

Der Landverkehr in der Europäischen Union

Statistik

kurz gefasst

INDUSTRIE, HANDEL
UND
DIENSTLEISTUNGEN

48/2004

Autor
Michaela GRELL

Inhalt

Wertschöpfung und Beschäftigung: auf EU-25-Ebene liegt der Anteil des Straßenverkehrs bei 77 % bzw. 79 %..... 2

Beförderungsleistung: weitere Zunahme des Straßengüterverkehrs..... 4

Haushaltsausgaben: in Griechenland, Spanien, Irland und Portugal entfällt ein hoher Anteil auf den Nah- und Fernverkehr mit Bussen..... 6



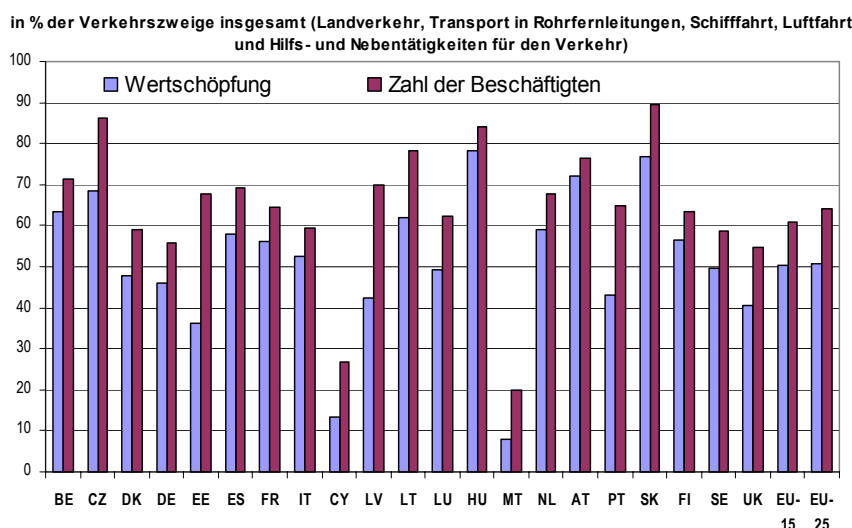
Manuskript abgeschlossen: 13.12.2004
ISSN 1561-4832
Katalognummer: KS-NP-04-048-DE-N
© Europäische Gemeinschaften, 2004

In der strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) wird der Landverkehr (NACE Rev. 1, Abteilung 60) in drei Untergruppen gegliedert: Eisenbahnunternehmen (Gruppe 60.1), Straßenverkehrsunternehmen (60.2) und Rohrfernleitungsunternehmen (60.3).

Trotz der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs in zahlreichen EU-Ländern wird dieser Sektor weiterhin von einigen wenigen Großunternehmen beherrscht. Schienenstrecken auf lokaler oder regionaler Ebene werden dagegen häufig von kleineren privaten Unternehmen betrieben. Im Landverkehr nehmen die Straßenverkehrsunternehmen den wichtigsten Rang ein. Ihre Struktur ist mit Unternehmensgrößen, die von 250 Beschäftigten bis zu unabhängigen Ein-Personen-Güterkraftverkehrsunternehmen reichen, sehr heterogen.

Während Eisenbahn- und Straßenverkehrsunternehmen sowohl an der Güter- als auch der Personenbeförderung beteiligt sind, verfügen nicht alle in dieser Veröffentlichung erfassten Länder über Rohrfernleitungen, da diese Art des Landverkehrs auf die Beförderung einer einzigen Warenart beschränkt ist: flüssige Massen (Kohlenwasserstoffe).

Schaubild 1: Wertschöpfung und Beschäftigung im Landverkehr in den Mitgliedstaaten, 2001



Anmerkung: EL, IE, PL, SI: n. v. (nicht verfügbar); CZ, EE, SK: NACE 61 & 62 n. v.; NL: NACE 62 n. v.
Quelle: Eurostat, SUS.

Schaubild 1 zeigt den Anteil des Landverkehrs an der gesamten Wertschöpfung und Beschäftigung aller Verkehrszweige und Aktivitäten für das Jahr 2001. Auf EU-15- und EU-25-Ebene wurden gut 50 % der Gesamtwertschöpfung im Landverkehr erwirtschaftet. In Ungarn, der Slowakei und Österreich ist der Beitrag des Landverkehrs zur gesamten Wertschöpfung mit einem Anteil von jeweils über 70 % am höchsten, in Estland und im Vereinigten Königreich liegt der Anteil bei 36 % bzw. 40 %, und die niedrigsten Werte wurden in Zypern (14 %) und Malta (8 %) gemessen.

Bezogen auf die EU-25-Ebene fiel der Anteil an der Beschäftigung mit 64 % deutlich höher aus als der Anteil an der Wertschöpfung. Der Anteil an der Beschäftigung war in allen Ländern höher als der Anteil an der Wertschöpfung. In der Tschechischen Republik, Ungarn und der Slowakei lag der Beschäftigungsanteil des Landverkehrs bei über 80 %.

Der sehr geringe Beschäftigungsanteil des Landverkehrs in Malta und Zypern ist darauf zurückzuführen, dass diese beiden Länder Inseln sind und nicht über Eisenbahnen verfügen. Der Anteil des See- und Luftverkehrs dagegen ist in Malta und Zypern hoch.

Tabelle 1: Bedeutung des Landverkehrs in der EU und den Mitgliedstaaten, 2001

Sektor	Beschäftigung EU insgesamt (in 1 000)	Wertschöpfung EU insgesamt (in Mrd. EUR)	Größter Beitrag zur Wertschöpfung	Mitgliedstaat mit dem höchsten Spezialisierungsgrad	Mitgliedstaat mit dem geringsten Spezialisierungsgrad
Eisenbahnen (60.1) ¹⁾	986.6	35.5	Deutschland	Slowenien	Schweden
Sonstiger Landverkehr (60.2) ²⁾	3 858.9	123.7	Deutschland	Slowenien	Malta
Transport in Rohrfernleitungen (60.3) ³⁾	9.4	1.9	Italien	Lettland	Schweden
Landverkehr (60)	4 854.9	161.2	Frankreich	Ungarn	Malta
Verkehr insgesamt (60+61+62+63) ⁴⁾	7 585.7	316.8	Ver. Königreich		
Nichtfinanzieller Sektor der gewerblichen Wirtschaft (C bis K, ohne J)	105 192.5	4 584.0			

Anmerkungen: EL: n. v.; Mitgliedstaat mit dem höchsten/geringsten Spezialisierungsgrad: siehe Wissenswertes zur Methodik.

Quelle: Eurostat, SUS.

¹⁾ Wertschöpfung: CZ, EE, FR, IE, LV, NL, PL, PT, SK: n. v.; BE, SI: 1999; DK: 1998; AT: 1995

²⁾ Wertschöpfung: EE, IE, PL: n. v.; LV: 1999

³⁾ Wertschöpfung: CZ, DK, LV, PL, SK: n. v.; ES, FR: 2000; BE, NL: 1999; IE: 1998; PT: 1996; AT: 1995

⁴⁾ Wertschöpfung: Nace 61: EE, SI: 1999; PL, SK: 1998; IE: 1997; Nace 62: PL: n.a.; EE, SK: 1999; IE: 1997; Nace 63: IE, PL: 1998

Wertschöpfung und Beschäftigung: auf EU-25-Ebene liegt der Anteil des Straßenverkehrs bei 77 % bzw. 79 %

Tabelle 1 zeigt, dass 2001 in der EU fast 4,9 Millionen Menschen im Landverkehrssektor beschäftigt waren. Dies entspricht 4,6 % der Beschäftigten im nichtfinanziellen Sektor der gewerblichen Wirtschaft (NACE C bis K, ohne J).

Bei den einzelnen Untergruppen des Landverkehrs ist die vorherrschende Stellung des Straßenverkehrs (NACE 60.2) mit einem Anteil von knapp 80 % an der Gesamtbeschäftigung im Landverkehr deutlich zu erkennen.

Fast ebenso hoch ist der Anteil des Straßenverkehrs an der Wertschöpfung: die 123,7 Mrd. EUR auf EU-Ebene entsprechen einem Anteil von 77 % an der Gesamtwertschöpfung im Landverkehr.

Alle Untergruppen des Landverkehrs zusammen

genommen, leistete Frankreich 2001 mit 16,7 % den größten Beitrag zur Wertschöpfung auf EU-Ebene, gefolgt von Deutschland und dem Vereinigten Königreich mit einem Anteil von 16,4 % bzw. 15,7 % (siehe Tabelle 2).

Aufgrund der relativ geringen Zahl von Unternehmen (und der durch Geheimhaltungsvorschriften eingeschränkten Verfügbarkeit von Daten) liegen auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht immer Zahlen für den Eisenbahnverkehr und den Transport in Rohrfernleitungen vor. Dennoch bestätigen die Zahlen die Bedeutung des Straßenverkehrs in fast allen Mitgliedstaaten. Die traditionell starke Position des Straßenverkehrs in den osteuropäischen Mitgliedstaaten wird durch die verfügbaren Daten für Ungarn, Litauen und Slowenien unterstrichen.

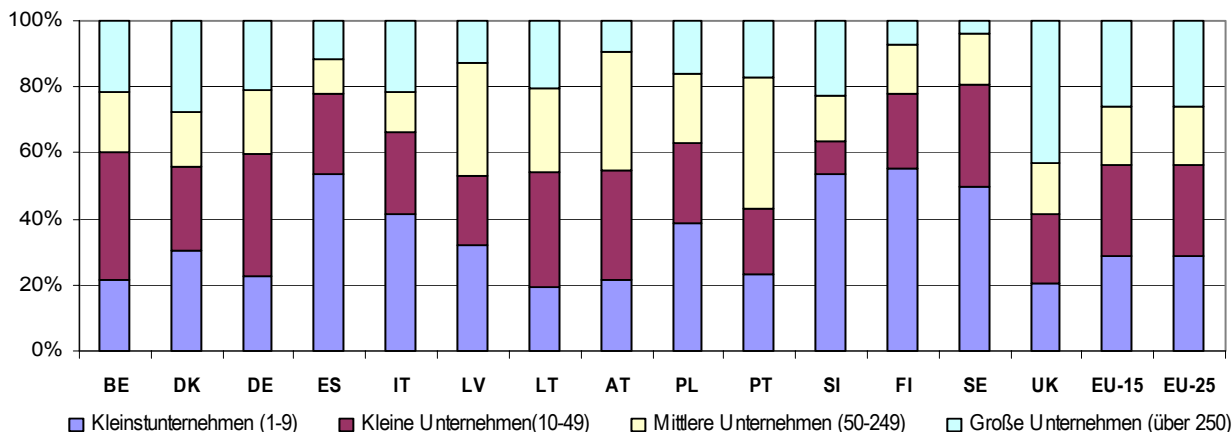
Tabelle 2: Wertschöpfung, Beschäftigung, Arbeitsproduktivität und Zahl der Unternehmen im Landverkehr nach Ländern, 2001

	BE	CZ*	DK	DE	EE	ES	FR	IE	IT	CY	LV	LT	LU	HU
Wertschöpfung zu Faktorkosten - in Mio. EUR														
Landverkehr insgesamt	6 625	1 113	4 363	26 355	156	15 418	26 967	813	19 094	76	255	305	583	1 311
<i>Anteil am gesamten Landverkehr in EU-25 (%)</i>	4.1	0.7	2.7	16.4	0.1	9.6	16.7	0.5	11.8	0.0	0.2	0.2	0.4	0.8
senbahnunternehmen (60.1)	:	:	:	4 686	:	2 374	:	:	3 816	-	:	98	213	433
raßenverkehrsunternehmen (60.2)	4 371	460	3 710	21 489	:	13 044	18 645	:	14 496	76	:	207	371	877
<i>Anteil a.d. Gesamtzahl der Unternehmen im Landverkehr (%)</i>	66.0	41.3	85.0	81.5	:	84.6	69.1	:	75.9	100	:	68.0	63.6	67.0
fernleitungsunternehmen (60.3)	:	:	:	180	-	-	:	:	782	-	:	-	-	0
Zahl der Beschäftigten														
Landverkehr insgesamt	137 093	228 336	79 724	677 942	21 845	511 475	696 451	27 402	538 059	4 992	39 289	55 136	11 487	171 582
<i>Anteil am gesamten Landverkehr in EU-25 (%)</i>	2.8	4.7	1.6	14.0	0.4	10.5	14.3	0.6	11.1	0.1	0.8	1.1	0.2	3.5
senbahnunternehmen (60.1)	:	:	:	95 881	:	38 488	:	:	81 178	-	:	14 380	3 212	56 784
raßenverkehrsunternehmen (60.2)	94 437	138 761	71 723	581 484	:	472 987	517 519	:	453 287	4 992	:	40 756	8 275	114 739
<i>Anteil a.d. Gesamtzahl der Unternehmen im Landverkehr (%)</i>	68.9	60.8	90.0	85.8	:	92.5	74.3	:	84.2	100	:	73.9	72.0	66.9
fernleitungsunternehmen (60.3)	:	:	:	577	-	-	:	:	3 594	-	:	-	-	59
Sichtbare Arbeitsproduktivität (Wertschöpfung je Beschäftigtem) - in 1 000 EUR														
Landverkehr insgesamt	48.3	4.9	54.7	38.9	7.1	30.1	38.7	29.7	35.5	15.2	6.5	5.5	50.8	7.6
senbahnunternehmen (60.1)	:	:	:	48.9	:	61.7	:	:	47.0	-	:	6.8	66.2	7.6
raßenverkehrsunternehmen (60.2)	46.3	3.3	51.7	37.0	:	27.6	36.0	:	32.0	15.2	:	5.1	44.8	7.6
fernleitungsunternehmen (60.3)	:	:	:	312.1	-	-	:	:	217.6	-	:	-	-	3.4
Zahl der Unternehmen														
Landverkehr insgesamt	10 154	30 860	11 960	62 518	1 364	194 282	77 366	3 826	132 896	3 428	1 337	5 178	673	33 744
senbahnunternehmen (60.1)	4	42	20	210	9	7	32	:	119	-	4	4	1	14
raßenverkehrsunternehmen (60.2)	10 137	30 815	11 938	62 281	1 355	194 275	77 302	:	132 735	3 428	1 332	5 174	672	33 692
<i>Anteil a.d. Gesamtzahl der Unternehmen im Landverkehr (%)</i>	99.8	99.9	99.8	99.6	99.3	100	99.9	:	99.9	100	99.6	99.9	99.9	99.8
fernleitungsunternehmen (60.3)	13	3	2	27	-	-	32	:	42	-	1	-	-	38

Anmerkung: EL: nicht verfügbar; CY: Zahl der Unternehmen: 2000; SI: Wertschöpfung und Zahl der Unternehmen: 1999; * CZ: vorläufige Daten.

Quelle: Eurostat, SUS.

Schaubild 2: Verteilung der Wertschöpfung im Straßenverkehr (NACE Rev. 1, Gruppe 60.2) nach Unternehmensgröße in den Mitgliedstaaten, 2001



Anmerkung: CZ, EE, EL, FR, IE, CY, LU, HU, MT, NL, SK: nicht verfügbar; PT: 2000; ES, SE: 1999; SI: 1998.

Quelle: Eurostat, SUS.

Verglichen mit anderen EU-15-Mitgliedstaaten ist in Österreich der Anteil des Straßenverkehrs sowohl an der Wertschöpfung als auch an der Beschäftigung (mit 58 % bzw. 65 %) im Landverkehr insgesamt relativ gering. 2001 war die sichtbare Arbeitsproduktivität (Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten/Zahl der Beschäftigten) in Dänemark und Luxemburg überdurchschnittlich hoch. Nach den vorliegenden Zahlen ist die Arbeitsproduktivität im Allgemeinen im Eisenbahnverkehr höher als im Straßenverkehr. Die wenigen Daten, die für den Transport in Rohrfernleitungen vorliegen, belegen eine hohe Arbeitsproduktivität. Sobald die Infrastruktur geschaffen ist, kann mit relativ wenig Personal eine hohe Beförderungsleistung erreicht werden.

Im unteren Teil von Tabelle 2 ist die Zahl der Unternehmen im Landverkehr angegeben. An erster Stelle stehen klar die Straßenverkehrsunternehmen: Ihr Anteil liegt in allen

Ländern, für die Daten verfügbar sind, bei über 99 % (in Ländern wie Malta und Zypern, die weder über Eisenbahnen noch über Rohrfernleitungen verfügen, liegt ihr Anteil naturgemäß bei 100 %). Gemessen in absoluten Werten ist die Zahl der Straßenverkehrsunternehmen in Spanien und Italien besonders hoch. Diese Werte sind unter anderem auf die große Zahl der unabhängigen Ein-Personen-Güterkraftverkehrsunternehmen zurückzuführen.

Schaubild 2 zeigt die Verteilung der Wertschöpfung nach Unternehmensgröße im Jahr 2001 am Beispiel der Straßenverkehrsunternehmen. In Spanien, Slowenien, Finnland und Schweden ist der Anteil der Kleinunternehmen deutlich höher als in anderen Ländern (zwischen 50 % und 55 %, EU-25-Durchschnitt: 29 %). Im Vereinigten Königreich war der Beitrag großer Unternehmen (über 250 Beschäftigte) zur Wertschöpfung im Straßenverkehr am höchsten.

Tabelle 2: Wertschöpfung, Beschäftigung, Arbeitsproduktivität und Zahl der Unternehmen im Landverkehr nach Ländern, 2001 (Fortsetzung)

	MT	NL	AT	PL	PT	SI	SK	FI	SE	UK	EU-15	EU-25	NO	CH	BG	RO
Wertschöpfung zu Faktorkosten - in Mio. EUR																
Landverkehr insgesamt	34	9 005	6 458	6 996	1 747	363	446	3 088	4 209	25 315	150 039	161 160	2 835	2 538	389	1 194
Anteil am gesamten Landverkehr in EU-25 (%)	0.0	5.6	4.0	4.3	1.1	0.2	0.3	1.9	2.6	15.7	93.1	100				
senbahnunternehmen (60.1)	-	:	:	:	:	130	:	486	416	4 167	30 641	35 486	358	:	:	:
raßenverkehrsunternehmen (60.2)	34	8 187	3 755	:	1 651	233	164	2 602	3 792	21 024	117 850	123 738	2 477	:	:	397
Anteil a.d. Gesamtzahl der Unternehmen im Landverkehr (%)	100	90.9	58.1	:	94.5	64.2	36.8	84.3	90.1	83.0	78.5	76.8	87.4	:	:	33.2
emleitungsunternehmen (60.3)	-	:	:	:	:	-	:	-	1	124	1 547	1 937	-	:	:	:
Zahl der Beschäftigten																
Landverkehr insgesamt	2 270	211 260	144 860	:	90 108	:	73 190	71 303	122 395	582 505	3 902 064	4 854 900	69 371	37 281	132 778	227 237
Anteil am gesamten Landverkehr in EU-25 (%)	0.0	4.4	3.0	:	1.9	:	1.5	1.5	2.5	12.0	80.4	100				
senbahnunternehmen (60.1)	-	:	:	:	:	:	:	9 427	9 181	51 683	594 000	986 600	6296	:	:	:
raßenverkehrsunternehmen (60.2)	2 270	198 427	93 782	:	84 006	:	28 104	61 876	113 193	530 455	3 302 300	3 858 900	63075	:	:	120 887
Anteil a.d. Gesamtzahl der Unternehmen im Landverkehr (%)	100	93.9	64.7	:	93.2	:	38.4	86.8	92.5	91.1	84.6	79.5	90.9	:	:	53.2
emleitungsunternehmen (60.3)	-	159	:	:	:	-	:	-	21	367	5 764	9 400	-	:	:	:
Sichtbare Arbeitsproduktivität (Wertschöpfung je Beschäftigtem) - in 1 000 EUR																
Landverkehr insgesamt	15.0	42.6	44.6	:	19.4	:	6.1	43.3	34.4	43.5	38.5	33.2	40.9	68.1	2.9	5.3
senbahnunternehmen (60.1)	-	:	:	:	:	:	:	51.5	45.4	80.6	51.6	36.0	56.8	:	:	:
raßenverkehrsunternehmen (60.2)	14.8	41.3	40.0	:	19.6	:	5.8	42.1	33.5	39.6	35.7	32.1	39.3	:	:	3.3
emleitungsunternehmen (60.3)	-	:	:	:	:	-	:	-	38.1	337.3	268.5	206.1	-	:	:	:
Zahl der Unternehmen																
Landverkehr insgesamt	1 349	14 165	9 658	134 347	15 195	10 241	678	20 662	24 887	45 982	624 225	846 881	16 763	6 801	30 506	12 029
senbahnunternehmen (60.1)	-	10	16	:	:	3	:	4	32	114	575	695	9	:	:	:
raßenverkehrsunternehmen (60.2)	1 349	14 140	9 640	:	15 191	10 238	676	20 658	24 845	45 838	623 474	845 964	16 754	:	30 503	11 985
Anteil a.d. Gesamtzahl der Unternehmen im Landverkehr (%)	100	99.8	99.8	:	100	100	99.7	100	99.8	99.7	99.9	99.9	99.9	:	100	99.6
emleitungsunternehmen (60.3)	-	15	2	:	:	-	:	-	10	30	176	222	-	:	:	:

Quelle: Eurostat, SUS.

Nach den verfügbaren Daten für 2001 lag die Zahl der Unternehmen bei den Eisenbahnunternehmen nur in drei Ländern im dreistelligen Bereich: in Deutschland (210 Unternehmen), Italien (119) und im Vereinigten Königreich (114). Der Eisenbahnverkehr in den einzelnen Ländern liegt auch heute noch häufig in den Händen eines einzigen (ehemals meist staatlichen) Unternehmens. Wie bereits erwähnt, treten die meisten Eisenbahnunternehmen als Betreiber lokaler oder regionaler Strecken in Erscheinung. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Eisenbahnunternehmen durch den laufenden Liberalisierungsprozess steigen wird.

In der gesamten EU gibt es 222 Rohrfernleitungsunternehmen. Rohrfernleitungen, die überwiegend für den Transport von Kohlenwasserstoffen genutzt werden, sind in den Ländern verbreitet, die Rohöl und andere Mineralölerzeugnisse produzieren (Nordsee) oder umschlagen (große Häfen). Italien war 2001 das Land mit den meisten Einzelunternehmen (42 Unternehmen). Nach den verfügbaren Daten gibt es in acht Mitgliedstaaten keine Rohrfernleitungsunternehmen.

Die Landkarte auf der nächsten Seite (Schaubild 5) zeigt den Beschäftigungsanteil des Landverkehrs an der Gesamtzahl der Beschäftigten (NACE-Abschnitte C bis K, ohne J) auf regionaler Ebene (NUTS-Ebene 2). Einige Besonderheiten, die den Erfassungsbereich betreffen, werden im entsprechenden Abschnitt unter Wissenswertes zur Methodik erläutert.

In den Kerngebieten der Europäischen Union ist der

Beschäftigungsanteil des Landverkehrs offensichtlich am höchsten. In den nördlichen Regionen Frankreichs sowie in den südlichen Landesteilen von Belgien und Luxemburg liegt der Beschäftigungsanteil bei über 6 %. In Deutschland fallen lediglich die Region Rheinhessen-Pfalz (mit dem zweithöchsten Wert von 10 %) und Darmstadt (knapp 7 %) in die höchste Kategorie.

In allen österreichischen Regionen lag der Anteil bei über 5 %. Von besonderer Bedeutung ist der Beschäftigungsanteil des Landverkehrs im Westen des Landes: In Tirol betrug der Anteil 7,9 % und in Salzburg 7,6 %. In mehreren Regionen des Nachbarlands Ungarn sind ähnliche Werte zu verzeichnen.

In der Tschechischen Republik sowie den drei baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen (Daten sind nur auf Länderebene verfügbar) ist der Anteil des Straßenverkehrs an der Beschäftigung relativ hoch.

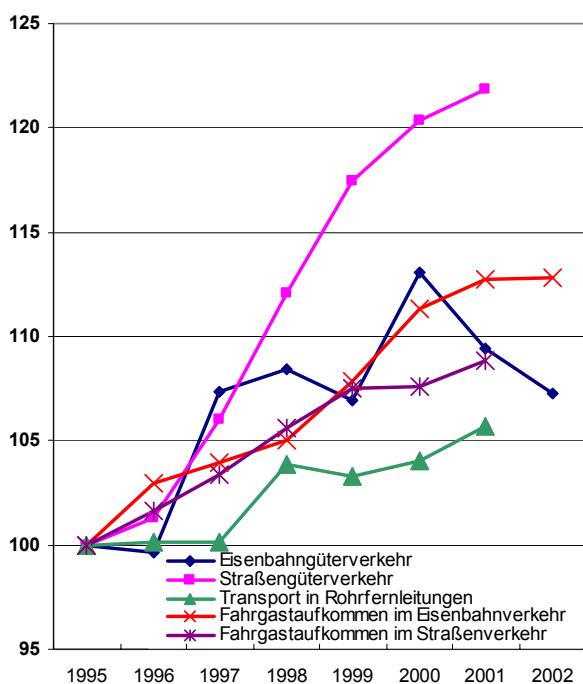
Dies gilt auch für die Slowakei, in der mit 18 % in der Region Pressburg der höchste regionale Wert gemessen wurde.

Der niedrigste regionale Wert dagegen war mit einem Anteil von nur 1,6 % in Surrey, East and West Sussex im Vereinigten Königreich zu verzeichnen. In North Yorkshire (8,6 %) wurde der höchste Wert innerhalb dieses Landes erreicht.

Erwähnenswert sind auch die hohen Anteile in den nördlichsten europäischen Regionen: Mellersta Norrland und Övre Norrland in Schweden wiesen Anteile von 6 % bzw. 7 % auf, und in der Region Itä-Suomi in Finnland lag der Beschäftigungsanteil bei 8 %.

Beförderungsleistung: weitere Zunahme des Straßengüterverkehrs

Schaubild 3: Entwicklung der Beförderungsleistung auf EU-15-Ebene (1995=100) anhand der geleisteten Personen- und Tonnenkilometer

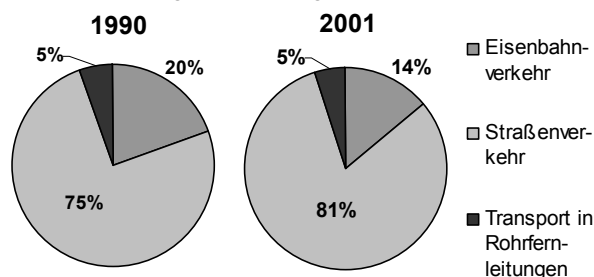


Quelle: GD Energie und Verkehr.

Seit den 70er Jahren ist im Verkehrssektor ein kontinuierliches Wachstum zu verzeichnen. Insbesondere der Personenverkehr hat stetig zugenommen, während der Anstieg im Güterverkehr weniger konstant verlief. 2000 betrug die Nachfrage im innergemeinschaftlichen Personenverkehr in EU-15 im Durchschnitt 32,7 km pro Person und Tag, wenn man nur den Auto-, Bus-, Schienen- und Luftverkehr berücksichtigt.

Schaubild 3 belegt das anhaltende Wachstum des Güterkraftverkehrs, der seit 1995 um über 20 % zugenommen hat. Die Entwicklung im Eisenbahngüterverkehr verlief dagegen weniger konstant. Die Personenbeförderungsleistung im Straßen- und Schienenverkehr ist langsamer, aber kontinuierlicher gestiegen.

Schaubild 4: Güterverkehr in EU-15: Aufteilung des Landverkehrs auf die Verkehrswege anhand der geleisteten Tonnenkilometer



Quelle: GD Energie und Verkehr.

Schaubild 5: Beschäftigungsanteil des Landverkehrs an der Gesamtzahl der Beschäftigten - 2001

Anteil der Beschäftigten im Landverkehr (NACE Rev.1 Abteilung 60) in der Gesamtzahl der Beschäftigten (NACE Abschnitte C bis K, ohne J) auf NUTS 2 Ebene.

- 6 %
- 4 % – 6 %
- 3 % – 4 %
- <= 3 %
- Daten nicht verfügbar

Siehe ‚Wissenswertes zur Methodik‘ für weitere Hinweise.

Statistische Angaben: Eurostat (REGIO Datenbank)

© EuroGraphics für die Verwaltungsgrenzen.

Kartographie: Eurostat – GISCO, 08/2004

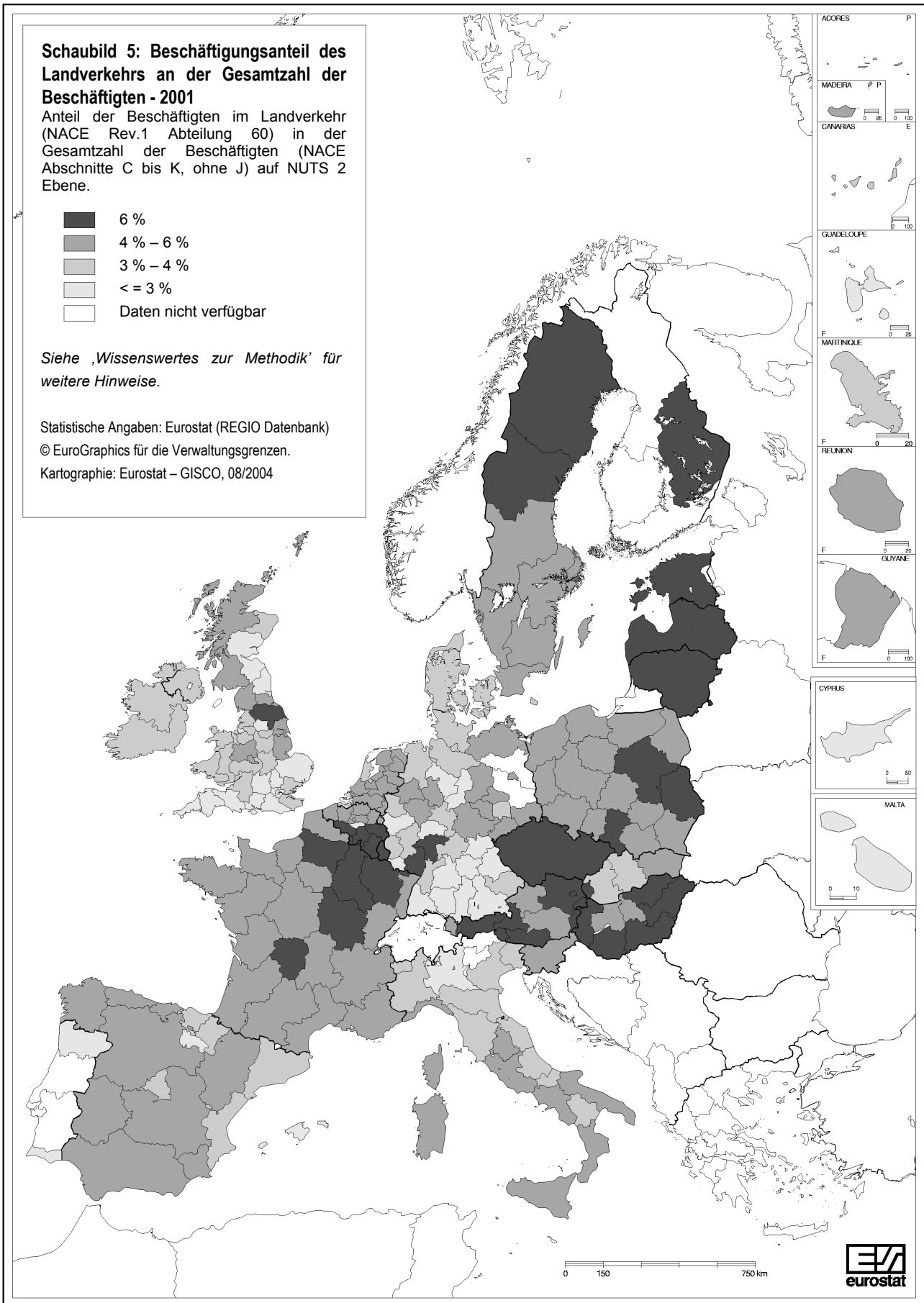


Schaubild 4 zeigt, dass allein im Landverkehr der Anteil des Schienenverkehrs am Güterverkehr in nur 10 Jahren von 20 % auf 14 % (gemessen an der Beförderungsleistung in Tonnenkilometern) zurückge-

gangen ist. Dieser Rückgang wurde vollständig vom Straßengüterverkehr aufgefangen, da der Anteil des Transports in Rohrfernleitungen (5 %) stabil geblieben ist.

Haushaltsausgaben: in Griechenland, Spanien, Irland und Portugal entfällt ein hoher Anteil auf den Nah- und Fernverkehr mit Bussen

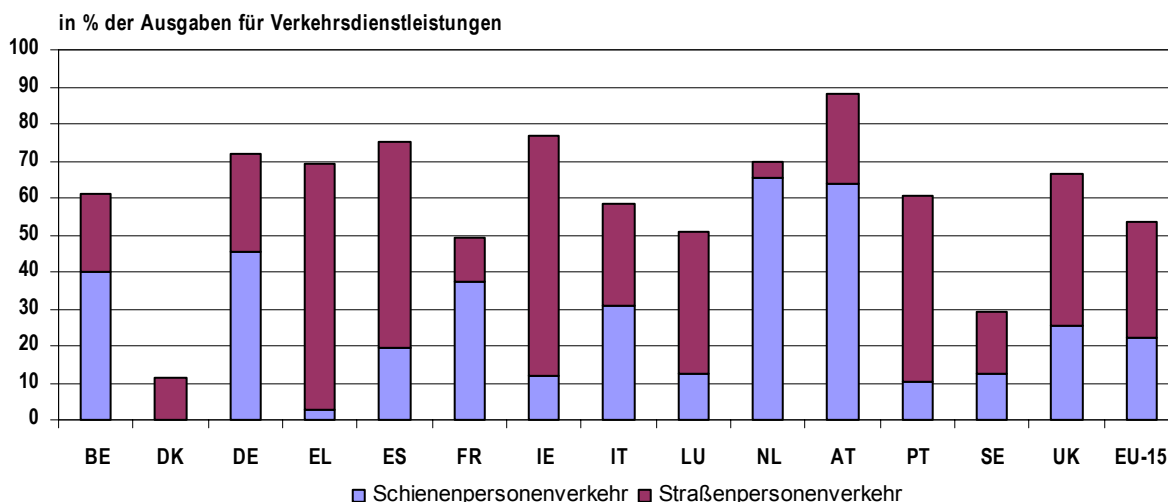
In Schaubild 6 wird der Anteil des Schienen- und Straßenpersonenverkehrs an den gesamten Konsumausgaben der privaten Haushalte für Verkehrsdienstleistungen dargestellt. Neben dem Schienen- und Straßenpersonenverkehr umfasst der Begriff „Verkehrsdienstleistungen“ hier den Personenverkehr in See- und Binnenschifffahrt, den Luftpersonenverkehr, den kombinierten Personenverkehr sowie „sonstige Verkehrsdienstleistungen“. Der jeweilige Anteil wurde auf der Grundlage der Ausgaben in KKS (Kaufkraftstandards) angegeben, um absolute Einkommensunterschiede in den verschiedenen Mitgliedstaaten auszuschließen.

Die Ausgaben für private Verkehrsmittel (zu denen unter anderem die Kosten für Benzin und Dieselmotorkraftstoff gehören) sind unter „Straßenpersonenverkehr“ nicht berücksichtigt.

Nach den vorliegenden Daten machen die Ausgaben für den Straßenpersonenverkehr häufig den größten Anteil aus, wobei allerdings einige Besonderheiten zu berücksichtigen sind. Ausschlaggebend für die Werte in Schaubild 6 ist nicht nur die Höhe der Preise für Personenverkehrsdienstleistungen, ein wesentlicher Faktor ist darüber hinaus, ob ein Verkehrsnetz vorhanden ist. Der überaus geringe Anteil der Konsumausgaben der privaten

Haushalte für den Schienenpersonenverkehr in Griechenland zum Beispiel ist weitgehend auf die geringe Streckennetzdichte in Griechenland zurückzuführen (2 299 km, die Streckennetzdichte betrug im Jahr 2000 jedoch nur 17,4 km je 1 000 km² der Fläche des Landes). Ein großer Teil der Bevölkerung (dies betrifft insbesondere die Einwohner, die auf Inseln und in Bergregionen leben) hat keinen Zugang zum Schienennetz. Dies ist der Grund für den äußerst geringen Anteil (2,7 % der Gesamtausgaben für Verkehrsdienstleistungen) des Schienenpersonenverkehrs. Ein völlig anderes Bild ergibt sich in den Niederlanden, wo ein dichtes Streckennetz (2 802 km mit einer Streckennetzdichte von 67,5 km je 1 000 km² der Fläche des Landes im Jahr 2000) und die intensive Nutzung dazu geführt haben, dass der Anteil des Schienenpersonenverkehrs an den Gesamtausgaben für Verkehrsdienstleistungen auf fast 66 % gestiegen ist. Eine ähnliche Entwicklung wie in den Niederlanden ist, wenn auch weniger stark ausgeprägt, in Frankreich, Österreich, Deutschland und Belgien zu beobachten. In Ländern wie Spanien, Irland und Portugal werden anscheinend weit häufiger Verkehrsdienstleistungen im Bereich des Straßenpersonenverkehrs, insbesondere der Nah- und Fernverkehr mit Bussen, in Anspruch genommen (oder die Kosten für diesen Bereich sind höher als für Verkehrsdienstleistungen des Schienenpersonenverkehrs).

Schaubild 6: Anteil des Schienen- und Straßenverkehrs an den Konsumausgaben der privaten Haushalte nach Mitgliedstaaten (EU-15), 1999



Anmerkung: Für den Schienenpersonenverkehr in Dänemark liegen keine Daten vor. Für Finnland sind keine Daten verfügbar.

Quelle: Eurostat: HBS.

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

ABKÜRZUNGEN:

EU-25: Europäische Union mit 25 Mitgliedstaaten: Belgien (BE), Tschechische Republik (CZ), Dänemark (DK), Deutschland (DE), Estland (EE), Griechenland (EL), Spanien (ES), Frankreich (FR), Irland (IE), Italien (IT), Zypern (CY), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (LU), Ungarn (HU), Malta (MT), Niederlande (NL), Österreich (AT), Polen (PL), Portugal (PT), Slowenien (SI), Slowakei (SK), Finnland (FI), Schweden (SE) und Vereinigtes Königreich (UK). **EU-15:** Europäische Union mit 15 Mitgliedstaaten: BE, DK, DE, EL, ES, FR, IE, IT, LU, NL, AT, PT, FI, SE, UK).

Fehlende Länderdaten werden zu Berechnung der Gesamtwerte für EU-15 und EU-25 hinzugeschätzt.

SYMBOLE:

„-“ nicht verfügbar oder vertraulich.

„-“ entfällt.

DEFINITIONEN:

Untergliederung der Beschäftigung und der Wertschöpfung nach Wirtschaftszweigen

In der strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) werden Beschäftigung und Wertschöpfung nach der Systematik NACE Rev. 1 in Wirtschaftszweige untergliedert. Dies geschieht nach Abschnitten (einstellige Buchstabencodes), Unterabschnitten (zweistellige Buchstabencodes), Abteilungen (zweistellige Codes), Gruppen (dreistellige Codes) und Klassen (vierstellige Codes). Der Landverkehr ist dem Abschnitt I zugeordnet und umfasst die folgenden Abteilungen:

I 60 Landverkehr, Transport in Rohrfernleitungen

I 61 Schifffahrt

I 62 Luftfahrt

I 63 Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr; Verkehrsvermittlung

I 64 Nachrichtenübermittlung

Der Landverkehr, der in dieser Veröffentlichung untersucht wird, umfasst

Abteilung 60 in Abschnitt I mit folgenden Gruppen:

60.1: Eisenbahnen

60.2: Sonstiger Landverkehr

60.3: Transport in Rohrfernleitungen

Zahl der Beschäftigten: Gesamtzahl der in der jeweiligen Einheit tätigen Personen (einschließlich mitarbeitender Inhaber, regelmäßig in der Einheit mitarbeitender Teilhaber und unbezahlt mithelfender Familienangehöriger) sowie der Personen, die außerhalb der Einheit tätig sind, aber zu ihr gehören und von ihr vergütet werden (z. B. Handelsvertreter, Lieferpersonal, Reparatur- und Instandsetzungsteams). Ebenfalls eingeschlossen sind Teilzeitkräfte sowie Saisonkräfte, Auszubildende und Heimarbeiter, die auf der Lohn- und Gehaltsliste stehen. Die jeweilige Erhebungseinheit für die Datenaggregation ist das Unternehmen, definiert als: *„kleinste Kombination rechtlicher Einheiten, die eine organisatorische Einheit zur Erzeugung von Waren und Dienstleistungen bildet und insbesondere in Bezug auf die Verwendung der ihr zufließenden laufenden Mittel über eine gewisse Entscheidungsfreiheit verfügt“*.

Wertschöpfung: Die Wertschöpfung wird zu Faktorkosten gemessen und beinhaltet die Bruttoerträge durch betriebliche Aktivitäten unter Berücksichtigung der betrieblichen Subventionen und indirekten Steuern (einschließlich Mehrwertsteuer).

Grad der Spezialisierung: Der am stärksten spezialisierte Mitgliedstaat ist der, in dem der auf den Landverkehr (oder eine dazu zählende Gruppe) entfallende Anteil an der Wertschöpfung verglichen mit den gesamten verkehrsbezogenen Aktivitäten dieses Landes am höchsten ist (NACE Rev. 1, Abschnitt I, ohne Abteilung 64 „Nachrichtenübermittlung“). Der am wenigsten spezialisierte Mitgliedstaat ist der, in dem dieser Anteil am geringsten ist.

Scheinbare Arbeitsproduktivität: Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten/Zahl der Beschäftigten (in tausend EUR je Beschäftigtem).

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

Tonnenkilometer: Maßeinheit für die Beförderung einer Tonne Nutzlast über eine Entfernung von einem Kilometer.

DATENQUELLEN:

Strukturelle Unternehmensstatistik (SUS): Die Daten werden im Rahmen der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 58/97 des Rates vom 20. Dezember 1996 über die strukturelle Unternehmensstatistik erhoben. Die SUS-Verordnung regelt die Übermittlung von Daten an Eurostat ab dem Referenzjahr 1995 und schließt alle Marktaktivitäten in den Abschnitten C bis K der NACE Rev. 1 ein. Das Aggregat „Nichtfinanzieller Sektor der gewerblichen Wirtschaft“ beinhaltet die Abschnitte C bis K, ohne J, der NACE Rev. 1. Weitere Informationen erhalten Sie unter:

http://forum.europa.eu.int/Public/irc/dsis/bmethods/info/data/new/main_en.html

Die für die Untersuchung verwendeten SUS-Daten stammen aus der SUS-Datenbank, auf die über die Eurostat-Webseite <http://europa.eu.int/comm/eurostat> kostenlos zugegriffen werden kann und die ab 1995 Angaben für alle Unternehmen enthält (die Daten für die Jahre vor 1999 sind allerdings weniger vollständig und weniger genau). Die für Griechenland vorliegenden Daten beziehen sich ausschließlich auf Unternehmen mit mindestens 20 Beschäftigten und sind daher in diesen Reihen nicht berücksichtigt. In der SUS-Datenbank sind sie jedoch enthalten.

REGIO – Regionaldatenbank (Karte): Anteil des Landverkehrs an der Gesamtbeschäftigung: erfasste Bevölkerung = NACE Rev. 1, Abschnitte C, D, E, F, G, H, I, K (NUTS 2); CZ: NUTS-Ebene 1; IE, MT: Abschnitt E n. v.; CY: Abschnitt K n. v..

Einzelregionen: DE11, DE12, DE13, DE14, DE21, DE22, DE23, DE24, DE25, DE26, DE27, DEC0, DEE1, DEE2, DEE3: Abschnitt E n. v. DE71, DE72, DE73, DE93, DE94, DEA2, DEF0, DEG0: Abschnitt E: 2000 – DEA5: Abschnitt E: 1999 – DE91, DE92, DEA1, DEA3, DEA4: Abschnitt E: 1998 – DE50: Abschnitt E n. v., Abschnitt I: 2000 – DE30, DE60, DE80: Abschnitte C, D: 2000, Abschnitt E n. v. – DEB1, DEB2, DEB3: Abschnitte C, D: 1999, Abschnitt E n. v. – DED1, DED2, DED3: Abschnitte C, D: 1999, Abschnitt E n. v., Abschnitt F: 2000 DE41, DE42: nicht veröffentlicht, da Abschnitte C, D, E, G, H n. v. — ES62: Abschnitt C: 1999, Abschnitt E: 2000 — FR30, FR91: Abschnitt C: 1999 — ITF1, ITG2: Abteilung 60: 2000 — NL12, NL32, NL33, NL41, NL42: Abschnitt H, I, K: 2000 — NL11, NL13: Abschnitte C, E, H, I, K: 2000 — NL21: Abschnitte C, D, H, I, K: 2000 — NL22: Abschnitt C: 1999, Abschnitte D, E, H, I, K: 2000 — NL23: Abschnitt C: 1999, Abschnitte E, H, I, K: 2000 — NL31: Abschnitte C, E: 1999, Abschnitte D, H, I, K: 2000 — NL34: Abschnitte C, D, H, I, K: 2000, Abschnitt E 1999 — AT32, AT34: Abschnitte C, E n. v. — PL11: Abschnitt C: 1999 — PL11, PL31: Abschnitt C n. v. — PL43, PL52: Abschnitt D: 2000 — UKK2, UKM1, UKM3: Abschnitt E: 1999 — UKK3: Abschnitt E: 1998.

Die NACE- und NUTS-Klassifikationen können Sie über RAMON, den Klassifikationsserver von Eurostat, abrufen

(<http://www.europa.eu.int/comm/eurostat/ramon>).

Erhebung über die Wirtschaftsrechnung privater Haushalte (Household Budget Survey – HBS) – Anteil des Schienen- und Straßenpersonenverkehrs an den Konsumausgaben der privaten Haushalte:

In der HBS werden bereichsübergreifende Daten über die Konsumausgaben einzelner privater Haushalte erhoben. Da diese statistischen Daten auf freiwilliger Basis erhoben werden, sind die von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten nicht vollständig harmonisiert. Das Schaubild in dieser Veröffentlichung (Schaubild 6) basiert auf den „durchschnittlichen Konsumausgaben“ entsprechend den jeweiligen CIOPOP-Ebenen (in KKS). Folgenden CIOPOP-Klassen (Classification of Individual Consumption by Purpose – Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualverbrauchs) wurden erfasst: 07.3. Verkehrsdienstleistungen (gesamt), 07.3.1. Schienenpersonenverkehr (Anteil des Schienenverkehrs), 07.3.2. Straßenpersonenverkehr (Anteil des Straßenverkehrs). Zu beachten ist, dass unter 07.3. Verkehrsdienstleistungen auch der Luftpersonenverkehr (07.3.3.), der Personenverkehr in See- und Binnenschifffahrt (07.3.4.), der kombinierte Personenverkehr (07.3.5.) sowie sonstige Verkehrsdienstleistungen (07.3.6.) erfasst sind.

Alle in dieser Veröffentlichung enthaltenen Daten stammen aus der Eurostat-Referenzdatenbank New Cronos, **Stand der Verfügbarkeit** ist Juni 2004.

Weitere Informationsquellen:

➤ **Datenbanken**

[EUROSTAT Webseite/Industrie, Handel und Dienstleistungen/Industrie, Handel und Dienstleistungen - horizontale Ansicht/Strukturelle Unternehmensstatistik \(Industrie, Baugewerbe, Handel und Dienstleistungen\)/Jährliche Unternehmensstatistiken](#)

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 •

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

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.

Ausführliche Informationen über dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:
www.europa.eu.int/comm/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.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIEN/BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - EESTI – ELLÁDA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - KYPROS/KIBRIS – LUXEMBOURG - MAGYARORSZÁG – MALTA - NEDERLAND - ÖSTERREICH - POLSKA - PORTUGAL - SLOVENIJA - SLOVENSKO - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - BALGARIJA - HRVATSKA - ÍSLAND – NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - AUSTRALIA - BRASIL - CANADA - EGYPT - MALAYSIA - MÉXICO - SOUTH KOREA - SRI LANKA - T'AI-WAN - UNITED STATES OF AMERICA

ORIGINALTEXT: Englisch