

# Straßenverkehrssicherheit in der EU im Jahr 2004: Regionale Unterschiede

**Trotz deutlicher Verbesserungen in den letzten 10 Jahren sind die griechischen Regionen weiterhin die gefährlichsten**

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

14/2007

Autorin  
Anna BIALAS-MOTYL

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze.....1

Bestimmungsfaktoren der Straßenverkehrssicherheit..... 3

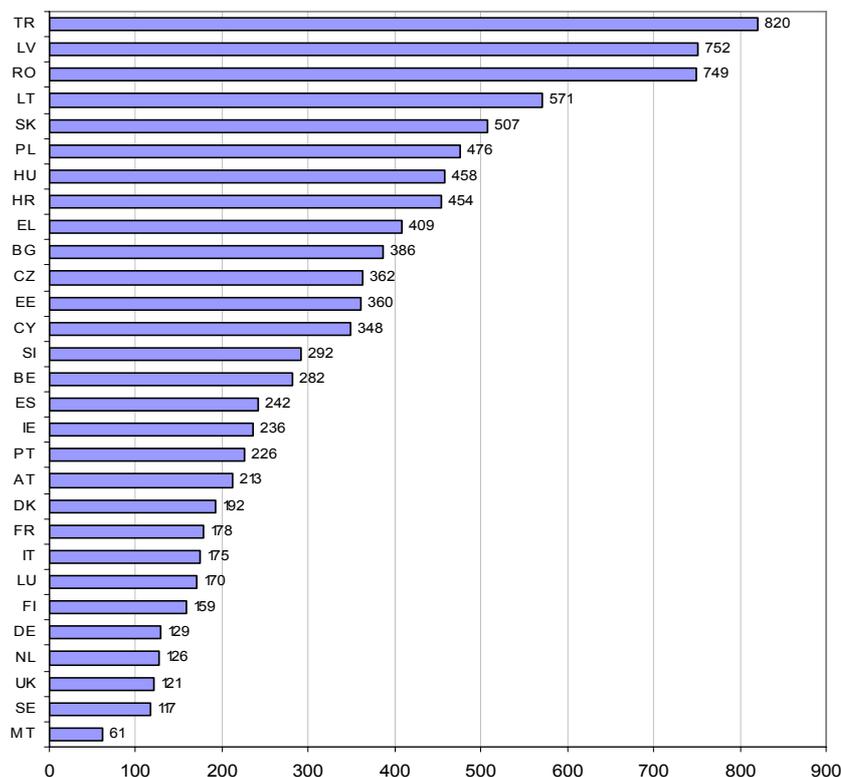
Deutliche Fortschritte in den neuen osteuropäischen Mitgliedstaaten..... 5

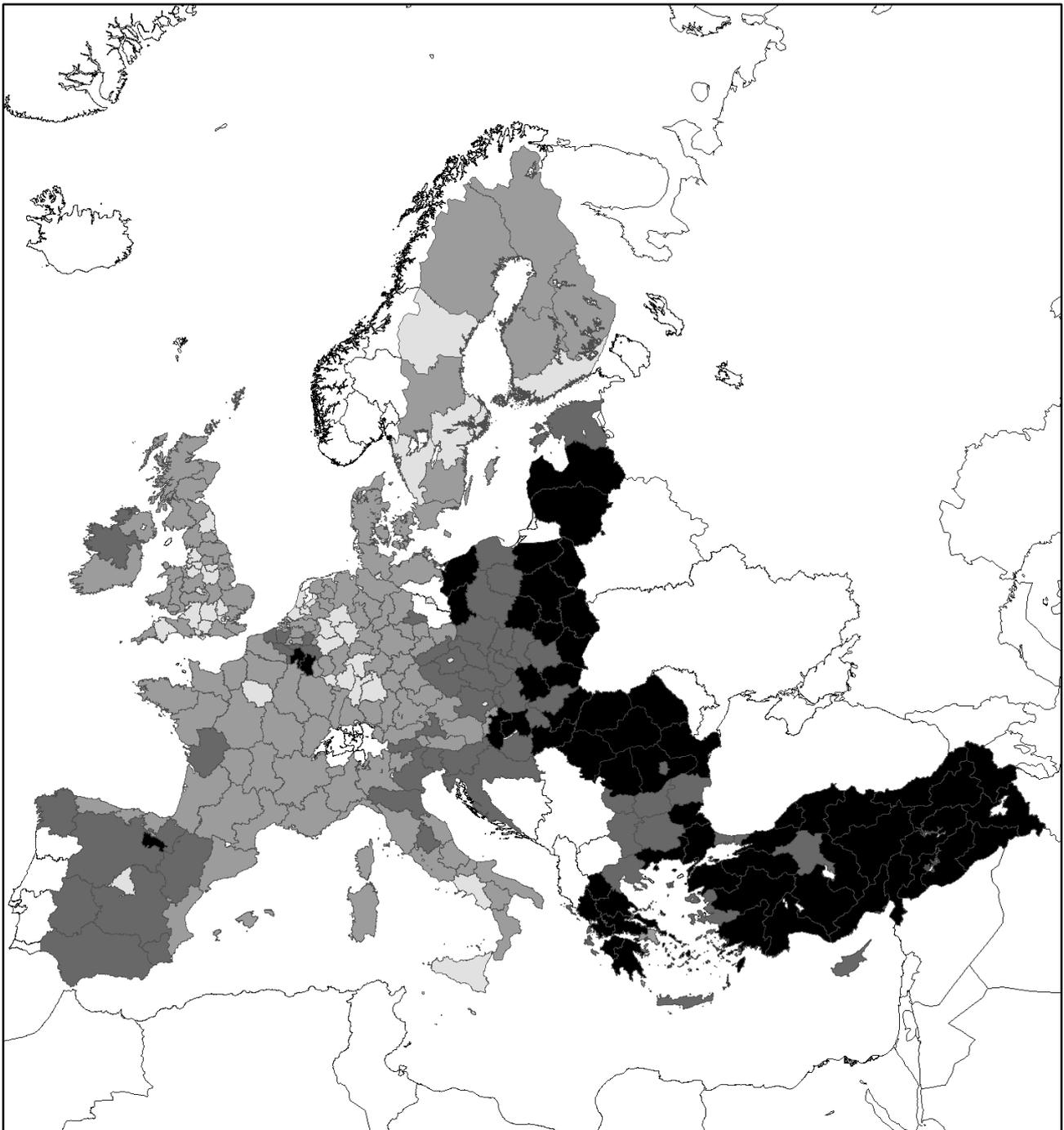
Griechische Regionen weiterhin besonders gefährlich..... 5

## Das Wichtigste in Kürze

- Die höchste Zahl von Todesopfern im Straßenverkehr je 1 Mio. zugelassener Pkw unter den EU-25-Staaten weisen auf nationaler Ebene Lettland, Litauen und die Slowakei aus; unter den Kandidatenländern ist dies die Türkei. Malta und Schweden verbuchen die niedrigsten Quoten.
- Gemessen an der Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr je 1 Mio. zugelassener Pkw sind die städtischen Gebiete Nordwesteuropas die sichersten Regionen.
- Am besten schnitt 2004 die deutsche Stadtregion Bremen mit 23 Todesopfern je 1 Mio. Pkw ab. Viele Hauptstadtregionen (wie Berlin, Wien, Stockholm und Brüssel) zählen zu den sichersten Regionen in der EU.
- Die Pkw-Dichte einer Region verhält sich umgekehrt proportional zur Zahl der Verkehrstoten im Straßenverkehr: Je höher die Pkw-Dichte, desto „sicherer“ ist die Region.
- In den letzten 10 Jahren erreichten alle Länder, für die Daten verfügbar sind, beträchtliche Fortschritte in der Straßenverkehrssicherheit; weiterhin ist jedoch ein West-Ost-Gefälle zusammen mit einem weniger ausgeprägten Nord-Süd-Gefälle zu beobachten.

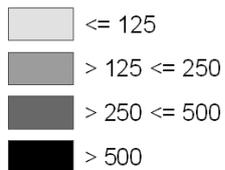
Abbildung 1: Zahl der Verkehrstoten je 1 Mio. Pkw in den EU-25-Mitgliedstaaten und den Kandidatenländern, 2004





**Karte 1: Verkehrstote je 1 Mio. Pkw, 2004  
(EU25 + Kandidatenländer - NUTS-2-Ebene)**

Zahl der Getöteten je 1 Mio. Pkw



Geografische Daten: GISCO  
Statistische Daten: EUROSTAT

Daten für 2003: Italien  
Daten für 2002: Belgien  
Keine Daten verfügbar: Portugal

GIM Geographic Information Management nv  
14-11-2006

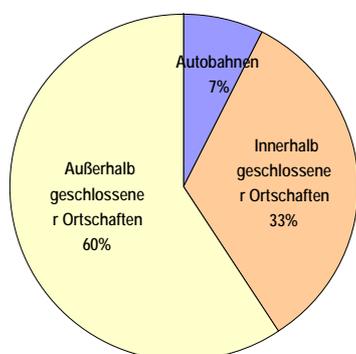


## Bestimmungsfaktoren der Straßenverkehrssicherheit

Von allen Verkehrszweigen ist der Straßenverkehr eindeutig der gefährlichste und derjenige, der die meisten Menschenleben fordert. Der gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle (Community Road Accident Database/CARE) zufolge gab es 2004 in der EU-25 1,3 Mio. Straßenverkehrsunfälle mit etwa 1,8 Mio. Verunglückten, 285 000 von ihnen Schwerverletzte. 43 358 Menschen verloren EU-weit ihr Leben im Straßenverkehr, das sind 95 Getötete je 1 Mio. Einwohner.

Die Straßen sind heute zweifellos sicherer als noch vor einigen Jahrzehnten, obwohl sich die Straßenverkehrsleistung beträchtlich erhöht hat. Aus Abbildung 2 geht hervor, dass sich die Mehrheit der Unfälle mit Todesfolge außerhalb geschlossener Ortschaften ereignet, wohingegen die Autobahnen offenbar der sicherste Straßentyp sind.

**Abbildung 2: EU-25- und EFTA-Länder: Anteil der Verkehrstoten nach Straßentyp, 2002**



Quelle: Eurostat

Diese positive Entwicklung ist auf eine bessere Straßengestaltung, höhere Anforderungen beim Erwerb eines Führerscheins, strengere Regeln für die technische Überwachung von Fahrzeugen und vor allem eine größere (sowohl aktive als auch passive) Sicherheit der Fahrzeuge zurückzuführen. Das Bewusstsein der Öffentlichkeit für die Sicherheit von Kraftfahrzeugen wurde insbesondere durch die

Tätigkeit des Euro-NCAP (European New Car Assessment Programme = Programm zur Bewertung von Neufahrzeugen), einer unabhängigen Organisation, die sich auf die Bewertung der Sicherheit von Fahrzeugen mit Hilfe von Crashtests spezialisiert hat, erhöht. Die Europäische Kommission sowie die Autofahrer und Verbraucherverbände in den einzelnen EU-Ländern haben das 1997 gegründete Euro-NCAP unterstützt, so dass es zum Katalysator für die Einführung wichtiger Sicherheitsstandards bei der Auslegung von Neufahrzeugen wurde.

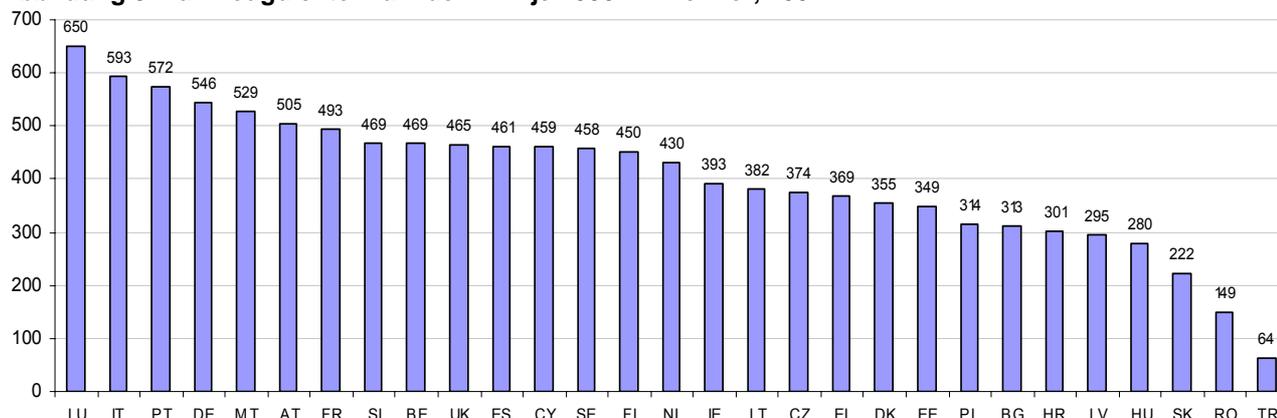
Abbildung 1 auf der ersten Seite macht deutlich, dass es große Unterschiede in der Straßenverkehrssicherheit zwischen den einzelnen Ländern gibt. Die Zahl der Todesopfer je 1 Mio. zugelassener Pkw variierte zwischen 61 in Malta und 820 in der Türkei. Da die Daten über die tatsächliche Verkehrsleistung (in Personenkilometern) unvollständig und teilweise nicht harmonisiert sind, können keine anderen Verhältniszahlen ermittelt werden.

Lettland, Rumänien, Litauen und die Slowakei weisen ebenfalls mehr als 500 Todesopfer je 1 Mio. Pkw aus. Auf der anderen Seite liegt die Zahl der Todesopfer in Deutschland, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich, Schweden und Malta bei unter 150.

Dieses allgemeine Bild wird bestätigt durch die Karte auf der gegenüberliegenden Seite, auf der die meisten Regionen der erstgenannten Gruppe von Ländern der Kategorie „über 500“ zugeordnet sind. Im Westen der EU zählen lediglich einige Regionen zu dieser Kategorie (Provinz Luxemburg und Provinz Namur in Belgien sowie Rioja in Spanien).

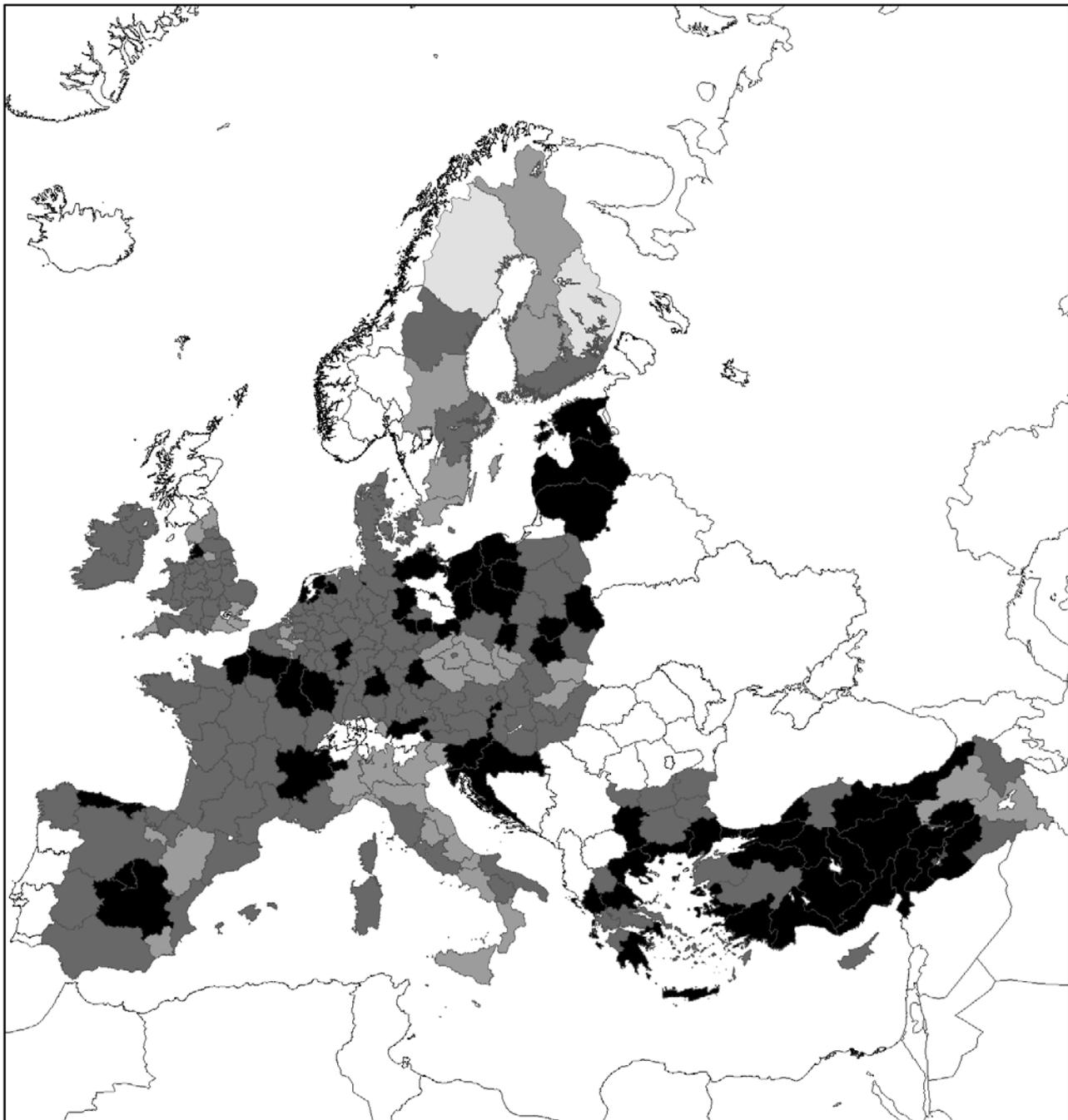
Umgekehrt proportional zu dieser Quote verhält sich die Pkw-Dichte (Abbildung 3). So liegen beispielsweise die beiden Länder mit der höchsten Pkw-Dichte eher am unteren Ende der Skala, wenn es um die Zahl der Verkehrstoten je 1 Mio. Pkw geht, während die Länder mit den höchsten Quoten die niedrigste Pkw-Dichte aufweisen.

**Abbildung 3: Fahrzeugdichte: Zahl der Pkw je 1000 Einwohner, 2004**



Anmerkung: Aufgrund unterschiedlicher Erhebungsmethoden sind die mit Hilfe des Regionalfragebogens erhobenen Daten über den Pkw-Bestand möglicherweise nicht hundertprozentig mit den Daten für die selbe Variable vergleichbar, die über den gemeinsamen Fragebogen erhoben wurden. IT: Pkw: Daten für 2003; PT: Pkw: nur Daten für PT1, 2003

Quelle: Eurostat



**Karte 2: Veränderung der Zahl der Verkehrstoten je 1 Mio. Pkw zwischen 1994 und 2004 (EU25 + Kandidatenländer - NUTS-2-Ebene)**

Rückgang der Zahl der Getöteten je 1 Mio. Pkw zwischen 1994 und 2004

-   $\geq 50\%$
-   $< 50\% \geq 25\%$
-   $< 25\% \geq 0\%$
-  Anstieg der Zahl der Getöteten



0 250 500 1.000 1.500 Km

Geografische Daten: GISCO  
 Statistische Daten: EUROSTAT  
 Verwendete Daten für ein Basisjahr abweichend von 1994:  
 Daten für 1995: BE24, BE31, Bulgarien, DEE1, DEE2, DEE3, FI13, Ungarn, Polen  
 Daten für 1996: Tschechien, Irland  
 Daten für 1997: DED1, DED2, DED3, FI18, FI19, FI1A, SK, UKK3, UKK4, UKL1, UKL2  
 Verwendete Daten für ein Referenzjahr abweichend von 2004:  
 Daten für 2003: Italy  
 Daten für 2002: Belgium  
 Keine Daten verfügbar: ES63, ES64, FR91, FR92, FR93, FR94, Portugal, Rumänien, SE0A, UKI1, UKI2, UKM1, UKM2, UKM3, UKM4  
 Vollständige Bezeichnung der NUTS-2-Gebietseinheiten siehe Abschnitt "Wissenswertes zur Methodik".

GIM Geographic Information Management nv, 14-11-2006

## Deutliche Fortschritte in den neuen osteuropäischen Mitgliedstaaten

Das bisher aufgezeigte Bild darf jedoch nicht verschleiern, dass in den letzten zehn Jahren beachtliche Fortschritte in der relativen Straßenverkehrssicherheit erzielt wurden. Die Karte 2 auf der gegenüberliegenden Seite gibt Aufschluss über die prozentuale Veränderung der Zahl der bei Pkw-Unfällen Getöteten je 1 Mio. Pkw zwischen 1994 und 2004 (die Daten beruhen auf der regionalen Unfallstatistik und den Daten der regionalen Kfz-Zulassungsstellen für die betreffenden Bezugsjahre; auf etwaige Ausnahmen wird in der Legende der Karte hingewiesen). Es ist zu beachten, dass bei diesen Veränderungen die höhere Pkw-Dichte (Zahl der Pkw je 1 Mio. Einwohner) im gleichen Zeitraum berücksichtigt wurde. Vor allem in den osteuropäischen Ländern hat die Pkw-Dichte erheblich zugenommen.

Ein weiterer Faktor ist die Bevölkerung. Einige Länder hatten zwischen 1995 und 2004 einen beträchtlichen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen (z. B. die Türkei mit +15 %, Zypern +13 % und Irland (1995-2003) +11 %).

Aus der Karte wird deutlich, dass nahezu alle NUTS-2-Regionen, für die Daten verfügbar sind, erhebliche Fortschritte in der Sicherheit verbuchten. In den baltischen Staaten, Slowenien, Kroatien und großen Teilen Polens, Bulgariens, Griechenlands und der

Türkei ist die Zahl der Getöteten je 1 Mio. zugelassener Pkw innerhalb von zehn Jahren um mehr als 50 % zurückgegangen.

Allerdings bleibt der Abstand zu anderen Ländern groß, da in den meisten westlichen Mitgliedstaaten und Skandinavien ähnliche Fortschritte erzielt wurden. Dies gilt insbesondere für die meisten Regionen Mittelspaniens, Nord- und Ostfrankreichs sowie für die neuen deutschen Bundesländer (soweit für diese Daten vorliegen).

In nur wenigen Regionen hat sich die Zahl der Todesopfer je 1 Mio. Pkw tatsächlich erhöht. Dabei handelt es sich um *Malta* (+69 % gegenüber 1994), die beiden finnischen Regionen *Åland* (+62 %) und *Ita Suomi* (+30 %) und die schwedische Region *Övre Norrland* (+2 %). Dabei ist jedoch zu beachten, dass diese Regionen selbst mit diesem Anstieg immer noch recht niedrige Quoten verbuchten (dies gilt vor allem für Malta).

Wie in den meisten anderen Ländern, so war auch in allen italienischen Regionen ein Rückgang der Zahl der Verkehrstoten je 1 Mio. Pkw zu beobachten, und zwar entweder zwischen 50 und 25 % oder unter 25 %. Allerdings verbuchte keine Regionen einen Rückgang von über 50 %. In Belgien, Irland und Dänemark war die Situation ähnlich.

## Griechische Regionen weiterhin besonders gefährlich

Ein Blick auf die einzelnen Regionen der EU-25 macht deutlich, dass in vielen griechischen Regionen trotz der Fortschritte in den letzten zehn Jahren die Quote der Todesopfer weiterhin sehr hoch ist. Dies gilt insbesondere für die Region *Stereia Ellada* mit 1 576 Todesopfern im Straßenverkehr je 1 Mio. zugelassener Pkw, die damit weit vor den Regionen *Peloponnisos* (1 159) und *Dytiki Ellada* (1 095) liegt.

Von den zehn gefährlichsten Regionen, gemessen an dieser ausgewählten Quote, liegen sieben in Griechenland. In Tabelle 1 sind vier polnische Regionen aufgeführt, von denen *Warminsko-Mazurskie* mit 815 Todesopfern je 1 Mio. Pkw die am schlechtesten platzierte ist.

Lettland und Litauen (die nicht in Regionen untergliedert sind) liegen mit 752 und 571 Verkehrstoten an 5. bzw. 18. Position. Das Nachbarland Estland, der dritte baltische Staat, erscheint in dieser Liste nicht; als „Region“ (keine regionale Untergliederung verfügbar) verzeichnet Estland eine weit bessere Quote (360 Todesopfer je 1 Mio. Pkw).

Auffällig ist die Position der belgischen Region *Province de Luxembourg* auf der Karte auf Seite 2. Die Quote von nahezu 600 Todesopfern je 1 Mio. Pkw (Platz 14 in Tabelle 1) ist jedoch möglicherweise darauf zurückzuführen, dass diese Region eine niedrige Bevölkerungsdichte aufweist, jedoch von wichtigen Durchgangsverkehrsachsen durchzogen ist. Ferner gibt es viele im Großherzogtum Luxemburg arbeitende Pendler, die in einem in

Luxemburg zugelassenen und daher nicht im Kfz-Register der belgischen Region geführten Firmenwagen unterwegs sind.

**Tabelle 1: EU-25: Verkehrstote je 1 Mio. Pkw im Jahr 2004: die 20 gefährlichsten Regionen**

	Name of the region	Country	Persons killed per million passenger cars
1	Stereia Ellada	Greece	1 576
2	Peloponnisos	Greece	1 159
3	Dytiki Ellada	Greece	1 095
4	Warminsko-Mazurskie	Poland	815
5	Latvia	Latvia	752
6	Ipeiros	Greece	681
7	Notio Aigaio	Greece	679
8	Észak-Alföld	Hungary	670
9	Anatoliki Maked., Thraki	Greece	669
10	Thessalia	Greece	637
11	Stredné Slovensko	Slovakia	632
12	Świętokrzyskie	Poland	617
13	La Rioja	Spain	609
14	Prov. Luxembourg (B)*	Belgium	597
15	Podlaskie	Poland	595
16	Lubelskie	Poland	590
17	Közép-Dunántúl	Hungary	582
18	Lithuania	Lithuania	571
19	Dytiki Makedonia	Greece	560
20	Dél-Alföld	Hungary	553

\*: 2002

Quelle: Eurostat

Die 20 EU-25-Regionen mit den niedrigsten Werten sind zum Großteil Stadtregionen. Was den Straßenverkehr anbelangt, sind Stadtgebiete relativ sicher, da nur ein Drittel aller Verkehrstoten auf Straßenverkehrsunfälle innerhalb geschlossener Ortschaften zurückzuführen sind. Darüber hinaus ist die Pkw-Dichte in diesen städtischen Regionen oft sehr hoch und wird häufig durch Firmenwagen und Autovermietungen noch aufgebläht.

Unter den ersten fünf der in Tabelle 2 aufgeführten einzelnen Regionen befinden sich drei deutsche NUTS-2-Regionen, nämlich *Bremen*, *Berlin* und *Hamburg*. Weiter unten in der Liste tauchen verschiedene Hauptstädte oder Hauptstadtregionen wie *Wien*, *Stockholm* und *Brüssel* auf.

**Tabelle 2: EU-25: Verkehrstote je 1 Mio. Pkw im Jahr 2004: die 20 sichersten Regionen**

Name of the region	Country	Persons killed per million passenger cars
1 Bremen	Germany	23
2 Ciudad Autónoma de Ceuta	Spain	26
3 Berlin	Germany	57
4 Hamburg	Germany	57
5 Malta	Malta	61
6 West Midlands	UK	63
7 Ciudad Autónoma de Melilla	Spain	64
8 Wien	Austria	65
9 Hampshire and Isle of Wight	UK	67
10 Düsseldorf	Germany	69
11 Bruxelles/Brussel*	Belgium	74
12 Arnberg	Germany	76
13 Stockholm	Sweden	77
14 Outer London	UK	77
15 Devon	UK	78
16 Greater Manchester	UK	81
17 Köln	Germany	83
18 Utrecht	Netherlands	84
19 Stuttgart	Germany	88
20 Bedfordshire and Hertfordshire	UK	89

\*: 2002

Quelle: Eurostat

Die Stadtregion *Bremen* in Norddeutschland weist für 2004 die niedrigste Quote mit nur 23 Todesopfern je 1 Mio. zugelassener Pkw auf. An zweiter Stelle folgt die deutsche Region *Berlin* mit einer Quote von 57, das ist mehr als doppelt so viel wie Bremen.

Auf der Karte auf Seite 2 springen die niedrigen Quoten der Regionen *Île de France* (Paris und Umgebung), *Comunidad de Madrid* sowie das sehr verstädterte Rhein-Ruhr-Gebiet (das die NUTS-2-Regionen *Köln*, *Düsseldorf*, *Arnsberg* und *Münster* umfasst) sowie das Rhein-Main-Neckar-Gebiet (*Darmstadt*, *Karlsruhe*, *Heilbronn* und *Neustadt*) ins Auge. Einige der Regionen in diesen Gebieten

(*Düsseldorf*, *Arnsberg*, *Köln*) erscheinen einzeln in Tabelle 2.

Bei den Regionen an zweiter und an siebter Stelle der Tabelle 2 handelt es sich um Sonderfälle. Beide, *Ceuta* und *Melilla*, sind kleine spanische Enklaven an der nordafrikanischen Küste (auf der anderen Seite der Straße von Gibraltar). Diese städtischen Gebiete sind sehr dicht besiedelt, während der Bestand an zugelassenen Pkw relativ klein ist.

In Tabelle 3 sind nur die Kandidatenländer berücksichtigt; aufgeführt sind die 20 Regionen mit den höchsten Quoten. Bei 18 dieser 20 Regionen handelt es sich um türkische Regionen. Besonders gefährlich ist der Straßenverkehr in den vier östlichsten Regionen (*Agri*, *Erzurum*, *Mardin* und *Van*). Mehr als bzw. nahezu 4 000 Todesopfer im Straßenverkehr je 1 Mio. Pkw wurden in der Region *Van* (an der Grenze zum Iran und Irak) und in der Region *Agri* (an der Grenze zu Armenien und Georgien) gezählt, während drei andere türkische Regionen über 2 000 Todesopfer ausweisen.

In Rumänien waren die Regionen *Nord-Est* und *Sud-Muntenia* besonders gefährlich (1 160 bzw. 1 031 Todesopfer im Jahr 2004).

**Tabelle 3: Kandidatenländer: Verkehrstote je 1 Mio. Pkw im Jahr 2004: die 20 gefährlichsten Regionen**

Name of the region	Country	Persons killed per million passenger cars
1 Van	Turkey	4 243
2 Agri	Turkey	3 978
3 Kastamonu	Turkey	2 822
4 Mardin	Turkey	2 776
5 Erzurum	Turkey	2 588
6 Sanliurfa	Turkey	1 965
7 Kirikkale	Turkey	1 934
8 Kocaeli	Turkey	1 813
9 Manisa	Turkey	1 781
10 Trabzon	Turkey	1 583
11 Samsun	Turkey	1 555
12 Gaziantep	Turkey	1 541
13 Malatya	Turkey	1 437
14 Kayseri	Turkey	1 343
15 Tekirdag	Turkey	1 268
16 Balikesir	Turkey	1 250
17 Nord-Est	Romania	1 160
18 Konya	Turkey	1 047
19 Sud-Muntenia	Romania	1 031
20 Adana	Turkey	1 014

Quelle: Eurostat

## ➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

### Hinweis

Diese Veröffentlichung wurde Ende 2006, d. h. vor der letzten Erweiterung der Europäischen Union am 1. Januar 2007, erstellt. Aus diesem Grunde sind die Daten für Rumänien und Bulgarien in einigen Tabellen, die die ganze EU betreffen, nicht enthalten; diese Länder werden in den Tabellen als „Kandidatenländer“ geführt. Gegebenenfalls wird durch die Bezeichnung „EU-25“ Klarheit geschaffen.

### Datenquellen

Die in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten wurden im Wesentlichen mit Hilfe des jährlichen Regionalfragebogens für die Verkehrsstatistik erhoben. Diese Sammlung umfasst derzeit eine Reihe von Verkehrsindikatoren auf der NUTS-2-Ebene für den Straßen-, den Eisenbahn- und den Binnenschiffsverkehr (Infrastruktur), den Fahrzeugbestand und Straßenverkehrsunfälle. Beim Regionalfragebogen handelt es sich um eine freiwillige Datenerhebung unabhängig von EU-Rechtsakten. Als Hauptinformation enthält die Veröffentlichung die Daten über die Zahl der Verkehrstoten je 1 Mio. zugelassener Pkw (wie sie auch in New Cronos veröffentlicht werden). Eine Verhältniszahl, die auf der tatsächlichen Verkehrsleistung (in Tonnenkilometern) beruht und die vielfach als geeigneter angesehen wird, kann leider nicht berechnet werden, da keine Daten über die Verkehrsleistung auf regionaler Ebene verfügbar sind.

### Definitionen

**Personenkraftwagen:** Kraftfahrzeuge, außer Motorrädern, die für die Personenbeförderung vorgesehen sind und bis zu 9 Personen (einschließlich Fahrer) Sitzplätze bieten. Der Begriff "Personenkraftwagen" schließt daher Kleinkraftwagen (für die kein Führerschein erforderlich ist) sowie Taxis und Mietwagen ein, sofern sie weniger als 10 Sitzplätze haben. Zu dieser Kategorie können auch Kleinlastwagen (Pick-ups) gezählt werden.

**Getöteter:** Jede Person, die unmittelbar beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen danach an den Unfallfolgen stirbt. Für diejenigen Länder, die diese Definition nicht anwenden, sind Umrechnungskoeffizienten anzugeben, die einen Vergleich auf der Grundlage der 30-Tage-Definition ermöglichen (Frankreich: 1,057; Italien: 1,03; Lettland: 1,08; Portugal: 1,3; Türkei: 1,3).

### Regionale Untergliederung

Im Großen und Ganzen sind die Daten 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) untergliedert. (ABl. L 154 vom 21.6.2003)

([http://europa.eu.int/eur-lex/pri/de/oj/dat/2003/l\\_154/l\\_15420030621\\_de00010041.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/pri/de/oj/dat/2003/l_154/l_15420030621_de00010041.pdf))

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

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

### LändercodesEU:

**Europäische Union vor der letzten Erweiterung vom 1. Januar 2007, d. h. die 25 Mitgliedstaaten (EU-25):** 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 das Vereinigte Königreich (UK).

### Kandidatenländer:

BG: Bulgarien  
HR: Kroatien  
MK: Ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien  
RO: Rumänien  
TR: Türkei

### Karte 2: Veränderung der Zahl der Verkehrstoten je 1 Mio. Pkw zwischen 1994 und 2004

Diese Karte gibt Aufschluss über die prozentuale Veränderung der Zahl der Verkehrstoten zwischen 1994 und 2004. Aufgrund der Datenverfügbarkeit mussten jedoch für bestimmte Länder oder einzelne Regionen unterschiedliche Bezugszeiträume verwendet werden.

Für die einzelnen Länder sind diese unterschiedlichen Bezugszeiträume direkt in der Legende der Karte angegeben, aus Platzgründen konnten die betroffenen Regionen der NUTS-2-Ebene jedoch nicht einzeln aufgeführt werden, sondern es wurden nur die Regionencodes angegeben. Die entsprechenden Bezeichnungen sind nachstehend aufgelistet:

BE24: Prov. Vlaams Brabant  
BE31: Prov. Brabant Wallon  
DED1: Chemnitz  
DED2: Dresden  
DED3: Leipzig  
DEE1: Dessau  
DEE2: Halle  
DEE3: Magdeburg  
ES63: Ciudad Autónoma de Ceuta  
ES64: Ciudad Autónoma de Melilla  
FI13: Itä-Suomi  
FI18: Etelä-Suomi  
FI19: Länsi-Suomi  
FR91: Guadeloupe  
FR92: Martinique  
FR93: Guyane  
FR94: Réunion  
SE0A: Västsverige  
UK11: Inner London  
UK12: Outer London  
UKK3: Cornwall and Isles of Scilly  
UKK4: Devon  
UKL1: West Wales and The Valleys  
UKL2: East Wales  
UKM1: North Eastern Scotland  
UKM2: Eastern Scotland  
UKM3: South Western Scotland

# Weitere Informationsquellen:

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

 **Verkehr**

 Verkehr - horizontale Ansicht

 **Regionalstatistik des Verkehrs**

---

## 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](mailto: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://epp.eurostat.ec.europa.eu>

---

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

## Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier  
L - 2985 Luxembourg

URL: <http://publications.europa.eu>  
E-mail: [info-info-opoce@ec.europa.eu](mailto:info-info-opoce@ec.europa.eu)

---