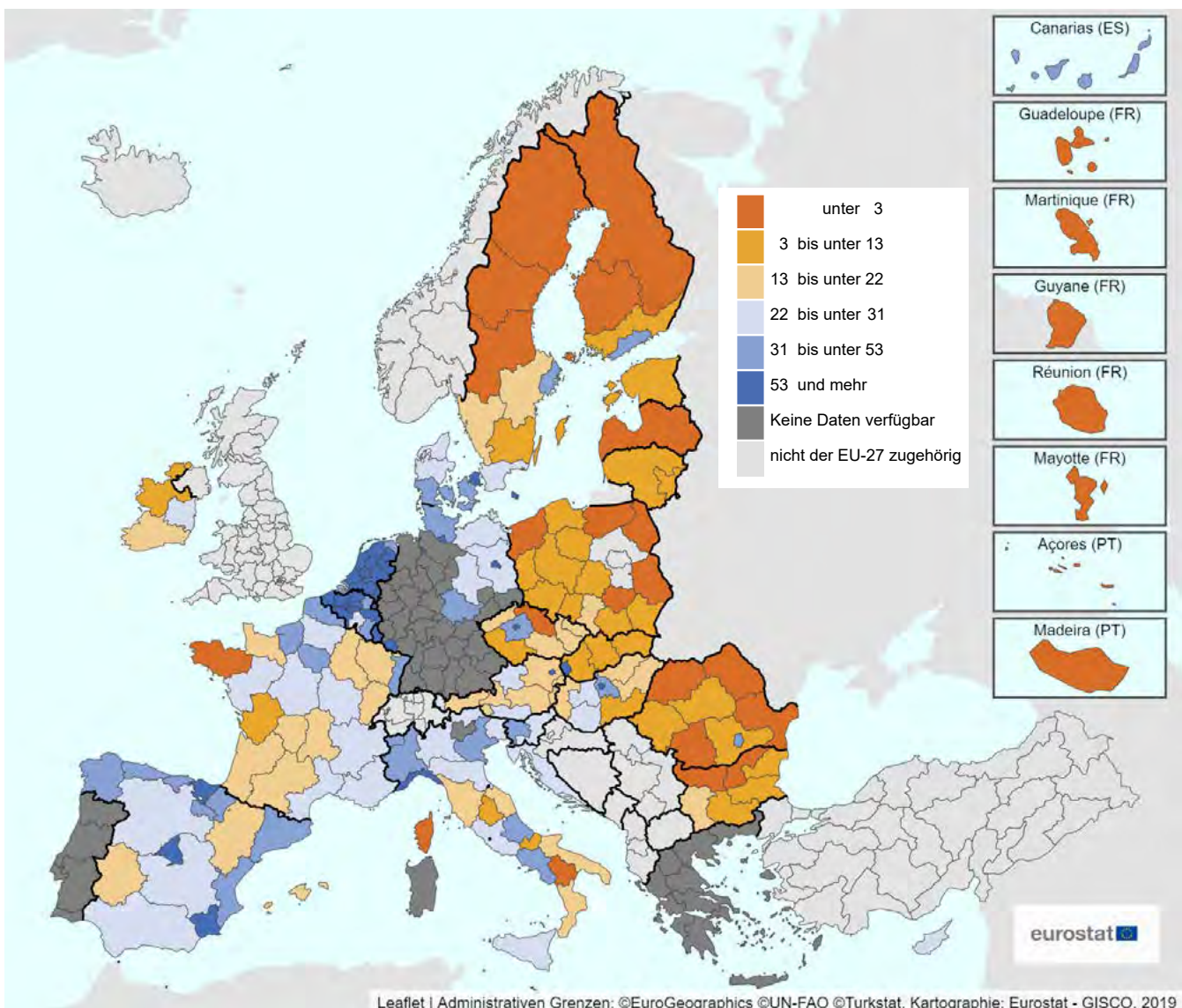
Spanien mit längstem  
Autobahnnetz in der EU

Absolut betrachtet verfügte Spanien mit 15774 km über das längste Autobahnnetz, gefolgt von Deutschland mit 13155 km und Frankreich mit 11660 km. Auch auf NUTS-2-Ebene wiesen – absolut betrachtet – 3 spanische Regionen die längsten Autobahnnetze auf: Andalucía mit 2668 km, Castilla y León mit 2411 km und Castilla-la Mancha mit 1816 km.

1) Diese Zahl beruht auf der Systematik der Gebiets-einheiten für die Statistik (NUTS) entsprechend der letzten im Januar 2021 erfolgten Änderung. Mit der NUTS 2021 wurde eine einheitliche und kohärente Gebiets-einteilung zur Erstellung regionaler Statistiken für die EU geschaffen. Die aktuelle Systematik umfasst 92 Regionen auf NUTS-1-Ebene, 242 Regionen auf NUTS-2-Ebene 1166 Regionen auf NUTS-3-Ebene. Die Einteilung lehnt sich eng an die Verwaltungsgliederung der jeweiligen EU-Mitgliedsstaaten an.

2) ohne Griechenland.

Abbildung 1: Dichte des Autobahnnetzes in der EU-27, nach NUTS-2-Regionen, 2019 (in Autobahnkilometer je 1 000 km<sup>2</sup>)



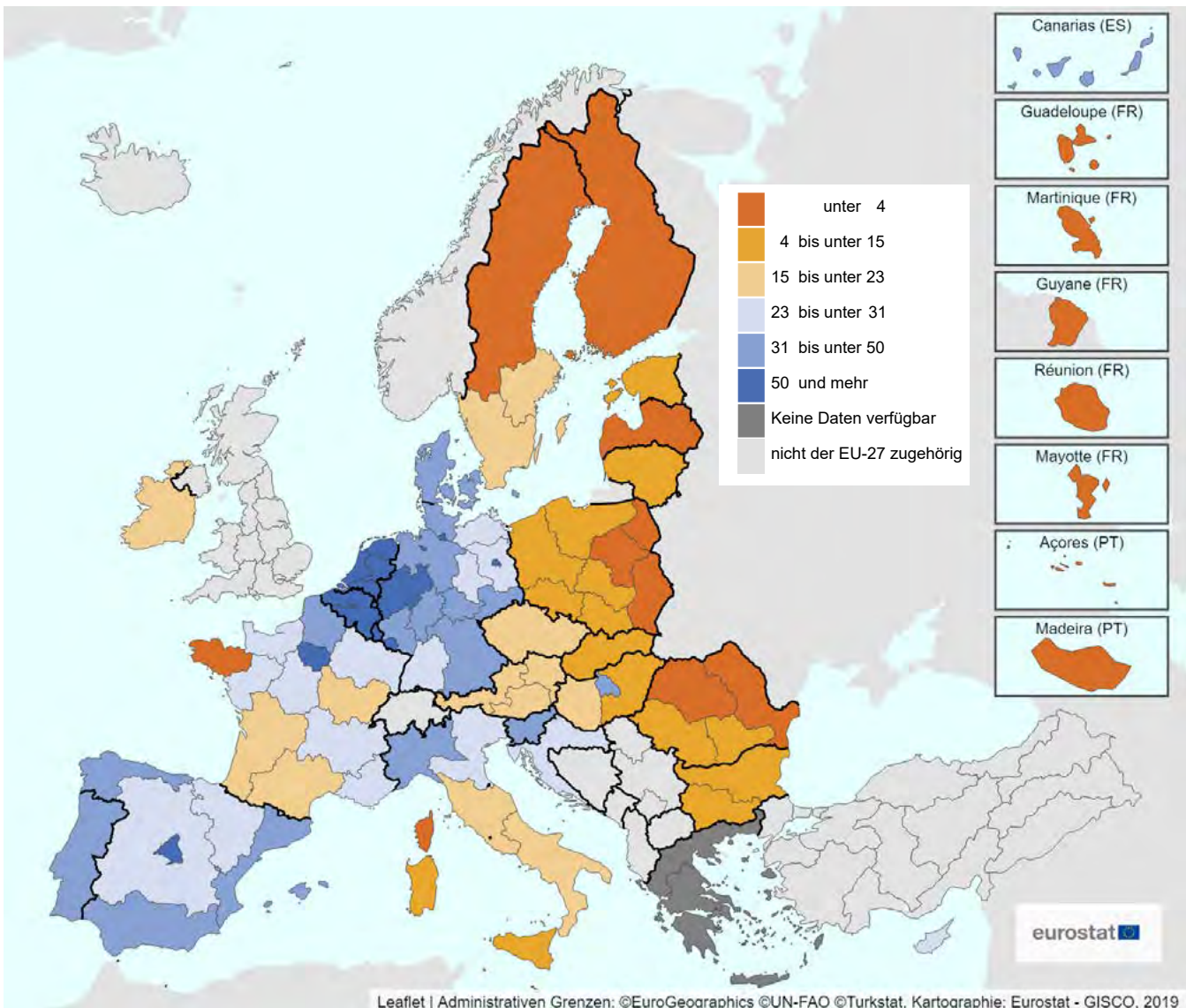
Quelle: Eurostat, zugegriffen am 25.04.2023

## Beneluxstaaten mit dichtestem Autobahnnetz

Die Abbildung 1 gibt einen Einblick in die Dichte des Autobahnnetzes der NUTS-2-Regionen der Europäischen Union (EU-27) im Jahr 2019, ausgedrückt in Autobahnkilometern je 1000 km<sup>2</sup> Landesfläche. Zwischen der Dichte des Autobahnnetzes und der Bevölkerungsdichte besteht im Allgemeinen ein enger statistischer Zusammenhang. Aus diesem

Grund sind europaweit die dichtesten Autobahnnetze in den BENELUX-Staaten zu finden. Auf der Ebene der Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (E-27) weisen die Niederlande mit 82 Autobahnkilometer je 1000 km<sup>2</sup> die höchste Autobahndichte auf. Es folgen Luxemburg (64 km je 1000 km<sup>2</sup>) und Belgien (58 km je 1000 km<sup>2</sup>). Zu den Ländern mit der geringsten Autobahndichte zählen Lettland (0 km je 1000 km<sup>2</sup>), sowie Finnland, Rumänien und Estland mit 3, 4 und 5 Autobahnkilometer je 1000 km<sup>2</sup> Landesfläche. Deutschland nimmt im Hinblick auf die Autobahndichte EU-weit einen mittleren Platz ein (37 Autobahnkilometer je 1000 km<sup>2</sup>).

Abbildung 2: Dichte des Autobahnnetzes in der EU-27, nach NUTS-1-Regionen, 2019 (in Autobahnkilometer je 1 000 km<sup>2</sup>)



Quelle: Eurostat, zugegriffen am 25.04.2023

### Hauptstädte und andere Großstädte sowie größere Seehäfen und industrielle Ballungsräume mit dichtesten Autobahnnetzen

Auf regionaler Ebene sind die dichtesten Autobahnnetze rund um Hauptstädte und andere Großstädte, größere Seehäfen und industrielle Ballungsräume

zu finden. Im Jahr 2019 wies auf NUTS-2-Ebene die Hansestadt Bremen mit 205 Autobahnkilometern je 1000 km<sup>2</sup> die höchste Autobahndichte auf. Es folgen die niederländischen NUTS-2-Regionen Utrecht und Zuid-Holland (132 km bzw. 124 km je 1000 km<sup>2</sup>) sowie Budapest mit 120 km je 1000 km<sup>2</sup>. Zu den NUTS-2-Regionen mit über 100 Autobahnkilometern je 1000 km<sup>2</sup> zählen darüber hinaus das österreichische Wien (109 km je 1000 km<sup>2</sup>), das niederländische Noord-Holland (108 km je 1000 km<sup>2</sup>) die deutsche Hansestadt Hamburg (107 je 1000 km<sup>2</sup>) und die niederländische Region Noord-Brabant (102 km je 1000 km<sup>2</sup>).

## Thüringen mit 32 Autobahnkilometern je 1000 km<sup>2</sup> auf mittleren Platz in Deutschland

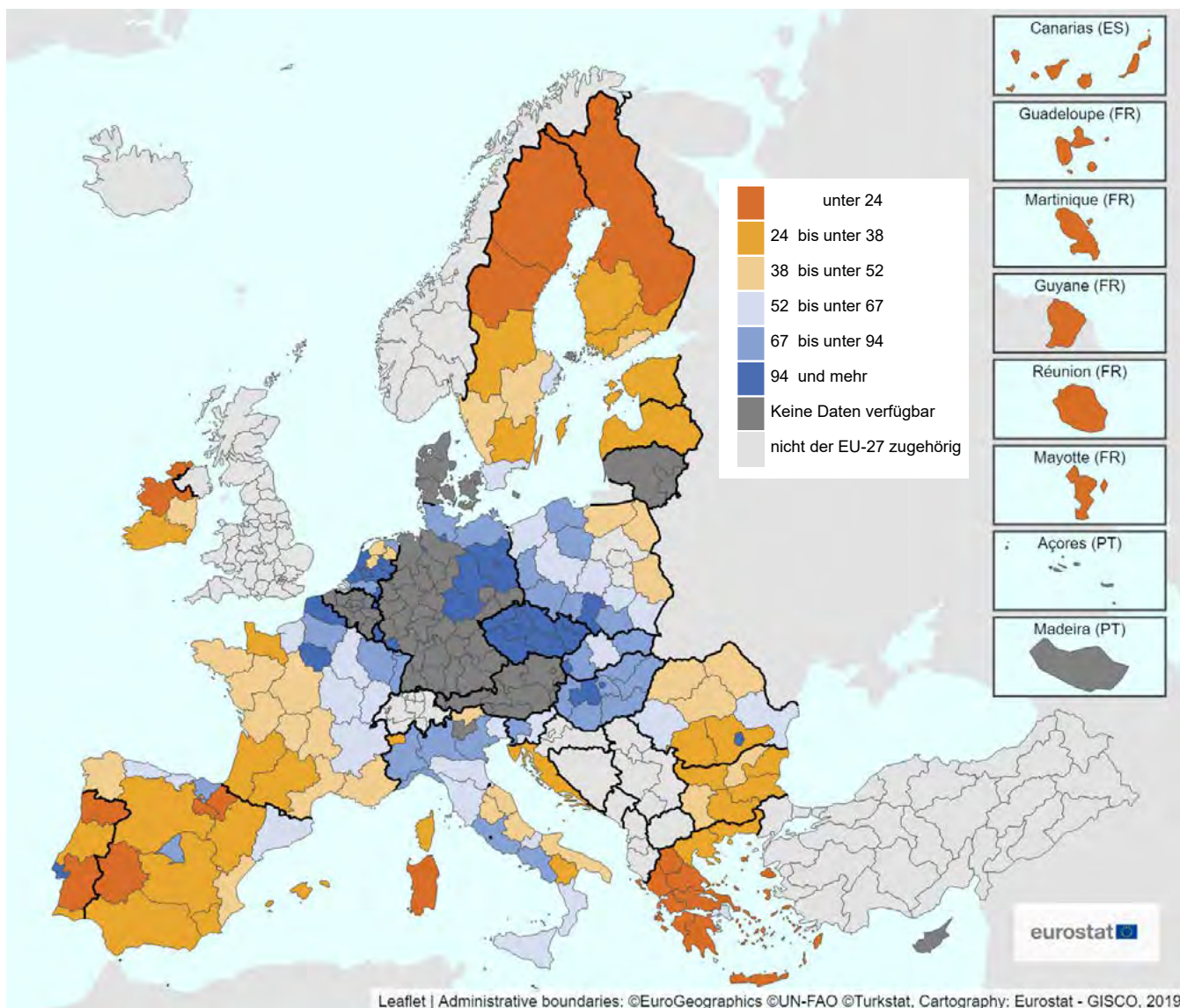
Bezüglich des deutschen Autobahnnetzes werden in der Datenbank von Eurostat lediglich Ergebnisse auf NUTS-1-Ebene bereitgestellt, diese werden in der Abbildung 2 dargestellt. Neben den bereits genannten deutschen Großstädten war die Autobahndichte in der Bundesrepublik vergleichsweise groß in den NUTS-1-Gebieten Saarland und Berlin (94 bzw. 91 Autobahnkilometer je 1000 km<sup>2</sup>). Am

anderen Ende der Skala rangieren die NUTS-1-Gebiete Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg (25, 26 bzw. 28 Autobahnkilometer je 1000 km<sup>2</sup>). Der Freistaat Thüringen nimmt mit einer Dichte von 32 Autobahnkilometern je 1000 km<sup>2</sup> einen mittleren Platz unter den deutschen Bundesländern ein.

### Eisenbahnnetz

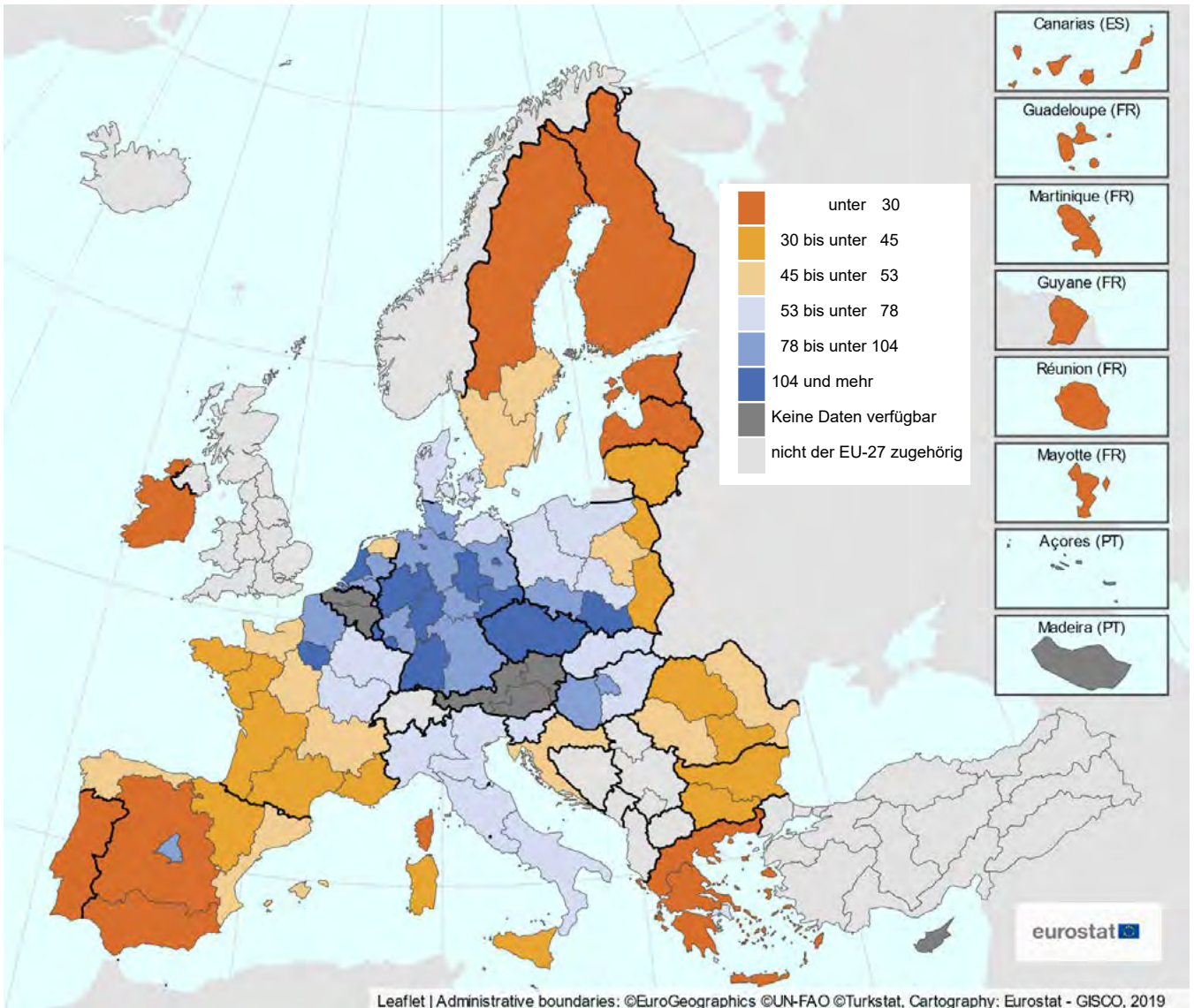
Die Dichte des Eisenbahnnetzes, d. h. das Netz/Gebiet-Verhältnis bei Eisenbahnstrecken, ist auf der Ebene der EU-Mitgliedstaaten in Mitteleuropa vergleichsweise hoch und in den Randstaaten im Allgemeinen geringer.

Abbildung 3: Dichte des Eisenbahnnetzes in der EU-27, nach NUTS-2-Regionen, 2019 (in Autobahnkilometer je 1 000 km<sup>2</sup>)



Quelle: Eurostat, zugegriffen am 25.04.2023

Abbildung 4: Dichte des Eisenbahnnetzes in der EU-27, nach NUTS-1-Regionen, 2019 (in Autobahnkilometer je 1 000 km<sup>2</sup>)



Quelle: Eurostat, zugegriffen am 25.04.2023

## Dichte des Eisenbahnnetzes in Mitteleuropa vergleichsweise hoch

Die größte Netzdichte der Eisenbahnstrecken ist in der Tschechischen Republik, Belgien<sup>3)</sup>, Luxemburg und Deutschland (jeweils über 100 km je 1000 km<sup>2</sup>) zu finden. Es folgen die Niederlande, Ungarn, die Slowakei, Österreich und Polen. Am anderen Ende der Skala mit einem Netz/Gebiet-Verhältnis von 28 km je 1000 km<sup>2</sup> und darunter finden sich Portugal, Irland, Schweden, Estland, Finnland und Griechenland.

3) Belgien im Jahr 2008, ohne Österreich

## Netz/Gebiet-Verhältnis in Berlin europaweit am höchsten

Wirft man einen Blick auf die regionale Ebene, so findet man die dichtesten Eisenbahnnetze in der deutschen Hauptstadtregion Berlin (736 km je 1000 km<sup>2</sup> im Jahr 2019), der belgischen Hauptstadtregion Région de Bruxelles-Capitale/Brussels Hoofdstedelijk (616 km je 1000 km<sup>2</sup> im Jahr 2008) und der tschechischen Hauptstadtregion Praha (500 km je 1000 km<sup>2</sup>). Diese in Mitteleuropa gelegenen Hauptstädte weisen bereits seit geraumer Zeit eine gut ausgebaute Eisenbahninfrastruktur auf. Gleichwohl ist das hohe Netz/Gebiet-Verhältnis auch auf die geringe Fläche dieser

Regionen zurückzuführen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Dichte urbaner Eisenbahninfrastruktur für gewöhnlich wesentlich höher ist als die Schienendichte auf dem Land bzw. zwischen Städten.

In der Rangfolge der europäischen Regionen mit der höchsten Dichte des Eisenbahnnetzes folgen die deutschen Hansestädte Bremen (361 km je 1000 km<sup>2</sup> im Jahr 2019) und Hamburg (420 km je 1000 km<sup>2</sup> im Jahr 2019). Hierbei handelt es sich um Hochseehäfen, bei denen gut ausgebaute Frachstrecken zu einem hohen Netz/Gebiet-Verhältnis beitragen. Hinzu kommt, dass diese beiden deutschen NUTS-2-Regionen - die zugleich Bundesländer und damit NUTS-1-Regionen sind - von der Fläche her viel kleiner ausfallen als etwa ihre konkurrierenden Nordseehäfen Rotterdam (niederländische NUTS-2-Region Zuid-Holland; 155 km je 1000 km<sup>2</sup>) und Antwerpen (belgische NUTS-2-Region Prov. Antwerpen; 88 km je 1000 km<sup>2</sup> im Jahr 2008).

Für Deutschland liegen regionale Angaben zur Dichte des Eisenbahnnetzes auf der Ebene der Bundesländer, also auf NUTS-1-Ebene vor, dargestellt in der Abbildung 4. Neben den bereits genannten Bundesländern Berlin (736 km je 1000 km<sup>2</sup>), Hamburg (420 km je 1000 km<sup>2</sup>) und Bremen (361 km je 1000 km<sup>2</sup>) war das Netz/Gebiet-Verhältnis im Jahr 2019 deutschlandweit noch in Nordrhein-Westfalen (156 km je 1000 km<sup>2</sup>), Sachsen (138 km je 1000 km<sup>2</sup>), dem Saarland (134 km je 1000 km<sup>2</sup>) sowie Hessen und Baden-Württemberg (121 km bzw. 122 km je 1000 km<sup>2</sup>) vergleichsweise hoch. Einen Wert von unter 100 km je 1000 km<sup>2</sup> wies hingegen die Eisenbahndichte in Mecklenburg-Vorpommern (73 km), Schleswig-Holstein (83 km), Niedersachsen (87 km), Bayern (92 km) und Brandenburg mit 95 Schienenkilometern je 1000 km<sup>2</sup> Landfläche auf.

## Thüringen auch bei der Eisenbahndichte deutschlandweit auf mittleren Platz

Mit einer Dichte des Eisenbahnnetzes von 101 km je 1000 km<sup>2</sup> nahm der Freistaat Thüringen mit dem 11. Platz einen der mittleren Plätze unter den deutschen Bundesländern ein.

## Bestand an Personenkraftwagen

Die Abbildung 5 gibt Aufschluss über den Bestand an Personenkraftwagen in der Europäischen Union (EU-27) nach NUTS-2-Regionen.

### Bestand an PKW als Indikator für die Mobilität

Der Bestand an Personenkraftwagen ist ein Mobilitätsindikator, der in der Anzahl von Personenkraftwagen je 1000 Einwohner seinen Ausdruck findet. Dieser Mobilitätsindikator – der vielfach als Motorisierungsgrad bezeichnet wird – steht häufig in einem engen Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung (gemessen am Bruttoinlandsprodukt je Einwohner) einer Region<sup>4)</sup>. Als Beispiel hierfür lassen sich zahlreiche deutsche NUTS-2-Regionen anführen, die sowohl ein hohes Bruttoinlandsprodukt je Einwohner als auch eine hohe Anzahl an Personenkraftwagen je 1000 Einwohner aufweisen. Umgekehrt weist etwa die Mehrheit der griechischen NUTS-2-Regionen für beide Indikatoren niedrige Werte auf.

Wirft man einen Blick auf die Abbildung 5, so zeigt sich, dass es allerdings auch NUTS-2-Regionen in der EU-27 gibt, die von diesem Trend deutlich abweichen.

### Größere städtische Ballungsräume häufig mit vergleichsweise niedrigem Bestand an PKW

NUTS-2-Regionen, welche größere städtische Ballungsräume umfassen – wie beispielsweise Stockholm (399 PKW je 1000 Einwohner), Berlin (333 PKW je 1000 Einwohner) und Wien (374 PKW je 1000 Einwohner) – weisen häufig einen vergleichsweise niedrigen Bestand an Personenkraftwagen auf. Ursache hierfür können Faktoren wie etwa ein gut ausgebautes öffentliches Nahverkehrsnetz, Mangel an Parkplätzen oder auch die Konzentration von Bevölkerungsgruppen mit überwiegend niedrigen Einkommen (z. B. Studenten, Immigranten) sein.

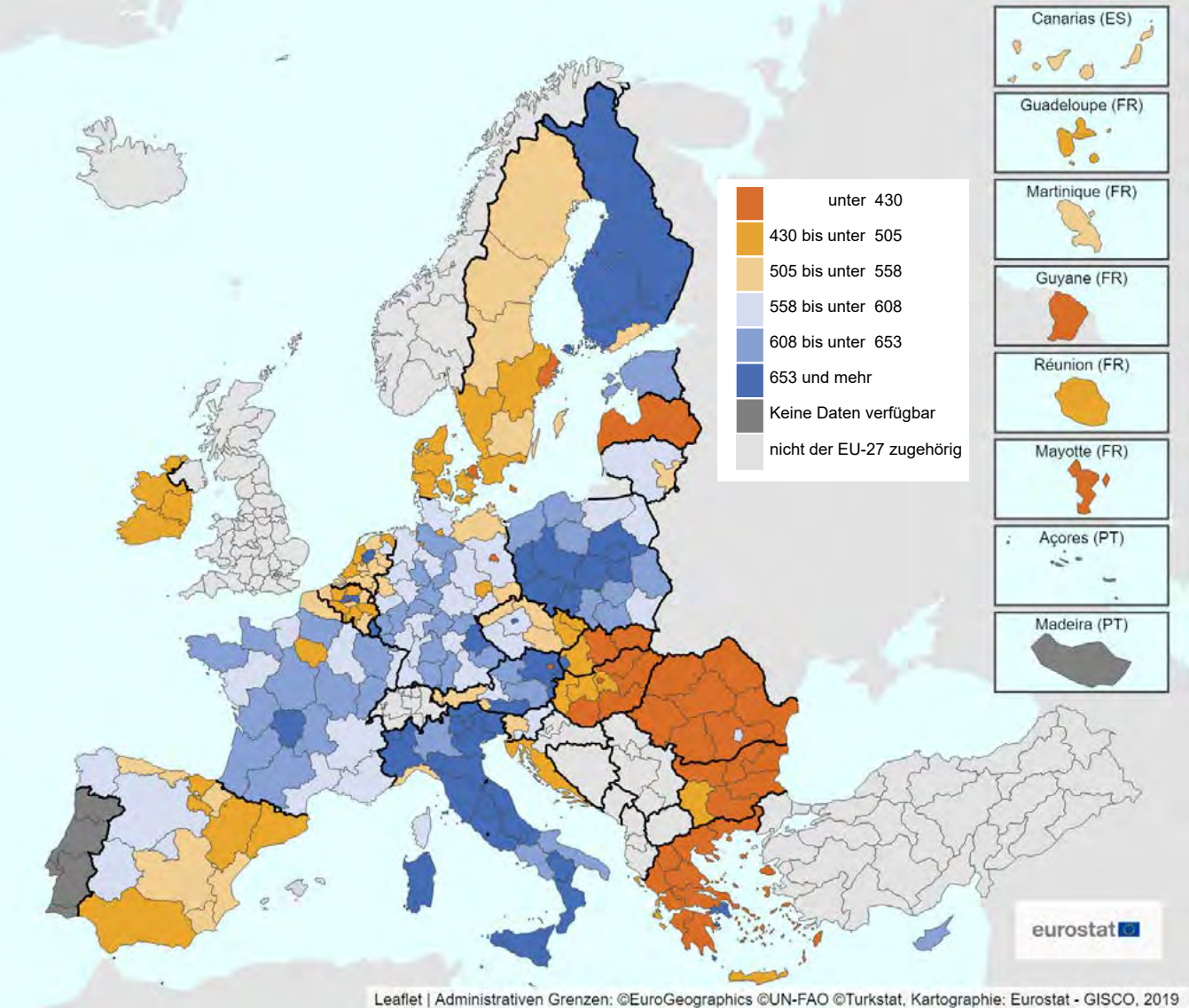
4) Zum regionalen Bruttoinlandsprodukt vgl. „Statistik der Europäischen Union: Das Bruttoinlandsprodukt“, in: Statistische Monatshefte Thüringen, Februar 2023, S. 42 -49.

Häufig weisen NUTS-2-Regionen in der Umgebung von Großstädten einen relativ hohen Bestand an Personenkraftwagen auf. Dies spiegelt das Ausmaß des Pendlerverkehrs und die Abhängigkeit vom Personenkraftwagen für den Weg zur Arbeit in diesen Städten wider. In besonderem Maße ist das der Fall in der die österreichische Hauptstadt Wien umgebende NUTS-2-Region Niederösterreich (659 PKW je 1000 Einwohner), wie auch im Berlin umgebenden Bundesland Brandenburg (569 PKW je 1000 Einwohner).

### EU mit West-Ost-Gefälle bei Motorisierungsgrad

Allgemein betrachtet, lässt sich im Hinblick auf den PKW-Bestand in der Europäischen Union (EU-27) ein West-Ost-Gefälle feststellen. In den NUTS-2-Regionen des westlichen Europas sind vielfach mehr Personenkraftwagen je 1000 Einwohner zugelassen als in den Regionen des östlichen Europas. Insgesamt waren im Jahr 2020 in der Europäischen Union

Abbildung 5: Anzahl der Personenkraftwagen je 1 000 Einwohner nach NUTS-2-Regionen im Jahr 2020



Quelle: Eurostat, zugegriffen am 25.04.2023

etwa 467 Personenkraftwagen je 1000 Einwohner zugelassen. Unter den 15 NUTS-2-Regionen mit dem EU-weit niedrigsten Motorisierungsgrad befanden sich 4 rumänische, 6 griechische, jeweils 2 französische und ungarische NUTS-2-Regionen sowie eine weitere aus Deutschland (Berlin). Der Bestand an Personenkraftwagen bewegte sich in diesen 15 NUTS-2-Regionen zwischen 72 PKW je 1000 Einwohner in der französischen Überseeregion Mayotte und 360 PKW je 1000 Einwohner im ungarischen Észak-Magyarország.

## Höchster PKW-Bestand EU-weit im italienischen Valle d`Aosta / Vallée d`Aoste

Den höchsten Bestand an Personenkraftwagen in der Europäischen Union (EU-27) hatte im Jahr 2020 die italienische NUTS-2-Region Valle d`Aosta / Vallée d`Aoste mit 1787 PKW je 1000 Einwohner. Das war fast das Zehnfache des Motorisierungsgrades der griechischen NUTS-2-Region Peloponnisos. 5 von 15 jener NUTS-2-Regionen die im Jahr 2020 den EU-weit höchsten Bestand an Personenkraftwagen aufwiesen, befanden sich in Italien. Verschiedene, in der Nähe größerer Ballungszentren gelegene Regionen verzeichneten gleichfalls einen hohen relativen Bestand an Personenkraftwagen. Dieser Umstand lässt auf eine große Anzahl von Pendlern schließen. Beispiele hierfür sind die NUTS-2-Regionen Niederösterreich und Burgenland in Österreich (659 bzw. 681 PKW je 1000 Einwohner), Attiki in Griechenland (814 PKW je 1000 Einwohner) und Flevoland in den Niederlanden (857 PKW je 1000 Einwohner). Auch verschiedene Inselregionen weisen einen hohen Motorisierungsgrad auf. So zählen etwa die italienischen Inseln Sardegna (679 PKW je 1000 Einwohner) und Sicilia (701 PKW je 1000 Einwohner), der Inselstaat Malta (597 PKW je 1000 Einwohner) und das finnische Åland (840 PKW je 1000 Einwohner) zu jenen 15 NUTS-2-Regionen, die EU-weit den höchsten Bestand an Personenkraftwagen je 1000 Einwohner aufweisen. Der hohe Motorisierungsgrad in diesen Inselregionen deutet auf das Fehlen von Alternativen für die Beförderung (Eisenbahn, Schienenersatzverkehr) hin.

## Motorisierungsgrad in Thüringen knapp unter dem bundesdeutschen Durchschnitt

In Deutschland belief sich der Motorisierungsgrad im Jahr 2020 auf 574 PKW je 1000 Einwohner. Regional waren jedoch auch hier große Unterschiede zu verzeichnen. Am geringsten war der Bestand an Personenkraftwagen je 1000 Einwohner in den Stadtstaaten Berlin (333), Bremen (433) und Hamburg (434). Am anderen Ende der Skala rangierten die NUTS-2-Gebiete Oberpfalz (657), Saarland (653) und Niederbayern mit 650 PKW je 1000 Einwohner. Der Freistaat Thüringen lag mit einem Motorisierungsgrad von 561 PKW je 1000 Einwohner knapp unter dem bundesdeutschen Durchschnitt.

## Luftverkehr

Die regionalen Daten für den Luftverkehr werden von EUROSTAT auf der Grundlage der Daten berechnet, die gemäß der Verordnung 1358/2003/EG der Kommission an den Flughäfen erhoben werden. Die Daten geben Aufschluss über den Personen- und den Frachtverkehr auf NUTS-2-Ebene gemessen in 1000 Fluggästen bzw. 1000 Tonnen. Bei den Fluggästen werden die Daten aufgeschlüsselt nach an Bord gegangene Passagiere und von Bord gegangene Passagiere. Die Frachtstatistik unterscheidet zwischen geladenen Gütern und entladenen Gütern.

## Höchstes Passagieraufkommen in westeuropäischen Hauptstadregionen

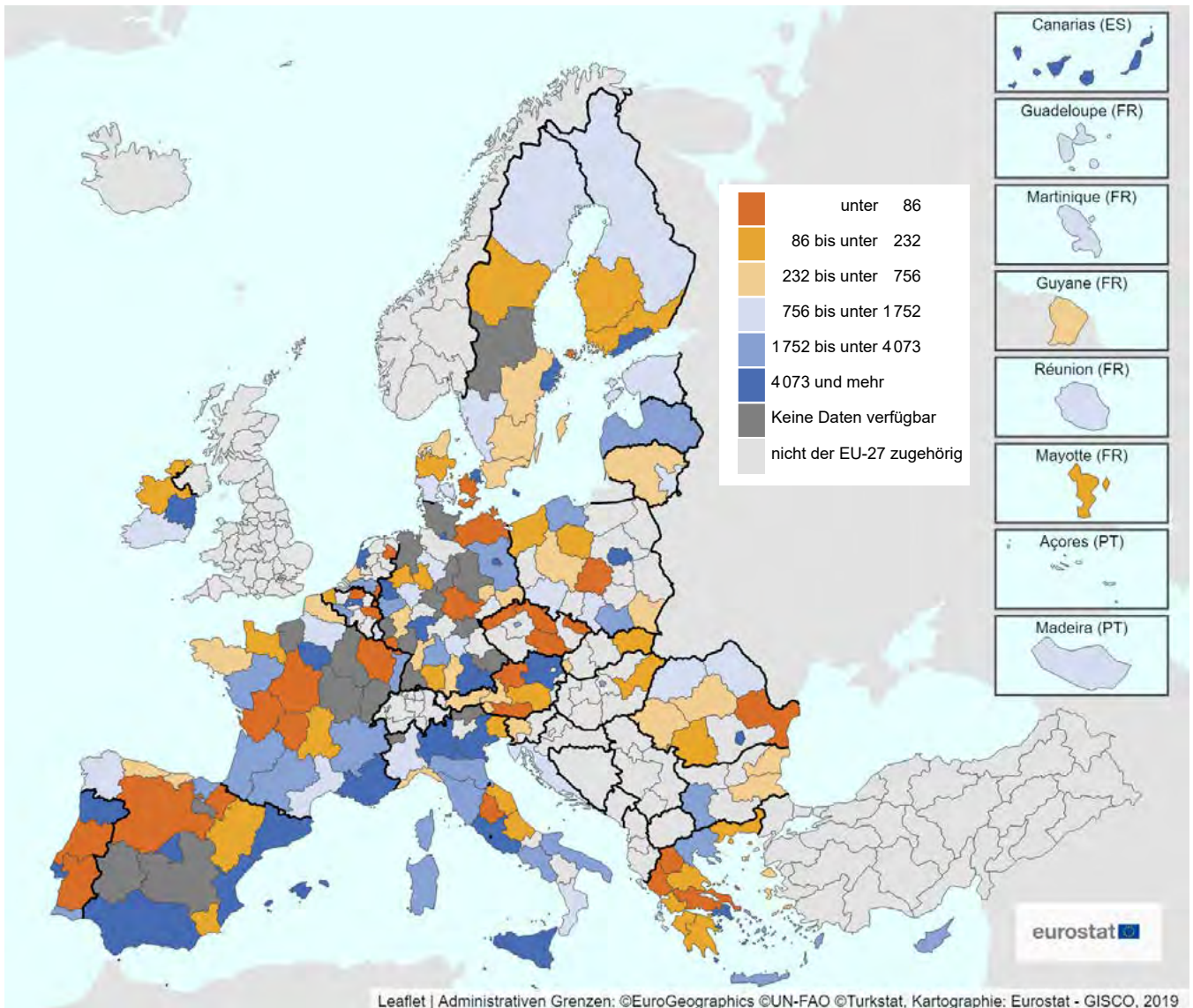
EU-weit wurde im Jahr 2020 das höchste Passagieraufkommen überwiegend in westeuropäischen Regionen verbucht, in denen sich auch die jeweiligen nationalen Hauptstädte befinden. Es handelte sich hierbei um die NUTS-2-Regionen Île-de-France (Paris/Charles de Gaulle und Paris/Orly) mit insgesamt 33,0 Millionen Fluggästen. Es folgen die niederländische NUTS-2-Region Noord-Holland (Ams-



terdam/Schiphol) mit 20,9 Millionen Fluggästen, die deutsche NUTS-2-Region Darmstadt (Flughafen Frankfurt/Main) mit 18,7 Millionen Fluggästen und die spanische NUTS-2-Region Comunidad de Madrid (Madrid/Barajas) mit 16,5 Millionen Fluggästen. Zu den NUTS-2-Regionen mit dem höchsten Fluggastaufkommen zählen des Weiteren die spanischen Inseln Canarias mit 14,3 Millionen Fluggästen, das italienische Lazio (Roma/Fiumicino und Roma/Ciampino) mit insgesamt 11,4 Millionen Fluggästen, das spanische Cataluña (Barcelona/El Prat, Girona/

Aeropuerto Costa Brava u. a. m.) mit 12,6 Millionen Fluggästen, das deutsche Oberbayern (München/Franz-Joseph-Strauß-Flughafen) mit 11,1 Millionen Fluggästen und das italienische Lombardia (Milano/Malpensa, Bergamo/Orio al Serio, Brescia/Montichiari u.a.m.) mit 13,3 Millionen Fluggästen. Die großen Flughäfen in der Europäischen Union sind häufig auch zentrale Drehscheiben des internationalen Flugverkehrs. Dies gilt im Besonderen für die Flughäfen Aéroport Paris-Charles de Gaulle, Flughafen Frankfurt am Main, Luchthaven Schiphol sowie

Abbildung 6: Personenluftverkehr in der EU-27 nach NUTS-2-Regionen 2020 (1 000 Passagiere)



Quelle: Eurostat, zugegriffen am 25.04.2023

Aeropuerto de Madrid Barajas. An dieser Stelle sei erwähnt, dass das Passagieraufkommen an allen genannten Flughäfen um etwa zwei Drittel im Vergleich zum Berichtsjahr 2019 eingebrochen ist. Dies ist den Reisebestimmungen aufgrund der vorherrschenden Coronapandemie geschuldet.

In Deutschland wurden im Jahr 2020 insgesamt 57,8 Millionen Fluggäste gezählt. Dies entsprach nur einem Viertel im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019. Über 5 Millionen Fluggäste verbuchten neben den bereits aufgeführten NUTS-2-Regionen Darmstadt und Oberbayern noch Düsseldorf (6,8 Millionen Fluggäste) und Berlin (5,9 Millionen Fluggäste). Der Flughafen Hamburg lag mit einem Aufkommen von 4,6 Millionen Fluggästen knapp darunter. Von den insgesamt 38 deutschen NUTS-2-Regionen meldeten im Jahr 2011 lediglich 25 überhaupt Fluggastzahlen.

## In Thüringen wurden 2020 rund 27 000 Fluggäste gezählt

Unter ihnen befand sich auch die NUTS-2-Region Thüringen mit 27 000 Fluggästen. Dies ist ein deutlicher Rückgang im Vergleich zu den Vorjahren. Im Jahr 2019 wurden in Thüringen etwa 150 000 Fluggäste gezählt, im Jahr 2018 waren es sogar noch 260 000 Fluggäste.

Auch der Luftfracht- und Postverkehr ist von großer und ständig wachsender Bedeutung. Dies gilt insbesondere für Güter mit hohem Wertschöpfungsanteil, verderbliche Güter (vor allem Nahrungsmittel) sowie Expresssendungen.

## Die Region Darmstadt mit europaweit größter Luftfrachtmenge

Gemessen an der Gesamtfrachtmenge führte hier im Jahr 2020 in der Europäischen Union (EU-27) die NUTS-2-Region Darmstadt mit 1,9 Millionen Tonnen knapp vor den NUTS-2-Regionen Île-de-France mit 1,8 Millionen Tonnen, Noord Holland mit 1,5 Millionen Tonnen und Leipzig mit 1,4 Millionen Tonnen. Dies bestätigt die Bedeutung der größten Flughäfen in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden. Die dominierende Position dieser 3 Flughäfen lässt sich damit erklären, dass sie in der Lage sind, auf vielen von ihnen geflogenen Strecken auch Fracht zu befördern. Die Menge der Frachtein- und ausladung

ist in diesen 3 Regionen jeweils in etwa gleich groß. Bemerkenswert ist zudem der Flughafen in Leipzig, hier hat sich das Fachtaufkommen innerhalb der letzten 10 Jahre nahezu verdoppelt.

Die anderen NUTS-2-Regionen in der Europäischen Union (EU-27) verbuchten ein deutlich geringeres Aufkommen an Luftfracht- und Postverkehr. Erst mit großem Abstand folgen die NUTS-2-Regionen Prov. Liège in Belgien mit 1,1 Millionen Tonnen, Luxemburg mit 905 000 Tonnen und Köln mit 842 000 Tonnen. Ein Frachtvolumen von mehr als einer halben Million Tonnen verzeichneten ansonsten nur noch die NUTS-2-Regionen Lombardia in Italien (591 000 Tonnen) und Vlaams-Brabant in Belgien (512 000 Tonnen).

## Thüringen mit etwa 2 000 Tonnen Gesamtfrachtmenge

Neben den bereits genannten NUTS-2-Regionen verbuchten in Deutschland noch Oberbayern (150 000 Tonnen) und Koblenz (203 000 Tonnen) größere Frachtvolumen. Luftfracht- und Postverkehr verzeichneten in Deutschland lediglich 15 von 38 NUTS-2-Regionen. Darunter auch die NUTS-2-Regionen Karlsruhe und Thüringen (jeweils 2 000 Tonnen), sowie Bremen mit etwa 1 000 Tonnen am anderen Ende der Skala.

## Seeverkehr

Statistische Angaben über den Seeverkehr werden gegenwärtig nach Maßgabe der Richtlinie 2009/42/EC (06.05.2009) des Rates erhoben. Sie entstammen nationalen Erhebungen bei den Seehafenbehörden. Die Richtlinie sieht vor, dass für jene Häfen, über die mehr als eine Million Tonnen Fracht und/oder mehr als 200 000 Passagiere pro Jahr abgewickelt werden, eine breitgefächerte Anzahl detaillierter Daten zu erheben ist. Dagegen werden für kleinere Häfen lediglich aggregierte jährliche Daten gesammelt.

## Die meisten Güter wurden im Hafen von Rotterdam umgeschlagen

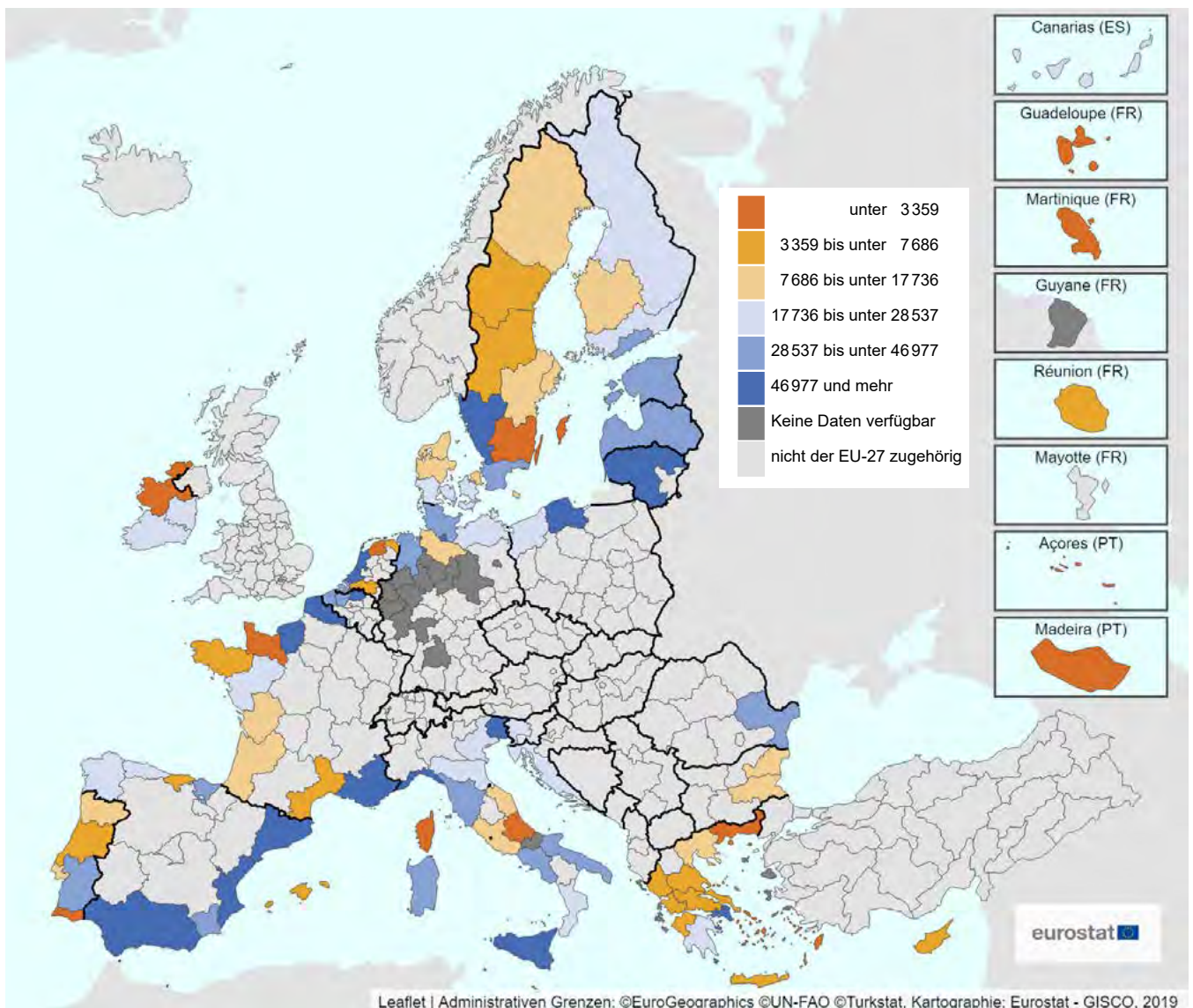
Die niederländische NUTS-2-Region Zuid-Holland, in der der Hafen von Rotterdam liegt, ist EU-weit die wichtigste Region für den Seefrachtverkehr. Hier

wurden im Jahr 2020 rund 419,3 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Damit wurden in Zuid-Holland mehr als doppelt so viele Güter gelöscht als in der belgischen NUTS-2-Region Prov. Antwerpen (206,3 Millionen Tonnen), die an zweiter Stelle steht. Es folgen das spanische Andalucía (138,5 Millionen Tonnen), die deutsche NUTS-2-Region Hamburg (109,2 Millionen Tonnen) sowie das niederländische Noord-Holland (89,7 Millionen Tonnen).

## Das griechische Attiki mit Spitzenposition beim Seepersonenverkehr

Im Hinblick auf den Seepersonenverkehr nimmt EU-weit die griechische NUTS-2-Region Attiki eine Spitzenposition ein. Insgesamt rund 12,4 Millionen

Abbildung 7: Seefrachtverkehr in der EU-27 nach NUTS-2-Regionen 2020 (1 000 Passagiere)



Quelle: Eurostat, zugegriffen am 25.04.2023

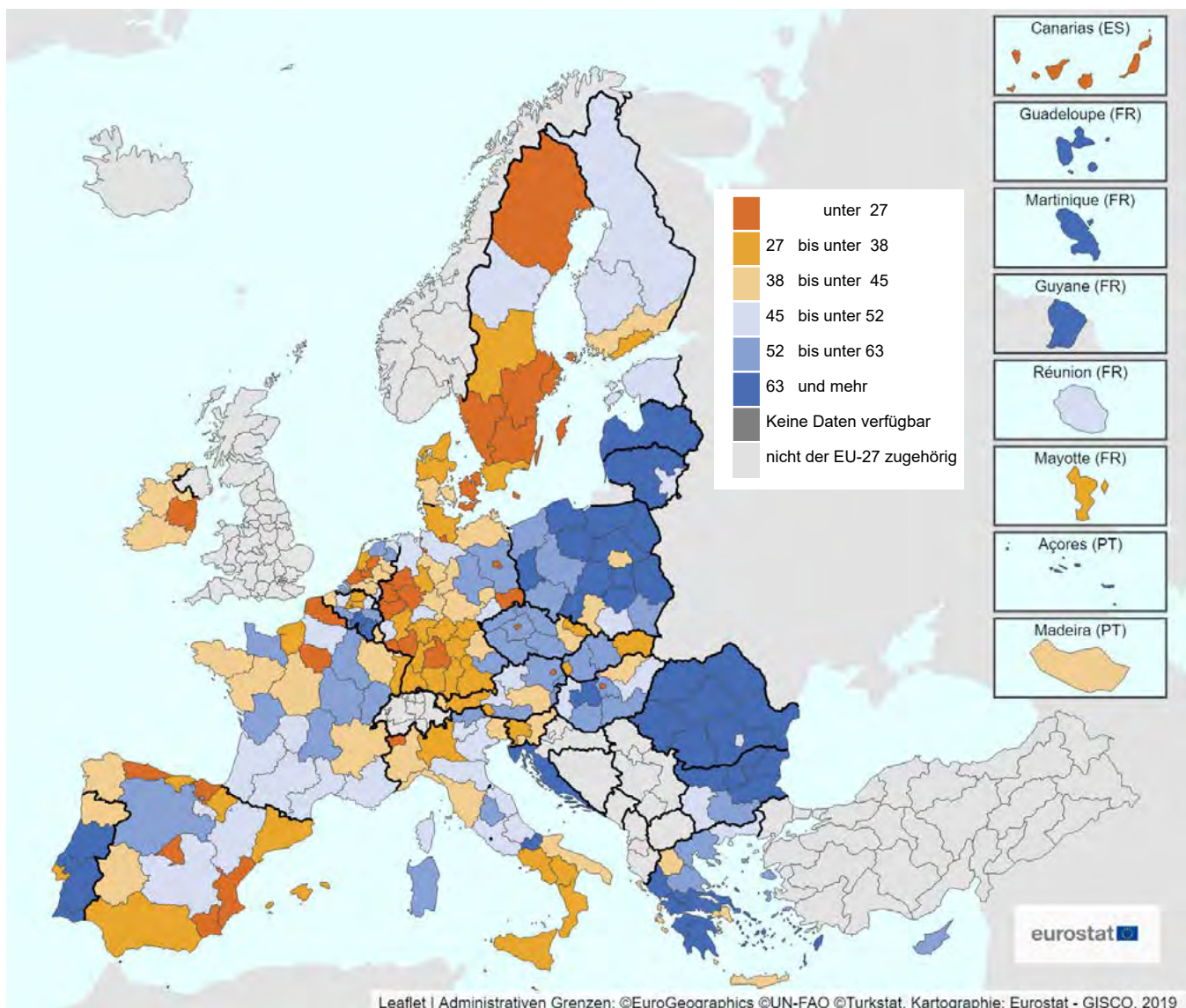
an Bord und von Bord gegangene Passagiere wurden von dort gemeldet. Dies war deutlich mehr als bei den nachfolgenden NUTS-2-Regionen: dem kroatischen Jadranska Hrvatska (9,2 Millionen Passagiere), dem schwedischen Sydsverige (7,6 Millionen Passagiere) und dem italienischen Calabria (7,5 Millionen Passagiere). Über 5 Millionen Passagiere verbuchten des weiterem die dänischen NUTS-2-Regionen Sjælland (7,0 Millionen Passagiere), das italienische Campania (6,6 Millionen Passagiere), Estland (6,3 Millionen Passagiere) und die deutsche NUTS-2-Region Schleswig-Holstein (5,7 Millionen Passagiere). Insgesamt belaufen sich die Beförderungszahlen im

Seeverkehr über alle Regionen in etwa auf die Hälfte im Vergleich zum Vor-Corona-Jahr 2019.

### Sicherheit im Straßenverkehr

Sicherheit im Straßenverkehr lässt sich auf regionaler Ebene anhand der Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten thematisieren. Die Abbildung 8 zeigt den Indikator „Unfalltote im Straßenverkehr im Jahr 2020“, ausgedrückt in Getöteten je 1 Million Einwohner. Durch den Bezug zur Bevölkerung sollen die regionalen Abweichungen aufgrund unterschiedlicher Bevölkerungszahlen der NUTS-2-Regionen

Abbildung 8: Unfalltote im Straßenverkehr je 1 Million Einwohner in der EU-27 nach NUTS-2-Regionen im Jahr 2020



Quelle: Eurostat, zugegriffen am 25.04.2023

ausgeglichen werden. Keine Berücksichtigung finden andere, gleichfalls relevante Faktoren, wie etwa die Anzahl der Kraftfahrzeuge oder die zurückgelegten Entfernungen.

## Die wenigsten Menschen starben 2020 im schwedischen Stockholm aufgrund von Straßenverkehrsunfällen

Die Anzahl der Unfalltoten weist in der Europäischen Union (EU-27) auf regionaler Ebene eine erhebliche Spannweite auf. Am geringsten war die Anzahl der Unfalltoten je 1 Million Einwohner in der schwedischen Hauptstadtregion Stockholm (5 Unfalltote je 1 Million Einwohner), im österreichischen Wien (6 Unfalltote je 1 Million Einwohner) sowie in Hamburg (8 Unfalltote je 1 Million Einwohner). Am anderen Ende der Skala finden sich die portugiesische Region Aletejo (135 Unfalltote je 1 Million Einwohner), die französische Übersee-Region Guadeloupe (124 Unfalltote je 1 Million Einwohner) sowie die polnische NUTS-2-Region Mazowiecki regionalni mit 123 Unfalltoten je 1 Million Einwohner.

In Deutschland variierte die Anzahl der Unfalltoten deutlich geringer als zwischen den Regionen Europas. Deutschlandweit starben relativ die wenigsten Menschen in den Stadtstaaten Hamburg und Berlin (8 bzw. 14 Unfalltote je 1 Million Einwohner). Es folgen das Saarland, Köln und Bremen mit jeweils 21 Toten bei Straßenverkehrsunfällen (je 1 Millionen Einwohner). NUTS-2-Regionen, die größere Ballungsräume umfassen – wie hier die angeführten Stadtstaaten – verzeichnen im Allgemeinen weniger Unfalltote, was möglicherweise auf den stärkeren Rückgriff auf öffentliche Verkehrsmittel, niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeiten oder ein größeres Autobahnangebot zurückzuführen ist. Ganz anders dagegen in eher dünn besiedelten NUTS-2-Regionen. Die größte Anzahl an Verkehrstoten je 1 Million Ein-

wohner wurde im Jahr 2020 deutschlandweit in den NUTS-2-Regionen Brandenburg und Sachsen-Anhalt (jeweils 56 Unfalltote je 1 Millionen Einwohner) sowie in Niederbayern (54 Unfalltote je 1 Millionen Einwohner), Lüneburg und Trier (jeweils 51 Unfalltote je 1 Million Einwohner) registriert. Die ebenfalls vergleichsweise dünn besiedelte NUTS-2-Region Thüringen fand sich mit 39 Unfalltoten je 1 Million Einwohnern im Mittelfeld der deutschen NUTS-2-Regionen wider. Insgesamt ist die Anzahl an Unfalltoten deutlich gesunken, was auf ein deutlich verringertes Verkehrsaufkommen, aufgrund der staatlichen Lockdowns im Jahr 2020, zurückzuführen ist.

## Schlussbemerkung

Die Verkehrspolitik ist von großer Bedeutung, wenn es darum geht, regionale Ungleichgewichte abzubauen und den Zusammenhalt zwischen den einzelnen europäischen Regionen zu verbessern. In der Europäischen Union treten wirtschaftliche und infrastrukturbedingte Ungleichgewichte deutlich stärker zu Tage als je zuvor. Von großer Bedeutung ist daher die Ausweitung der gegenwärtig verfügbaren Verkehrsindikatoren, um so zu einem besseren Verständnis der Auswirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen auf das Wirtschaftswachstum, die Verkehrsnachfrage und die Umwelt beizutragen.

## Deutlich spürbare Auswirkungen der Coronapandemie auf den europäischen Verkehrssektor

Abschließend soll noch erwähnt sein, dass sich die mit der Coronapandemie einhergehenden Maßnahmen, sei es die Anordnung von Lockdowns oder das Inkrafttreten von Reiseverboten, deutlich auf das hier betrachtete Berichtsjahr 2020 ausgewirkt haben.