

Mobilität im Personenverkehr in Europa

Die Europäer verbringen die meiste Fahrzeit im Auto

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

87/2007

Autor

Luis Antonio DE LA
FUENTE LAYOS

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Nationale Ergebnisse zur
Mobilität im Personenverkehr . 2

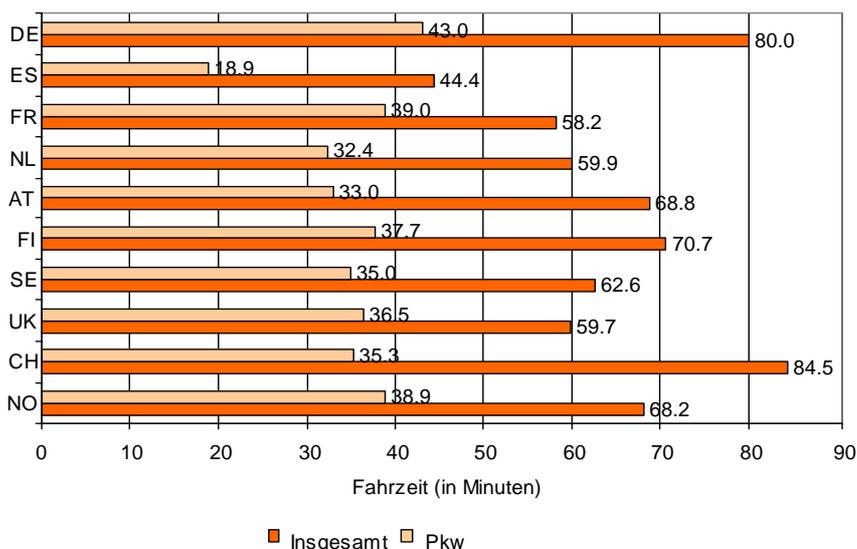
Andere Methoden zur Messung
des Personen- und des
Straßenverkehrs..... 5

Das Wichtigste in Kürze

Der gestiegene Bedarf an einem leichten Zugang zu Waren und Dienstleistungen hat zu einem Anstieg der Transportnachfrage geführt. Allerdings wird dieser Bedarf, trotz einer Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel, vorwiegend durch die Nutzung von Privatautos gedeckt.

Abbildung 1 zeigt, dass die Menschen in den europäischen Ländern, für die Daten vorliegen, durchschnittlich eine Stunde pro Tag Transportmittel nutzen. Mehr als die Hälfte dieser Zeit entfällt dabei auf das Auto.

Abbildung 1: Durchschnittliche Fahrzeit pro Person und Tag



Dabei unternehmen die Menschen in den meisten Ländern durchschnittlich drei Fahrten pro Tag und legen 30 bis 40 Kilometer zurück.

Die Fahrten werden vornehmlich im Rahmen von Freizeitaktivitäten unternommen, und so entfallen in den meisten Ländern, für die Daten vorliegen, 40 % der Fahrzeit auf diesen Bereich. Die Fahrt zur Arbeit wird als zweithäufigster Grund für die Nutzung eines Transportmittels genannt, wobei es keine Rolle spielt, ob die Verteilung der Fahrzeit oder der zurückgelegten Strecke analysiert wird.



Nationale Ergebnisse zur Mobilität im Personenverkehr

Die Informationen dieser Veröffentlichung basieren auf den vorhandenen Daten zur Mobilität im Personenverkehr aus den nationalen Erhebungen über den Reiseverkehr. Diese Erhebungen sind dem

jeweiligen nationalen Bedarf angepasst. Deshalb sind die Ergebnisse aufgrund der Unterschiede in der Methodik nicht vollständig vergleichbar.

Tabelle 1: Hauptmerkmale der Mobilität im Personenverkehr

Land	Durchschnittliche Zahl der Fahrten pro Person und Tag	Durchschnittliche Fahrstrecke pro Person und Tag (in km)	Durchschnittliche Fahrzeit pro Person und Tag (in Minuten)
BE	3.0	:	:
CZ	:	21.9	:
DK	3.0	37.3	:
DE	3.3	36.9	80.0
EE	:	37.3	:
ES	1.8	:	44.4
FR	2.9	35.3	58.2
LV	1.9	8.7	13.0
NL	3.1	31.9	59.9
AT	3.0	28.1	68.8
FI	2.9	41.8	70.7
SE ¹	2.7	44.1	62.6
UK	2.9	31.8	63.3
CH	3.6	37.1	84.5
NO	3.3	37.9	68.2

¹ Die Zahlen beziehen sich auf einen Bezugszeitraum von drei Jahren: 1999-2001

Tabelle 1 zeigt drei Hauptindikatoren zur Messung der Mobilität im Personenverkehr. In den meisten Ländern sind die Ergebnisse homogen: durchschnittlich etwa drei Fahrten pro Person und Tag mit einer Fahrstrecke von 30 bis 40 km und einer Fahrzeit von rund einer Stunde. Aus Abbildung 2 geht hervor, dass die Menschen in erster Linie zu Freizeitaktivitäten unterwegs sind. In den meisten Ländern stehen mehr

als 40 % der Fahrzeit in Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten. Fahrten zur Arbeit stehen an zweiter Stelle. Der hohe Anteil des Bereichs „Sonstiges“ in Spanien ist darauf zurückzuführen, dass Rückfahrten gesondert erfasst und nicht einem speziellen Zweck zugeordnet werden. Einkaufen ist in den meisten Ländern relativ bedeutend.

Abbildung 2: Verteilung der Fahrzeit nach dem Zweck der Fahrt (in %)

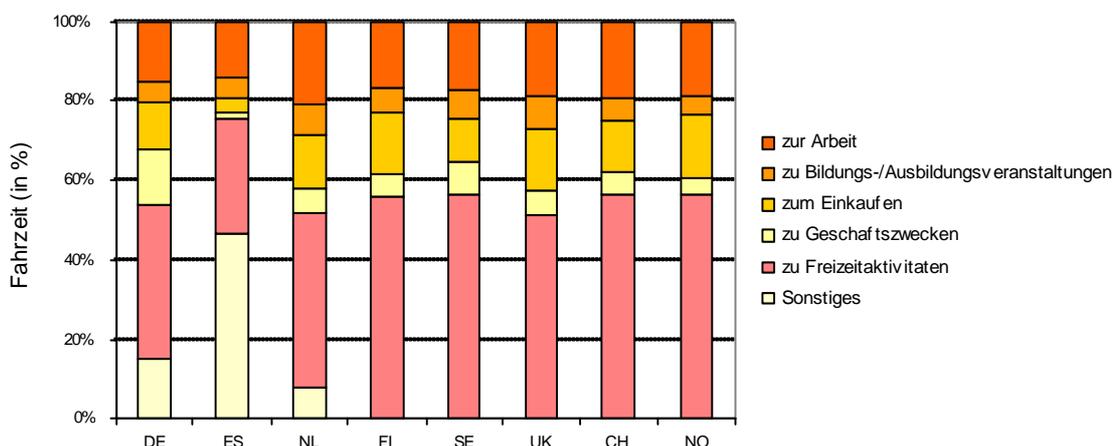
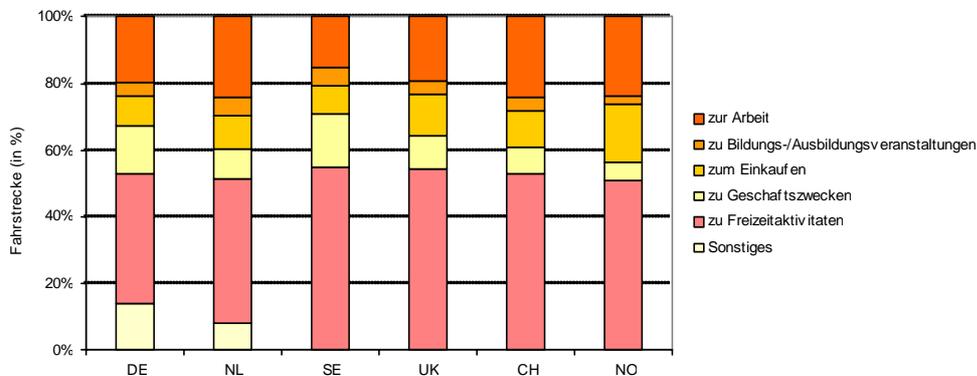


Abbildung 3 verdeutlicht, dass längere Fahrten zu Freizeit Zwecken unternommen werden, kürzere hingegen, um zur Arbeit zu gelangen, aus geschäftlichen Gründen, zum Einkaufen oder zu

Bildungs-/Ausbildungszwecken. In Deutschland und Schweden rangieren Fahrten aus geschäftlichen Gründen an dritter Stelle.

Abbildung 3: Verteilung der Fahrstrecke nach dem Zweck der Fahrt (in %)



Kasten 1: Nationale Erhebungen über den Reiseverkehr: Aufgrund unterschiedlicher Methodiken sind Vergleiche schwierig.

Die Statistiken basieren auf nationalen Erhebungen zur Mobilität im Personenverkehr. Tabelle 2 gibt einen Überblick über die in den einzelnen Ländern durchgeführten Erhebungen. Bei einem Vergleich der Zahlen ist zu beachten, dass diese Erhebungen für nationale Belange ohne Koordinierung auf EU-Ebene durchgeführt wurden, so dass jedes Land nach seiner eigenen Methodik vorgeht. Abhängig vom Erhebungsdesign können in folgenden Bereichen Abweichungen auftreten:

- **Schlüsselkonzepte:** Nicht alle Schlüsselkonzepte werden von allen Ländern gleich definiert. So kann beispielsweise der Zweck der Fahrt in mehrere oder sogar andere Kategorien untergliedert werden als in den oben gezeigten Abbildungen.
- **Bezugszeitraum:** Einige Länder erfassen die Fahrten der Auskunftsperson am Tag vor dem Interview, andere über einen längeren Zeitraum, d. h. eine Woche, einen Monat usw.
- **Bezugsgesamtheit:** Sie umfasst in der Regel die Inländer einer bestimmten Altersgruppe. In einigen Ländern werden Inländer ab sechs Jahren erfasst, in anderen Inländer zwischen 10 und 84 Jahren usw.
- **Rücklaufquote:** Die Rücklaufquote war in einigen Ländern sehr gering, so dass die Ergebnisse weniger zuverlässig sind.
- **Angaben zu den Fahrten:** Nicht alle Länder erfassen dieselben Angaben.
- **Bezugsjahr:** Die Statistiken beziehen sich auf das Jahr, in dem die nationale Erhebung zuletzt durchgeführt wurde.
- **Datenerhebungsmethode:** In einigen Ländern wird eine postalische Befragung durchgeführt, in anderen eine persönliche oder telefonische Befragung, oder die verschiedenen Methoden werden miteinander kombiniert.

Aus den genannten Gründen sollten nationale Ergebnisse nur unter Vorbehalt miteinander verglichen werden.

Ferner ist zu beachten, dass alle Zahlen auf Statistiken basieren, die die nationalen Behörden freiwillig bereitgestellt haben. Daher war es nicht möglich, Ergebnisse zu allen drei in Tabelle 1 aufgeführten Indikatoren für alle Länder aufzunehmen, die entsprechende Erhebungen durchgeführt haben. Außerdem sollte ein Vergleich dieser Indikatoren zwischen den Ländern unter Vorbehalt durchgeführt werden, da die Länder unterschiedlich groß sind und unterschiedliche Fahrttypen erfasst werden.

Schließlich werden die Indikatoren zur Mobilität im Personenverkehr nicht in allen Ländern mit derselben Untergliederung erfasst. Dies erklärt, warum nur begrenzte Informationen zur durchschnittlichen Fahrzeit und Fahrstrecke nach dem Zweck der jeweiligen Fahrt vorliegen.

Tabelle 2: Nationale Erhebungen zur Mobilität im Personenverkehr

Land	Jahr	Periodizität	Erhebungsumfang / Erhobene Daten
BE	1999	Wurde nur einmal durchgeführt	Fahrten bis zu 200 km der Auskunftsperson am Tag vor dem Interview; Fahrten über 200 km in der Woche vor dem Interview
BG	2006	Vierteljährlich	Anzahl der Personen, Personenkilometer, zurückgelegte Strecke. Es werden nur Busse und Reisebusse erfasst.
CZ	2001	Alle zehn Jahre	Häufigkeit der Fahrten zur Arbeit und zur Schule, Dauer der Fahrten und genutztes Transportmittel
DK	2003	Kontinuierlich	Alle Fahrten der Auskunftsperson am Tag vor dem Interview
DE	2002	Nächstes Mal 2007/2008	Alle Fahrten der Auskunftsperson an einem bestimmten Tag
	1994	Jährlich	Alle Fahrten von der Auskunftsperson in einer bestimmten Woche
EE	2005	Jährlich	Alle Fahrten des Pkw am Tag vor dem Interview
ES	2000	Keine Angaben	Alle Fahrten der Auskunftsperson am Tag vor dem Interview
FR	1994	Alle 10-15 Jahre	Tägliche Fahrten am Tag und am Wochenende vor dem Interview Lange Fahrten in einem Zeitfenster von sechs Monaten, d. h. Fahrten während der letzten drei Monate vor dem Interview und Fahrten der Auskunftsperson während der kommenden drei Monate
CY	2007	Nächstes Mal 2008	Fahrten unter 100 km der Auskunftsperson im Land am Tag vor dem Interview und am Wochenende
LV	2003	Keine Angaben	Alle Fahrten der Auskunftsperson am Tag vor dem Interview
NL	2006	Kontinuierlich	Fahrstrukturen spezifischer Gruppen der niederländischen Bevölkerung
AT	1995	Keine Angaben	Fahrten bis zu 50 km der Auskunftsperson am Tag vor dem Interview; Fahrten über 50 km in den 14 Tagen vor dem Interview
PT	1998	Keine Angaben	Alle Fahrten über 50 km
RO	2005	Vierteljährlich	Kilometer pro Sitz, Anzahl der Personen, Personenkilometer, Fahrzeugkilometer
	2006	Vierteljährlich	Fahrten mit Übernachtung für touristische Zwecke und für berufliche Zwecke von Personen, die im Verkehrsgewerbe beschäftigt sind
SK	Keine Angaben	Jährlich	Güter- und Personenverkehr von Einrichtungen, die hauptsächlich im Verkehrsgewerbe tätig sind
		Vierteljährlich	Alle Fahrten der Auskunftsperson während des Berichtszeitraums
FI	2005	Alle 6 Jahre	Fahrten der Auskunftsperson bis zu 100 km am Tag vor dem Interview Fahrten über 100 km in den vier Wochen vor dem Interview
SE	1999 - 2001	Nächstes Mal 2005/2006	Alle Fahrten während des Berichtszeitraums einschließlich beruflich bedingter Fahrten
UK	2005	Kontinuierlich	Alle Fahrten während des Berichtszeitraums sowie Angaben zu ihren Kosten
LI	2000	Alle zehn Jahre	Beginn und Ende der Fahrt, gesamte Strecke, gesamte Fahrzeit, benutzte Transportmittel, Pkw-Bestand
CH	2005	Alle fünf Jahre	Alle Fahrten der Auskunftsperson an einem zufällig ausgewählten Tag
NO	2005	Alle vier Jahre	Alle Fahrten der Auskunftsperson am Tage vor dem Interview

Andere Methoden zur Messung des Personen- und des Straßenverkehrs

Der Personenverkehr wird in einigen Ländern auch anhand von Personenkilometern aufgeschlüsselt nach Verkehrsmitteln gemessen. Ferner wird der Straßenverkehr anhand unterschiedlicher Methoden gemessen, die Fahrzeugkilometer erfassen.

Tabelle 3 zeigt Angaben in Personenkilometern nach Hauptverkehrsmittel und Land. Sie beziehen sich auf Personenkilometer, die von Inländern im eigenen Land zurückgelegt wurden. Aufgrund der unterschiedlichen Größe der Länder und der unterschiedlichen Erfassung der nationalen Daten sind sie jedoch nicht miteinander vergleichbar.

Die meisten Personenkilometer werden mit dem Auto zurückgelegt. Durchschnittlich 70 % des gesamten Personenverkehrs entfällt auf die Nutzung von Pkw. Danach folgen Bus und Reisebus (16 %) und Eisenbahn (8 %), während nicht motorisierter Transport (zu Fuß und mit dem Fahrrad) durchschnittlich 5 % des gesamten Personenverkehrs ausmachen. In der Schweiz und in den Niederlanden liegt der Anteil der Personenkilometer von nicht motorisierten Transportarten am gesamten Verkehr bei nahezu 7 % bzw. 10 %.

Tabelle 3: Personenkilometer (in Mio.) nach Hauptverkehrsmittel

Transportmittel	BG ¹	CZ	EE	NL	PT	SK	SE ²	UK	CH	NO
Zu Fuß	:	:	:	3900	0	:	2543	:	4188	1564
Fahrrad	:	:	:	13900	1	:	1868	:	2314	644
Pkw	:	68640	9946	146100	10132	25824	86982	678000	61112	39220
Andere motorisierte private Transportmittel	:	:	:	900	38	:	3839	10000	5129	151
Bus und Reisebus	12942	14587	2716	6600	1984	7525	8740	48000	2854	3607
Bahn	2574	15030	248	14500	848	2182	8773	52000	13665	2605
Flugzeug	3833	9736	1106	:	3407	2465	16046	9900	738	2526
Schiff	0.2	18	541	:	14	4	938	:	115	774
Sonstige öffentliche Verkehrsmittel	:	955	238	:	362	1399	1899	:	:	:

¹ Die nationalen Statistiken decken nicht alle Transportmittel ab, 2006.

² Gesamtzahl der Personenkilometer über den Zeitraum 1999-2001 geteilt durch 3.

Mehrere EU-Länder messen den Straßenverkehr in Fahrzeugkilometern.

Fahrzeugkilometer werden in der Regel anhand von Haushalts- oder Fahrererhebungen erfasst.

Es ist jedoch nicht unüblich, den Straßenverkehr auf der Grundlage mehrerer Quellen zu schätzen. Neben spezifischen Erhebungen erfassen viele Länder Fahrzeugkilometer auch anhand von Odometermessungen, Fahrzeugzählungen an

bestimmten Punkten (Straßenzählung) oder anhand des Kraftstoffverbrauchs.

Laut Tabelle 4 werden Fahrzeugkilometer häufiger anhand von Erhebungen und Straßenzählungen ermittelt als auf der Basis von Odometermessungen oder des Kraftstoffverbrauchs.

Werden mehrere Quellen genutzt, wird eine als Hauptquelle herangezogen und durch eine andere oder andere ergänzt. Dies gilt für zehn Länder, wie in Tabelle 4 angegeben.

Tabelle 4: Methoden der Mitgliedstaaten zur Messung der Fahrzeugkilometer

Land	Haushalts-/ Fahrererhebung	Odometer- ergebnisse	Fahrzeug- zählungen	Daten zum Kraftstoff- verbrauch
BE		(√)	√	(√)
BG	√			
CZ	(√)		√	
DK	√	(√)	(√)	
DE	√		√	√
EE	(√)		√	
EL	√			
FR	(√)		(√)	√
LV		√		
LT		√		
HU			√	
MT		√		
NL		√		
AT				√
PL	√			
PT			(√)	√
SI	(√)		√	(√)
SK	√			
FI		(√)	√	
SE		(√)	√	
UK	(√)	(√)	√	
CH		√		
NO	√		√	√

(): Ergänzende Quelle

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Verwendete Symbole und Klassifikationen

“ : nicht verfügbar (siehe Tabelle 1). Es werden folgende Codes verwendet:

Code	Bezeichnung
BE	Belgien
BG	Bulgarien
CZ	Tschechische Republik
DK	Dänemark
DE	Deutschland
EE	Estland
ES	Spanien
FR	Frankreich
LV	Lettland
NL	Niederlande
AT	Österreich
PT	Portugal
RO	Rumänien
SK	Slowakei
FI	Finnland
SE	Schweden
UK	Vereinigtes Königreich
CH	Schweiz
LI	Liechtenstein
NO	Norwegen

Begriffsbestimmungen

Fahrt (siehe Tabelle 1): Eine Reihe von Etappen zwischen zwei Aktivitäten.

Pkw (siehe Abbildung 1): Straßenkraftfahrzeuge, ausgenommen Motorräder, zur Beförderung von maximal neun Personen (incl. Fahrer). Der Begriff „Pkw“ umfasst also Microwagen (können ohne Führerschein gefahren werden), Taxis und

.Angaben zur Methodik

Die nachfolgenden Unterlagen wurden für die vorliegende Veröffentlichung herangezogen:

1. Glossar für Verkehrsstatistik, Eurostat/ECMT/UNECE (2003)
2. D1.1_D2.1 – Aktuelles Verzeichnis der nationalen Erhebungen zur Mobilität im Personen- und Straßenverkehr, Agilis (2006).
3. D1.2 – Nichtharmonisierte Datenbank zur Mobilität im Personenverkehr bei Kurzstrecken, Agilis (2006).
4. 5. D1.3_D2.2 – Aktueller Bericht zur Methodik für die Mobilität im Personenverkehr, Agilis (2006)
5. Handbuch zur Straßenverkehrsstatistik, UNECE (2007)

HINWEIS: Da diese Veröffentlichung auf einer einmaligen Datenerhebung beruht, sind die Daten nicht in der Online-Datenbank von Eurostat vorhanden

Leihwagen, sofern sie weniger als zehn Sitze haben. Zu dieser Kategorie können auch Kleinlastwagen (Pick-ups) gezählt werden.

Fahrzweck (siehe Abbildungen 2 und 3): Der Hauptzweck einer Reise oder Fahrt, ohne den die Reise oder Fahrt nicht stattgefunden hätte. Es wurde folgende Nomenklatur verwendet:

- Arbeit (Fahrt zum üblichen Arbeitsort und zurück)
- Bildung/Ausbildung (Fahrt zu Schule, Konferenz, Seminar usw. und zurück)
- Einkaufen
- Geschäftliche Gründe (Treffen mit Kunden, sonstige beruflich bedingte Aktivitäten)
- Freizeit (alle übrigen persönlichen Zwecke in Verbindung mit z. B. Kultur, Sport, Restaurantbesuchen)

Spanien, Deutschland und die Niederlande verwenden zusätzlich eine Kategorie „Sonstiges“. In Spanien umfasst „Sonstiges“ die Rückkehr an den Wohnort, während in Deutschland diese Kategorie alle Fahrgründe beinhaltet, die in den übrigen Kategorien nicht aufgeführt werden. In den Niederlanden umfasst die Kategorie „Sonstiges“ „Besuch der Bank, Post, des Friseurs, Zahnarztes usw.“ und „übrige Zwecke“.

Außerdem beinhaltet der Zweck „Freizeit“ in den Niederlanden und in Finnland mehr Kategorien: „Freizeit“ umfasst in den Niederlanden „jemanden besuchen oder übernachten“, während in Finnland „Fahrt zum (Sommer)-Haus und zurück“ und „Besuch von Freunden oder Verwandten“ dazugehören.

Personenkilometer (siehe Tabelle 3): Maßeinheit für die Beförderung einer Person über eine Entfernung von einem Kilometer.

Fahrzeugkilometer (siehe Tabelle 4): Maßeinheit für die Bewegung eines Fahrzeugs über die Entfernung von einem Kilometer.

Weitere Informationsquellen:

Journalisten können sich an den Media-Support-Service wenden:

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-info-opoce@ec.europa.eu
