

Regionale Straßen- und Eisenbahnverkehrsnetze

Die höchste Dichte ist nicht nur in den Hauptstadtregionen zu finden

Das Wichtigste in Kürze

- Die höchste Autobahnnetzdicke ist in den Niederlanden, Luxemburg und Zypern zu finden.
- Auf regionaler Ebene überwiegen stark verstädterte Regionen. Die westlichen Regionen der Niederlande weisen ein Verhältnis von über 100 Autobahnkilometer je 1000 km² Landesfläche auf.
- Regionen mit einem hohen BIP haben nicht systematisch eine hohe Autobahnnetzdicke aufzuweisen. Dies gilt aber für die Regionen *Düsseldorf* und *Köln* (Deutschland) und *Comunidad de Madrid* (Spanien).
- Die Dichte des Eisenbahnstreckennetzes ist in der Tschechischen Republik, Belgien und Deutschland am höchsten.
- Die höchste Eisenbahndichte ist häufig in den Hauptstadtregionen (Berlin, Prag, Bukarest) zu finden.
- Die Zahlen zur regionalen Eisenbahndichte werden von wirtschaftlichen Aktivitäten wie dem Vorhandensein von Schwerindustrie oder Seehafeninfrastrukturen beeinflusst.

Tabelle 1: Die 10 führenden NUTS-2-Regionen – Autobahn- und Eisenbahnstreckendichte (in km/1000 km²), 2005

NUTS 2	Name der Region	Autobahndichte in km/1000km ²	NUTS 2	Name der Region	Eisenbahndichte in km/1000km ²	
1	PT17	Lisboa	220	DE30	Berlin	681
2	DE50	Bremen	176	CZ01	Praha	490
3	UKD3	Greater Manchester	140	DE50	Bremen	416
4	NL31	Utrecht	122	DE60	Hamburg	373
5	DEA1	Düsseldorf	118	CZ04	Severozapad	175
6	DE60	Hamburg	107	PL22	Slaskie	172
7	NL33	Zuid-Holland	104	RO32	Bucuresti-Ilfov	165
8	AT13	Wien	101	DEC0	Saarland	142
9	UKD5	Merseyside	100	CZ05	Severovychod	135
10	NL41	Noord-Brabant	95	NL31	Utrecht	135

Quelle: Eurostat

Die Beförderungsleistung ist eng mit der Wirtschaftsentwicklung verknüpft. Eine gut gehende Wirtschaft zieht einen Anstieg der Transportnachfrage nach sich, während Stagnation parallele Auswirkungen auf den Verkehrssektor hat. Dies gilt insbesondere für den Güterverkehr, aber auch in geringerem Umfang für den Personenverkehr.

Die EU verfügt über eines der weltweit dichtesten Verkehrsnetze. Für Eisenbahn- und Autobahnnetze kommt die EU auf deutlich mehr Infrastruktur je 1000 km² als die Vereinigten Staaten* und auf nicht viel weniger als Japan**. In dieser Dichte spiegeln sich eine Reihe von Faktoren wider, zu denen natürlich die relative Bevölkerungsdichte und die Transportnachfrage zählen.

Die Transportnachfrage ist besonders hoch in städtischen Gebieten, Industriegebieten und anderen Gebieten mit einer hohen Bevölkerungsdichte. Die in diesen Gebieten zur Deckung dieser Nachfrage vorhandene Infrastruktur ist daher von besonderer Bedeutung und kann als Verhältnis zwischen ihrer Länge und der Fläche der Gebietseinheiten, in denen sie gebaut ist, ausgedrückt werden.

In Tabelle 1 werden die Regionen (gemäß der regionalen Untergliederung der NUTS – siehe Wissenswertes zur Methodik) dargestellt, welche die höchste Autobahn- und Eisenbahnstreckendichte aufweisen. Für Autobahnen und Eisenbahnstrecken werden insbesondere die reinen Stadtregionen aufgeführt.

Im Hinblick auf die Eisenbahnstrecken ist festzuhalten, dass die städtischen Bahnsysteme wie U-Bahnen oder Straßenbahnen nicht unter die Netzdichte fallen.

* Quelle: North American Transportation Statistics Database ** Quelle: OECD

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

28/2008

Autorin

Anna BIALAS-MOTYL

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Straßennetz: Hohe Dichte in den westlichen Provinzen der Niederlande 2

Regionen mit einem hohen BIP vertrauen nicht nur auf Autobahnen um erreichbar zu sein, sondern auch auf andere Faktoren 4

Eisenbahnstreckennetz: Die Dichte wird von der Wirtschaftsstruktur beeinflusst 4



Manuskript abgeschlossen: 13.03.2008

Datenextraktion am: 15.11.2007

ISSN 1977-0324

Katalognummer: KS-SF-08-028-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2008

Straßennetz: Hohe Dichte in den westlichen Provinzen der Niederlande

In Tabelle 2 wird die Netzdichte für Autobahnen und sonstige Straßen dargestellt. Da die Definition für „sonstige Straßen“ in den Ländern nicht harmonisiert ist, sollten diesbezügliche Daten mit Vorsicht betrachtet werden. Daher werden für die weitere Analyse die Daten zu Autobahnen bevorzugt.

Wenn man die Autobahnlänge in Relation zur Bevölkerung setzt, steht Zypern mit 36 km auf 100 000 Einwohner an erster Stelle, gefolgt von Luxemburg (32 km), Slowenien (28 km) und Spanien (26 km). Die Rangfolge verändert sich, wenn man sie in Relation zur Landesfläche setzt: Hier stehen die Niederlande mit 63 Autobahnkilometer auf 1000 km² an erster Stelle, dicht gefolgt von Luxemburg (57 km). Deutschland folgt in ansehnlichem Abstand mit 35 km. Die Autobahndichte in den Niederlanden liegt dreieinhalbmal so hoch wie der EU-Durchschnitt (18 km, berechnet auf der Grundlage der verfügbaren Daten)

Wenn man sich den einzelnen Regionen zuwendet, kann die Relation von Länge zur Fläche so hoch wie 220 km, wie in Tabelle 1 und auf Karte 1 für *Lisboa* dargestellt, liegen. Andere Stadtregionen wie *Bremen* (176 km) in Norddeutschland (mit der Stadt Bremen und dem Seehafen Bremerhaven) und *Greater Manchester* im Vereinigten Königreich (140 km) folgen mit erheblichem Abstand.

Neben diesen städtischen Ballungsgebieten (zusätzlich zu den vorstehend angeführten Ballungsgebieten erscheinen auch *Düsseldorf*, *Hamburg* und *Wien* in den Top 10) gibt es drei niederländische Provinzen, für die ein Verhältnis von 100 km oder mehr berechnet wurde. Diese drei Provinzen (*Utrecht*, *Noord-Brabant* und *Zuid-Holland*) gehören alle zur so genannten „Randstad“, dem sehr dicht bevölkerten westlichen Teil der Niederlande.

Tabelle 2: Länge des Straßennetzes im Jahr 2005 – Hauptindikatoren

LAND	AUTOBAHNEN			SONSTIGE STRASSEN		
	in km	in km/100 000 Einwohn.	in km/1000km ²	km	in km/100 000 Einwohn.	in km/1000km ²
Bulgarien	331	4	3	18 957	244	171
Tschechische Republik	564	6	7	54 945	537	697
Dänemark	1 032	19	24	71 225	1 314	1 653
Deutschland	12 363	15	35	219 117	266	614
Estland	99	7	2	57 013	4 235	1 305
Irland	247	6	4	91 091	2 190	1 305
Spanien	11 432	27	23	154 214	355	305
Frankreich	10 801	17	17	980 442	1 565	1 549
Italien	6 542	11	22	168 888	289	560
Zypern	276	37	30	11 870	1 566	1 283
Lettland	-	-	-	66 319	2 883	1 027
Litauen	417	12	6	79 080	2 316	1 211
Luxemburg	147	32	57	2 728	597	1 055
Ungarn	636	6	7	30 172	299	324
Niederlande	2 602	16	63	131 616	806	3 168
Österreich	1 677	20	20	105 663	1 281	1 258
Polen	552	1	2	381 463	999	1 220
Portugal	2 341	22	25	:	:	:
Rumänien	228	1	1	79 676	368	334
Slowenien	569	28	28	37 916	1 895	1 870
Slowakei	334	6	7	43 417	806	885
Finnland	693	13	2	78 417	1 495	232
Schweden	1 685	19	4	98 491	1 091	223
Vereinigtes Königreich	3 638	6	15	409 040	681	1 678
*Europäische Union	59 205	14	18	3371 760	1 221	1 075
Kroatien	792	18	14	27 644	622	488
Türkei	1 775	2	2	347 571	485	444
Island	11	3	0.1	13 027	4 390	126
Liechtenstein	-	-	-	401	1 154	2 005
Norwegen	219	5	1	92 863	2 009	287
Schweiz	1 358	18	33	69 938	940	1 694

Autobahnen: Daten aus 2004 für: DK, UK. Es stehen keine Daten zur Verfügung für BE, EL, MT, LI. Sonstige Straßen: Daten aus 2004 für AT, DK, UK. Es stehen keine Daten zur Verfügung für BE, EL, MT, PT. HU: nur staatliche Straßen.

*Europäische Union: Autobahnen: EU-23 (keine Daten verfügbar für BE, EL, MT) — Sonstige Straßen: EU-23 (keine Daten verfügbar für BE, EL, MT, PT)

Quelle: Eurostat

Karte 1: Autobahndichte nach NUTS-2-Region, 2005 (EU-27 + Kandidatenländer + EFTA-Länder)

Autobahndichte (in km/1000 km²) nach NUTS-2-Region, 2005

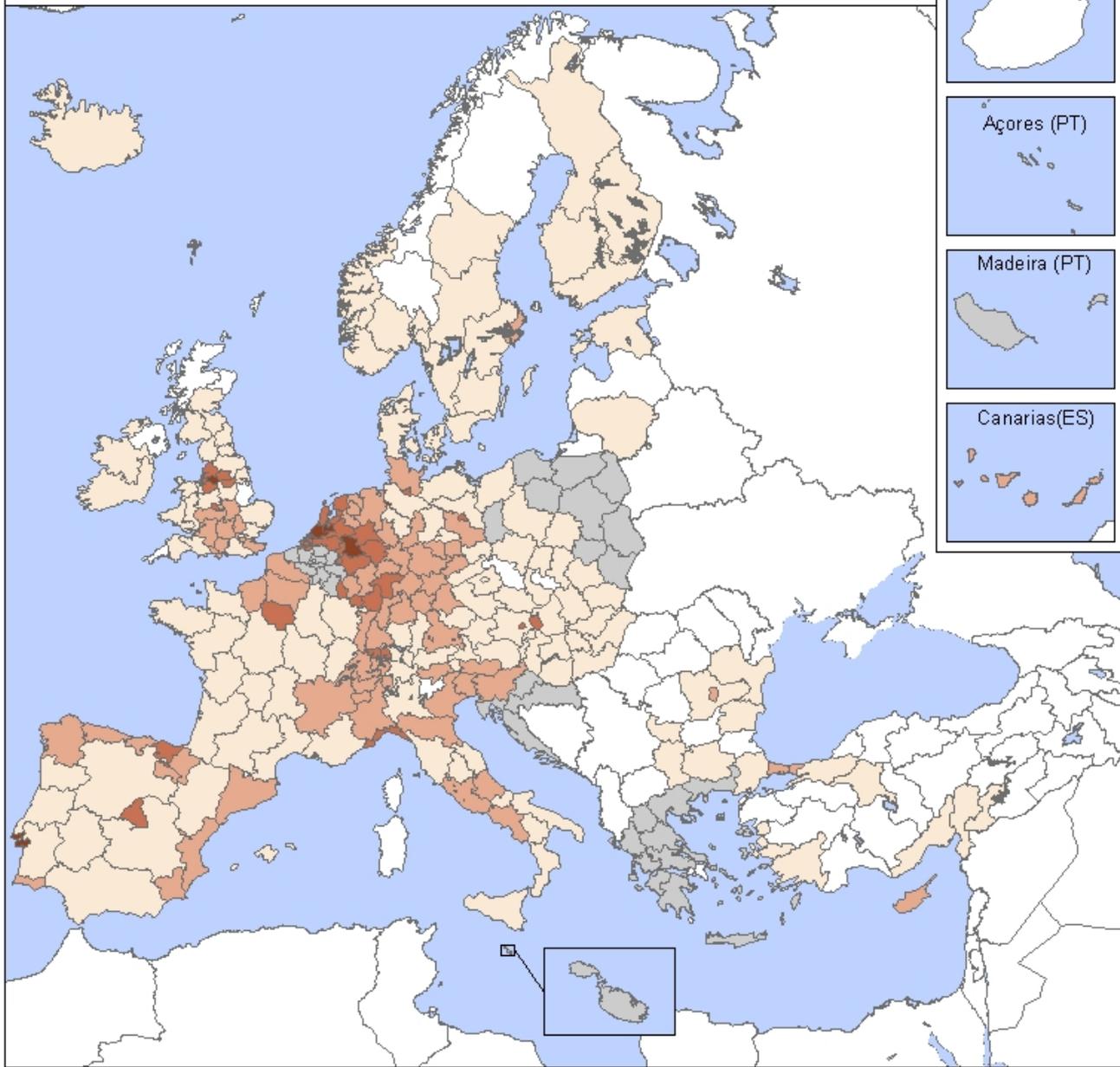
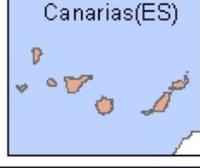
- > 100
- > 50 ≤ 100
- > 25 ≤ 50
- > 0 ≤ 25
- Nicht zutreffend oder 0
- Nicht verfügbar

Geografische Daten: GISCO
 Statistische Daten: EUROSTAT

Daten: 2005
 Daten aus 2004 für DE41, DE42, DEA1, DEA2, DEA3, DEA4, DEA5, DED1, DED2, DED3, DEE1, DEE2, DEE3, DK, FR91, FR92, FR93, FR94, LT, PT11, PT15, PT16, PT17, PT18, UK

Die vollständigen Namen der NUTS-2-Regionen sind im Abschnitt "Wissenswertes zur Methodik" zu finden

GIM Geographic Information Management nv
 November 2007



Regionen mit einem hohen BIP vertrauen nicht nur auf Autobahnen um erreichbar zu sein, sondern auch auf andere Faktoren

Im linken Teil von Tabelle 3 werden die 20 Regionen mit dem höchsten Bruttoinlandsprodukt aufgeführt. Im rechten Teil werden die Regionen mit der höchsten Autobahndichte aufgeführt.

Bitte beachten Sie, dass sich die Merkmale für die regionale Untergliederung der Regionen je nach Land unterscheiden. Die Region *Île de France* mit der Hauptstadt Paris und den umliegenden Regionen kann natürlich nicht einfach beispielsweise mit *Inner London* verglichen werden, das im Wesentlichen aus einem zentralen Geschäftsgebiet besteht. Nur *Düsseldorf*, *Comunidad de Madrid* und *Köln* tauchen in beiden Rangfolgen auf, aber diese Regionen mit der höchsten

Autobahndichte verfügen nicht über das „wirtschaftliche Gewicht“, das man erwarten könnte.

Während die räumliche Erreichbarkeit ein Faktor bleibt, der Geschäfte anzieht, steht diese Erreichbarkeit offenbar nicht in Beziehung zu den Autobahnnetzen. Die Erreichbarkeit bestimmt sich auch durch die Existenz von Flughäfen, das Eisenbahnnetz und effiziente öffentliche Verkehrsmittel. Nur eine Region (*Düsseldorf*) bietet eine Autobahndichte, die über 100 km je 1000 km² liegt. Alle anderen Regionen mit einem hohen BIP liegen deutlich unter diesem Wert. *Inner London* hat weniger als einen halben Autobahnkilometer vorzuweisen.

Tabelle 3: Autobahndichte in Relation zum BIP im Jahr 2005: die 20 Regionen mit dem höchsten BIP (links) und die 20 Regionen mit der höchsten Autobahndichte (rechts)

Rang	NUTS 2	Name der Region	BIP in Million EUR	Autobahndichte in km/1000km ²	NUTS 2	Name der Region	Autobahndichte in km/1000km ²	BIP in Million EUR
1	FR10	Ile de France	469 047	51	PT17	Lisboa	220	53 132
2	ITC4	Lombardia	293 128	24	DE50	Bremen	176	23 868
3	UKI1	Inner London	209 514	0	UKD3	Greater Manchester	140	69 373
4	DK00	Danmark	196 158	24	NL31	Utrecht	122	42 590
5	DE21	Oberbayern	164 380	33	DEA1	Düsseldorf	118	156 422
6	FR71	Rhône-Alpes	158 329	27	DE60	Hamburg	107	78 194
7	ES51	Cataluna	157 922	32	NL33	Zuid-Holland	104	106 241
8	DEA1	Düsseldorf	156 422	118	AT13	Wien	101	64 965
9	ITE4	Lazio	153 468	27	UKD5	Merseyside	100	28 072
10	ES30	Comunidad de Madrid	148 801	92	NL41	Noord-Brabant	95	72 365
11	DE71	Darmstadt	136 935	64	DEC0	Saarland	93	26 483
12	ITD3	Veneto	132 246	26	ES30	Comunidad de Madrid	92	148 801
13	DE11	Stuttgart	130 266	37	UKG3	West Midlands	90	70 913
14	DEA2	Köln	120 880	76	NL42	Limburg (NL)	83	30 744
15	UKI2	Outer London	120 734	48	DE30	Berlin	82	79 170
16	IE02	Southern and Eastern	119 700	5	NL22	Gelderland	76	50 588
17	ITD5	Emilia-Romagna	119 278	26	DEA2	Köln	76	120 880
18	FR82	Provence-Alpes-Côte d'Azur	117 460	24	UKE3	South Yorkshire	74	28 561
19	ES61	Andalucía	115 348	23	CH03	Nordwestschweiz	70	:
20	ITC1	Piemonte	114 256	32	ITC3	Liguria	69	38 640

Anm. Die BIP-Daten beziehen sich auf 2004

Quelle: Eurostat

Im rechten Teil der Tabelle tauchen viele niederländische Regionen auf: Es werden insgesamt sechs niederländische Provinzen aufgeführt. Diese Relationen können außer mit einer hohen Bevölkerungsdichte auch mit der Existenz des Rotterdamer Hafens erklärt werden, der als Brücke zum und

aus dem restlichen Westeuropa fungiert. Da ein beträchtlicher Anteil der Güter mit LKW nach und aus Rotterdam befördert werden, sind die Niederlande seit einigen Jahrzehnten mit einem dichten Autobahnnetz überzogen.

Eisenbahnstreckennetz: Die Dichte wird von der Wirtschaftsstruktur beeinflusst

Deutschland und Frankreich verfügen mit jeweils 38.206 km und 30.832 km über die längsten Eisenbahnnetze. In Relation zur Bevölkerung beläuft sich dieses Verhältnis auf fast 50 Eisenbahnkilometer auf 100 000 Einwohner. In den Niederlanden liegt das Verhältnis bei nur 17 km auf 100 000 Einwohner. Dieses Verhältnis veranschaulicht bis zu einem gewissen Grad die Komplexität des Eisenbahnverkehrsmanagements: Ein niedriges Verhältnis bedeutet, dass sich viele Personen und daher viele Züge das örtliche Netz teilen müssen.

Die letzte Aussage stimmt jedoch nur, wenn das Eisenbahnnetz ziemlich gleichmäßig über die Landesfläche verteilt ist. Griechenland bietet zum Beispiel ein ähnliches Verhältnis (22 km auf 100 000 Einwohner), aber sein Eisenbahnnetz ist aufgrund der geografischen Beschaffenheit des Landes ungleich verteilt: zahlreiche Inseln und weitläufige Gebirgsregionen.

Tabelle 4: Länge des Eisenbahnstreckennetzes im Jahr 2005 – Hauptindikatoren

	in km	Grad der Elektrifizierung in %	in km/100.000 Einwohn.	in km/1000km ²
BE	3 544	84%	34	116
BG	4 154	69%	54	37
CZ	9 614	30%	94	122
DK	2 644	24%	49	61
DE	38 206	52%	46	107
EE	959	14%	71	22
IE	1 912	5%	46	27
EL	2 449	3%	22	19
ES	12 839	59%	30	25
FR	30 832	48%	49	49
IT	16 166	70%	28	54
LV	2 413	11%	105	37
LT	1 771	7%	52	27
LU	275	95%	60	106
HU	7 498	34%	74	81
NL	2 809	70%	17	68
AT	5 690	:	69	68
PL	20 253	59%	53	65
PT	2 839	51%	27	31
RO	10 948	37%	51	46
SI	1 228	41%	61	61
SK	3 658	43%	68	75
FI	5 732	46%	109	17
SE	11 050	70%	122	25
UK	16 237	32%	27	67
EU*	215 720	44%	57	57
HR	2 726	36%	61	48
TR	8 697	22%	12	11
LI	9	:	26	45
NO	4 043	62%	87	12
CH	5 002	:	67	121

Daten aus 2004 für CH, CZ, DK, EL, SE; *Europäische Union: Eisenbahnstrecken: EU-27-Daten nicht zutreffend für CY, MT und IS – Grad der Elektrifizierung in %: EU-26 (keine Daten verfügbar für AT) Quelle: Eurostat

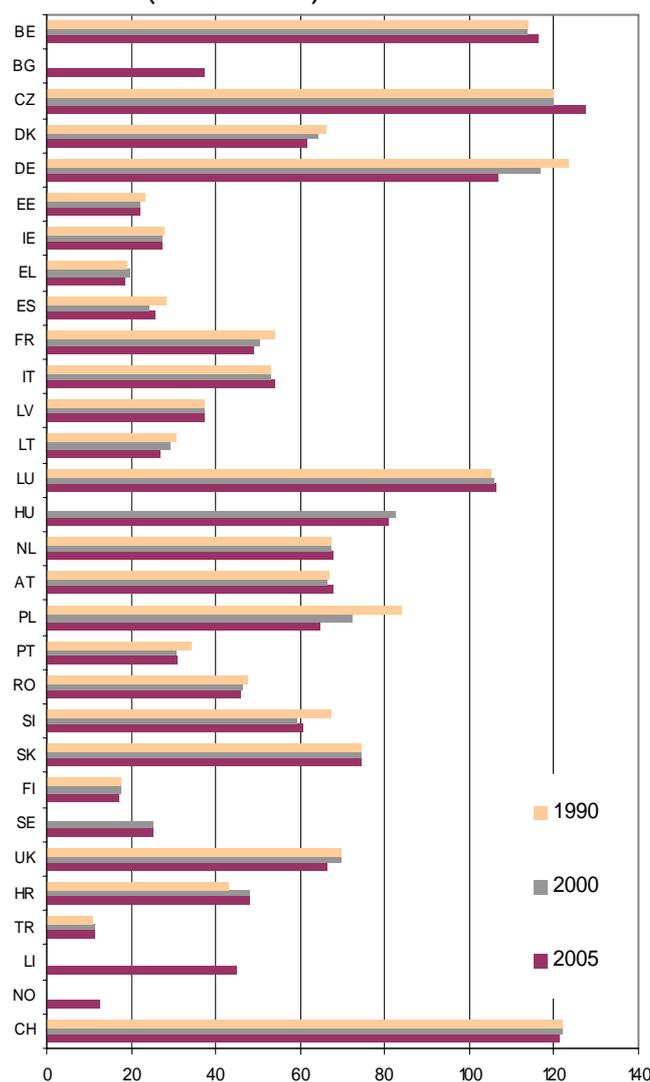
In Tabelle 4 wird die Relation zwischen Netz und Fläche auf nationaler Ebene dargestellt. Nur wenige EU-Länder hatten 2005 über 100 Eisenbahnkilometer je 1000 km² Landesfläche: Dies gilt für die Tschechische Republik (122 km), Belgien (116 km), Deutschland (107 km im Vergleich zu noch 117 km im Jahr 2000 – siehe Abbildung 1) und Luxemburg (106 km). Am anderen Ende der Skala rangieren Finnland und Griechenland mit einem Verhältnis von unter 20 km je 1000 km².

Außerhalb der EU weist die Schweiz die zweihöchste Dichte von allen in Tabelle 4 aufgeführten Ländern auf mit 121 km je 1000 km², und dieses Verhältnis hat sich in den letzten 15 Jahren nicht wesentlich verändert.

Umgekehrt weist Norwegen dasselbe Muster wie Finnland und Schweden mit nur 12 km auf, was größtenteils auf die sehr ungleiche Verteilung der Bevölkerung zurückzuführen ist. Das Verhältnis für die Türkei liegt noch niedriger (11 km je 1000 km²), aber hier nimmt es aufgrund der reinen Größe des Landes ab. Das Netz als solches verteilt sich ziemlich gleichmäßig über das Land, ist aber dennoch absolut betrachtet begrenzt. Bemerkenswert ist die in Polen rückläufige Dichte (1990: 84 km; 2000: 72 km, 2005: 65 km).

Wenn man sich den einzelnen Regionen zuwendet, tauchen die Hauptstadtregionen *Berlin* und *Praha* im Hinblick auf die Dichte in den Spitzenpositionen der Liste auf mit jeweils 681 km und 490 km je 1000 km². Als nächste in der Rangfolge kommen *Bremen* und *Hamburg*, wo ausgedehnte Frachtverbindungen zu den und aus den Hafeneinrichtungen zu dem hohen Verhältnis beitragen. Frachtverbindungen spielen auch eine Rolle für die Region *Saarland*, wo Schwerindustrie (Stahl), Produktion (Automobile) und Elektrizitätserzeugung auf der Grundlage von Kohle auf das ausgedehnte Eisenbahnnetz vertrauen. Ein relativ hohes Verhältnis ist auch in einzelnen Regionen wie *Bucuresti-Ifov* in Rumänien, *Comunidad Valenciana* in Spanien und *Lisboa* in Portugal zu finden.

Abbildung 1: Entwicklung der Netzdichte des Eisenbahnnetzes (in km/1000 km²)



Anm.: Auf der Grundlage verfügbarer Daten. Daten aus 2005: Daten aus 2004 für CH, CZ, DK, EL und SE. Daten nicht zutreffend: CY, MT, IS. Quelle: Eurostat

Neben der Hauptstadtregion *Praha* tauchen zwei weitere tschechische Regionen in den Top 10 auf: *Severozapad* und *Severovýchod*. Aus Karte 2 geht außerdem hervor, dass keine einzige tschechische Region unter einen Grenzwert von 100 km je 1000 km² fällt. Die einzige polnische Region in den Top 10 ist mit *Slaskie* eine hoch industrialisierte Region mit einer hohen Bevölkerungsdichte, die im Südwesten an die Tschechische Republik grenzt.

Karte 2: Eisenbahnstreckendichte nach NUTS-2-Region, 2005 (EU-27 + Kandidatenländer + EFTA-Länder)

Eisenbahnstreckendichte (in km/1000 km²) nach NUTS-2-Region, 2005

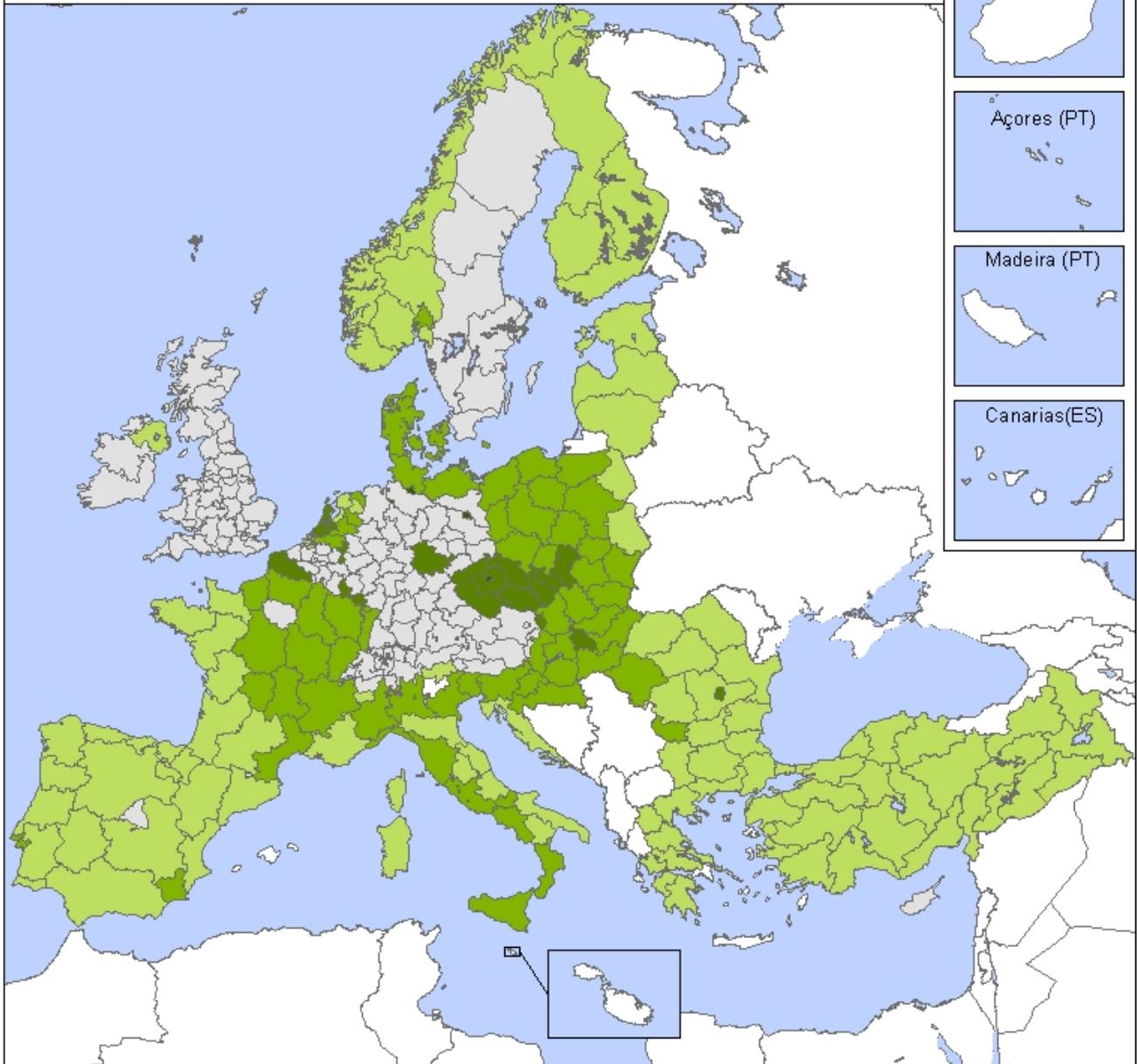
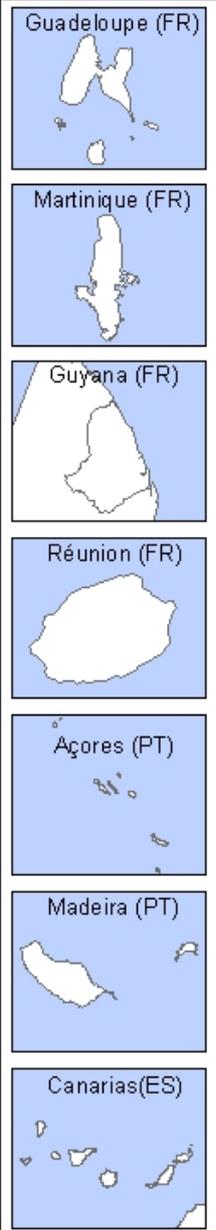


Geografische Daten: GISCO
 Statistische Daten: EUROSTAT

Daten: 2005
 Daten aus 2004 für CZ01, CZ02, CZ03, CZ04, CZ05, CZ06, CZ07, CZ08, DK, FR83, GR11, GR12, GR13, GR14, GR23, GR24, GR25

Die vollständigen Namen der NUTS-2-Regionen sind im Abschnitt "Wissenswertes zur Methodik" zu finden

GIM Geographic Information Management nv
 November 2007



➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Regionale Untergliederung

Die Daten sind auf der Ebene 2 der NUTS 2003 Rev., Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS)

(ABl. L 154 vom 21.6.2003) (http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2003/l_154/l_15420030621en-00010041.pdf) dargestellt.

Die Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) wurde vor über 25 Jahren von Eurostat eingeführt, um für die Erstellung der Regionalstatistik der Europäischen Union eine einheitliche Untergliederung der Gebietseinheiten zur Verfügung zu haben.

Einige kleinere Länder sind nicht in Regionen der NUTS-Ebene 2 untergliedert. Dies gilt für Zypern (CY), Luxemburg (LU) und Malta (MT) aber auch für Dänemark (DK), Lettland (LV), Litauen (LT) und Estland (EE).

Datenquelle:

Infrastrukturdaten werden von Eurostat mittels regionaler Fragebögen auf freiwilliger Basis erhoben. Es sollten die Definitionen aus dem *Glossar für die Verkehrsstatistik* von Eurostat/ITF/UNECE verwendet werden (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1073.46587259&_dad=portal&_schema=PORTAL&p_product_code=KS-BI-03-002), die Länder können aber nationale Definitionen anwenden. Dies sollte insbesondere beim Vergleich der Zahlen zu „Sonstige Straßen“ (Tabelle 2) berücksichtigt werden.

BIP-, Bevölkerungs- und Flächendaten können von der Eurostat-Referenzdatenbank heruntergeladen werden (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=1996.45323734&_dad=portal&_schema=PORTAL&screen=welcomeref&open=/&product=EU_MAIN_TREE&depth=1)

Definitionen:

Straße: Öffentlich zugänglicher Verkehrsweg (Fahrbahn) mit befestigtem Untergrund, außer Schienenstrecken und Rollbahnen, in erster Linie für Kraftfahrzeuge, die auf ihren eigenen Rädern rollen.

Autobahnen: Speziell für den Kraftverkehr ausgelegte Straße ohne Zugang zu angrenzenden Grundstücken, die:

(a) außer an besonderen Stellen oder vorübergehend, getrennte Fahrbahnen für beide Verkehrsrichtungen hat, die entweder durch einen unbefahrten Mittelstreifen oder, in Ausnahmefällen, anderweitig getrennt sind;

(b) keine niveaugleichen Straßen, Gleise oder Gehwege kreuzt;

(c) speziell als Autobahn beschildert und besonderen Klassen von Kraftfahrzeugen vorbehalten ist;

Eisenbahnstrecken: Aus Schienen bestehende Verkehrsverbindung ausschließlich für den Gebrauch durch Eisenbahnfahrzeuge.

Es ist zu beachten, dass die Eisenbahndaten nicht für Malta und Zypern gelten.

Ländercodes:

EU: Europäische Union mit 27 Mitgliedstaaten (EU-27): Belgien (BE), Bulgarien (BG), Tschechische Republik (CZ), Dänemark (DK), Deutschland (DE), Estland (EE), Irland (IE), Griechenland (EL), Spanien (ES), Frankreich (FR), Italien (IT),

Zypern (CY), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (LU), Ungarn (HU), Malta (MT), die Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Portugal (PT), Rumänien (RO), Slowenien (SI), Slowakei (SK), Finnland (FI), Schweden (SE) und das Vereinigte Königreich (UK).

Kandidatenländer: Kroatien (HR), Türkei (TR)

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

Karten:

In den Karten wird die Dichte des Autobahn- und Eisenbahnstreckennetzes nach NUTS-2-Region für das Jahr 2005 dargestellt. Die Datenverfügbarkeit ist jedoch so, dass für bestimmte Länder oder einzelne Regionen verschiedene Bezugsjahre hinzugezogen werden mussten.

Aus Platzgründen ist keine Auflistung der Namen einzelner Länder und NUTS-2-Regionen auf den Karten möglich. Die Codes für die Regionen und Länder werden in dem Bereich für die Metadaten auf den Karten aufgeführt.

AT: Österreich
CZ01: Praha
CZ02: Stredni Cechy
CZ03: Jihozapad
CZ04: Severozapad
CZ05: Severovychod
CZ06: Jihovychod
CZ07: Stredni Morava
CZ08: Moravskoslezsko
DE41: Brandenburg - Nordost
DE42: Brandenburg - Südwest
DEA1: Düsseldorf
DEA2: Köln
DEA3: Münster
DEA4: Detmold
DEA5: Arnsberg
DED1: Chemnitz
DED2: Dresden
DED3: Leipzig
DEE1: Dessau
DEE2: Halle
DEE3: Magdeburg
DK: Danmark
FR83: Corse
FR91: Guadeloupe
FR92: Martinique
FR93: Guyana
FR94: Réunion
GR11: Anatoliki Makedonia, Thraki
GR12: Kentriki Makedonia
GR13: Dytiki Makedonia
GR14: Thessalia
GR23: Dytiki Ellada
GR24: Sterea Ellada
GR25: Peloponnisos
LT: Litauen
PT11: Norte
PT15: Algarve
PT16: Centro (P)
PT17: Lisboa
PT18: Alentejo
UK: United Kingdom
UKNO: Northern Ireland

Weitere Informationsquellen:

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

Verkehr

-  Eisenbahnverkehr
-  Strassenverkehr

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@publications.europa.eu
