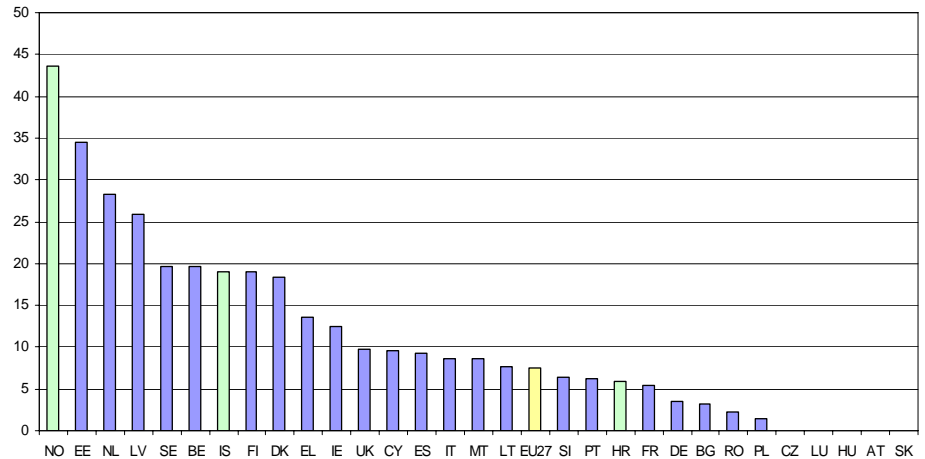


Güter- und Personenseeverkehr 1997-2005

Abbildung 1: Seegüterumschlag (eingehender und ausgehender Verkehr):
Bruttogewicht der in allen Häfen umgeschlagenen Güter (in Tonnen je
Einwohner), 2005



Das Wichtigste in Kürze

Im Jahr 2005 wurden in den Seehäfen der EU-27-Länder 3 718 Mio. t Güter umgeschlagen (d. h. +4,2% gegenüber 2004). 63% davon waren gelöschte Güter. In nahezu allen Mitgliedstaaten wurden mehr Güter gelöscht als verladen.

Mit 586 Mio. t stellte das Vereinigte Königreich den höchsten Anteil an den in der EU-27 umgeschlagenen Gütern (16%), gefolgt von Italien (14%), den Niederlanden (12%) und Spanien (11%).

Die relative Bedeutung der Seehäfen in den einzelnen Mitgliedstaaten der EU-27 lässt sich an dem Indikator "Seegüterumschlag in Tonnen je Einwohner" ablesen, der zwischen 34,6 in Estland und 1,4 in Polen lag; der Durchschnitt für die EU-27 lag bei 7,6 Tonnen je Einwohner der EU-27 (s. Abbildung 1 oben).

In den meisten Ländern verbuchten Flüssiggüter (zu denen Mineralölzeugnisse zählen) 2005 gewichtsmäßig den höchsten Anteil am gesamten Güterumschlag. Auf der Ebene der EU-27 entfielen auf Flüssiggüter 41% der umgeschlagenen Güter insgesamt, gefolgt von Schüttgut (26%) und großen Containern (16%).

Sowohl nach dem Bruttogewicht der umgeschlagenen Güter als auch nach dem Volumen der umgeschlagenen Container waren wiederum Rotterdam, Antwerpen und Hamburg die wichtigsten Häfen.

2005 wurden 60% des Güterseeverkehrs mit Partnern (Ausgangs-/Zielhäfen) außerhalb der EU-27 abgewickelt. 28% entfielen auf den Verkehr innerhalb der EU-27 und 11% auf den innerstaatlichen Verkehr.

Zwischen den einzelnen Ländern gibt es aber große Unterschiede. In Bulgarien, Zypern, Lettland, Rumänien, Estland, Belgien, Deutschland, Irland und Polen war der Anteil des innerstaatlichen Gütererkehrs sehr gering (unter 2%), in Griechenland (32%), dem Vereinigten Königreich, Italien, Dänemark und Portugal hingegen hoch.

2005 wurden in den Häfen der EU-27 387 Mio. Passagiere abgefertigt (-4,9% gegenüber 2004).

Anders als im Güterverkehr (2/3 eingehender, 1/3 ausgehender Verkehr) waren hier keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Zahlen der ankommenden und abfahrenden Fahrgäste festzustellen, was darauf zurückzuführen ist, dass der größte Teil des Verkehrs auf den wichtigsten Fährverbindungen innerhalb eines Staates oder der EU-27 abgewickelt wird.

In den Haupthäfen der EU-27 legten 2005 über 2 Mio. Mal Schiffe an (dies ist ein Rückgang um -3,4% gegenüber 2004, wobei jedoch ein Zuwachs um +1,4% im Hinblick auf die Bruttoreaumzahl der Schiffe zu verzeichnen war).

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

94/2007

Autor

Giuliano AMERINI

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze.....	1
Einleitung.....	2
Güterumschlag in Häfen nach Land und Ladungsart.....	2
Die 20 größten europäischen Häfen im Seegüterumschlag ...	4
Seegüterumschlag nach Ausgangs-/Zielhäfen.....	5
Personenseeverkehr.....	6
Seeverkehr nach Schiffstypen	9



eurostat



Einleitung

Diese Ausgabe von "Statistik kurz gefasst" beruht auf Daten, die im Rahmen der EU-Seeverkehrsrichtlinie (Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs) erhoben werden. Während des Zeitraums 1997-2005 haben

nicht alle Mitgliedstaaten für alle Teilbereiche des Seeverkehrs Daten übermittelt. Anmerkungen zu einzelnen Mitgliedstaaten werden im Abschnitt „Anmerkungen zur Methodik“ aufgeführt.

Güterumschlag in Häfen nach Land und Ladungsart

Tabelle 1 gibt Aufschluss über das Gewicht der Güter, die in den Häfen der EU-27-Mitgliedstaaten sowie in den kroatischen, isländischen und norwegischen Häfen, die Daten vorgelegt haben, umgeschlagen wurden. Im Jahr 2005 wurden in den EU-27-Häfen 3 718 Mio. t umgeschlagen, von denen ca. 63% gelöschte Güter (eingehender Verkehr) waren. Bei der Interpretation der Gesamtwerte (eingehender und ausgehender Verkehr) als Maß für die „Güterbeförderung“ ist Vorsicht geboten, da möglicherweise Doppelzählungen (z. B. bei in den Häfen ein und desselben Landes verladenen und gelöschten Gütern) enthalten sind.

Gelöschte Güter stellten 2005 in Malta 95%, in Zypern 83% und in den Niederlanden 76% des insgesamt umgeschlagenen Gütergewichts. Im Allgemeinen wurden in den Mitgliedstaaten der EU-27 sowie in Kroatien und Island

mehr Güter gelöscht als verladen. Dagegen verzeichneten Polen und die drei baltischen Länder (Estland, Lettland und Litauen) mehr verladene Güter. In Lettland lag der Anteil bei 92% und in Estland bei 90%. Der Anteil dieser Länder am EU-27-Gesamtwert ist allerdings gering. Auch in Norwegen wurden mehr Güter verladen (67%) als gelöscht. In Norwegen und den drei baltischen Ländern wird der ausgehende Verkehr hauptsächlich durch Ölexporte verursacht, in Polen hingegen durch Ausfuhren von Schüttgut.

Mit einem Güterumschlag von 586 Mio. t im Jahr 2005 (das sind knapp 16% des EU-27-Gesamtwertes) nimmt das Vereinigte Königreich die führende Position im Güterseeverkehr der EU ein. Nach dem Vereinigten Königreich folgen Italien mit einem Anteil von 14%, die Niederlande (12%) und Spanien (11%).

Tabelle 1: Seegüterumschlag: Bruttogewicht der in allen Häfen umgeschlagenen Güter (in Mio. t)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005			Zunahme 2004-2005 (in %)
	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Eingehend	Ausgehend	Insgesamt	
BE	161,6	171,0	165,6	179,4	174,2	173,8	181,1	187,9	116,6	89,9	206,5	+9,9%
BG	:	:	:	:	20,2	20,4	21,4	23,1	14,3	10,5	24,8	+7,4%
DK	124,0	105,0	97,2	96,5	94,0	94,3	104,0	100,4	53,5	46,1	99,7	-0,7%
DE	213,3	217,4	221,6	242,5	246,1	246,4	254,8	271,9	172,3	112,6	284,9	+4,8%
EE	:	:	:	:	40,4	44,7	47,0	44,8	4,6	42,0	46,5	+3,9%
IE	36,3	40,0	42,9	45,3	45,8	44,9	46,2	47,7	37,7	14,5	52,1	+9,3%
EL	101,3	110,5	112,5	127,7	122,2	147,7	162,5	157,9	88,2	63,1	151,3	-4,2%
ES	270,6	280,3	295,7	234,9	315,1	326,0	343,7	373,1	290,5	109,5	400,0	+7,2%
FR	305,1	319,0	315,2	325,8	318,2	319,0	330,1	334,0	243,7	97,7	341,5	+2,2%
IT	434,3	445,0	425,9	446,6	444,8	458,0	477,0	485,0	348,2	160,7	508,9	+4,9%
CY	:	:	:	:	:	7,2	7,3	6,8	6,0	1,3	7,3	+6,6%
LV	:	:	:	:	56,8	52,0	54,7	54,8	4,7	55,0	59,7	+8,9%
LT	:	:	:	:	21,0	24,4	30,2	25,8	4,7	21,4	26,1	+1,2%
MT	:	:	:	:	:	:	3,4	3,5	3,3	0,2	3,5	+0,8%
NL	402,2	405,4	395,7	405,8	405,9	413,3	410,3	440,7	351,0	110,0	460,9	+4,6%
PL	:	:	:	:	46,2	48,1	51,0	52,3	16,4	38,3	54,8	+4,8%
PT	54,7	57,6	58,8	56,4	56,2	55,6	57,5	59,1	47,5	17,8	65,3	+10,5%
RO	:	:	:	:	27,6	32,7	35,9	40,6	25,2	22,7	47,9	+17,9%
SI	:	:	:	:	9,1	9,3	10,8	12,1	9,0	3,6	12,6	+4,7%
FI	75,3	76,6	77,5	80,7	96,2	99,1	104,4	106,5	54,7	44,8	99,6	-6,5%
SE	149,9	155,6	156,3	159,3	152,8	154,6	161,5	167,4	95,8	82,3	178,1	+6,4%
UK	558,5	568,5	565,6	573,0	566,4	558,3	555,7	573,1	354,4	231,3	585,7	+2,2%
EU-27	:	:	:	:	:	:	3 450,5	3 568,4	2 342,3	1 375,5	3 717,8	+4,2%
EU-15	2 887,2	2 951,8	2 930,5	2 974,0	3 037,6	3 091,0	3 188,8	3 304,6	2 254,1	1 180,5	3 434,5	+3,9%
HR	:	:	:	16,9	19,1	18,6	20,3	25,2	16,2	10,0	26,2	+4,0%
IS	:	4,7	5,0	5,2	5,0	4,8	5,0	5,3	3,8	1,8	5,7	+6,5%
NO	:	:	:	:	:	190,0	186,8	198,2	65,7	136,0	201,7	+1,8%
Insgesamt	2 887,2	2 956,5	2 935,6	2 996,1	3 283,0	3 543,2	3 662,6	3 797,1	2 428,0	1 523,4	3 951,4	+4,1%

Die Menge der in der EU-27 insgesamt umgeschlagenen Güter hat sich von 3 568 Mio. t im Jahr 2004 auf 3 718 Mio. t (2005 (+4,2%)) erhöht. Am stärksten stieg sie in Rumänien (+18%), Portugal (+11%) und Belgien (+10%). Allerdings sind diese Anstiege in Portugal und Belgien teilweise auf eine Verbesserung des Datenmeldesystems zurückzuführen. Nachdem vor dem Beitritt zur EU ein gewisser Strukturwandel stattgefunden hatte, war die Zunahme des Güterumschlags in den lettischen Häfen 2005 (+9%) grundsätzlich durch das allgemeine Wirtschaftswachstum bedingt (BIP: +10,6%).

Zwischen 2004 und 2005 nahm das Gewicht der umgeschlagenen Güter in allen Mitgliedstaaten zu; hiervon ausgenommen waren nur Finnland (-7%), wo die Papier- und Zellstofffabriken aufgrund von Tarifaueinandersetzungen in der Papierindustrie über eineinhalb Monate lang geschlossen waren, Griechenland (-4%) und Dänemark (-1%).

Dänemark ist das einzige Land, in dem das Gewicht der umgeschlagenen Güter seit 1997 zurückging, und zwar von 124 Mio. t im Jahr 1997 auf 100 Mio. t im Jahr 2005 (-20%), hauptsächlich weil nach der Eröffnung der Brücke über den Großen Belt und der Øresund-Brücke weniger Kohle und

weniger Ro-Ro-Einheiten transportiert wurden. In Griechenland und Spanien hingegen wurden die größten Zuwächse in diesem Zeitraum verbucht. Diese Zuwächse sind jedoch größtenteils auf die Verbesserung der statistischen Erfassung zurückzuführen (Einzelheiten hierzu s. Anmerkungen auf S. 11).

Tabelle 2 gibt Aufschluss über die Verteilung auf die Ladungsarten in den Haupthäfen der EU-27-Mitgliedstaaten, Kroatiens und Norwegens. In den meisten Ländern verbuchten die Flüssiggüter den größten Anteil am Gesamtgüterumschlag. Dieser Anteil lag in Estland bei 61% und in Litauen bei 51% (was jeweils auf die Ausfuhr einer großen Menge von russischem Öl zurückzuführen ist), in Norwegen bei 57% (aufgrund bedeutender Mengen Nordseeöl) und in Frankreich bei 54%, während er in Slowenien lediglich 16%, in Belgien 22% und in Deutschland und Polen lediglich 26% ausmachte (Durchschnittswert der EU-27: 41%).

Auf Schüttgut entfiel ein Anteil von 26% am Gesamtgüterumschlag in den Häfen der EU-27. Vor allem in den Niederlanden (146 Mio. t), dem Vereinigten Königreich

(126 Mio. t) und Spanien (114 Mio. t) wurden große Mengen Schüttgut umgeschlagen. Im Gesamtgüterumschlag der slowenischen und der polnischen Haupthäfen nahm Schüttgut mit 62% bzw. 49% eine herausragende Bedeutung ein. In Slowenien wurden hauptsächlich Kohle und Erze umgeschlagen, in Polen vorwiegend Kohle.

In Deutschland und Belgien spielte mit einem Anteil von 35% bzw. 32% der Containerumschlag eine wichtige Rolle (Durchschnitt der EU-27: 16%). In Dänemark und Schweden entfiel ein beachtlicher Teil des Güterumschlags auf Ro-Ro-Einheiten (27% bzw. 25%). Gemessen am Gewicht wurden im Vereinigten Königreich mit Abstand die meisten Güter in Ro-Ro-Einheiten umgeschlagen (100 Mio. t), und zwar nahezu doppelt so viel wie in Italien (51 Mio. t), das an zweiter Stelle liegt.

Finnland verbuchte einen großen Anteil für „sonstige Ladungen“ (über 16% des Gesamtgewichts der umgeschlagenen Güter), die Kategorie, in der u. a. forstwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie erfasst werden.

Tabelle 2: Bruttogewicht des Seegüterumschlags (eingehender und ausgehender Verkehr) in den Haupthäfen⁽¹⁾ nach Ladungsart⁽²⁾ (in % des gesamten Güterumschlags), 2005

	Anteil an der insgesamt in den Haupthäfen umgeschlagenen Fracht in %							Gesamt-ladung Haupthäfen (Mio. t)	Gesamt-ladung alle Häfen (Mio. t)
	Flüssiggüter	Schüttgut	Große Container	Mobile Ro-Ro-Einheiten	Sonstige Ladung, a.n.g.	Unbekannt	Insgesamt		
BE	22%	21%	32%	14%	11%	0%	100%	204,0	206,5
BG	39%	42%	5%	2%	12%	0%	100%	24,8	24,8
DK	34%	29%	5%	27%	4%	0%	100%	89,0	99,7
DE	26%	20%	35%	13%	7%	0%	100%	279,4	284,9
EE	61%	17%	6%	7%	9%	0%	100%	45,1	46,5
IE	30%	32%	17%	18%	3%	0%	100%	46,3	52,1
EL	33%	30%	13%	18%	5%	0%	100%	126,3	151,3
ES	37%	28%	23%	5%	6%	0%	100%	400,0	400,0
FR	54%	24%	10%	7%	4%	0%	100%	333,0	341,5
IT	49%	20%	15%	10%	6%	0%	100%	496,4	508,9
CY	38%	20%	30%	3%	9%	0%	100%	7,3	7,3
LV	37%	46%	3%	2%	12%	0%	100%	58,5	59,7
LT	51%	29%	5%	6%	9%	0%	100%	26,1	26,1
MT	50%	19%	20%	6%	5%	0%	100%	3,5	3,5
NL	44%	32%	16%	4%	5%	0%	100%	459,6	460,9
PL	26%	49%	8%	8%	10%	0%	100%	54,5	54,8
PT	48%	29%	15%	1%	8%	0%	100%	64,2	65,3
RO	32%	39%	15%	0%	13%	0%	100%	47,9	47,9
SI	16%	62%	14%	0%	8%	0%	100%	12,5	12,6
FI	32%	25%	12%	14%	16%	0%	100%	93,1	99,6
SE	38%	17%	6%	25%	13%	0%	100%	159,9	178,1
UK	46%	22%	10%	18%	5%	0%	100%	570,1	585,7
EU-27	41%	26%	16%	11%	7%	0%	100%	3 601,4	3 717,8
HR	50%	38%	3%	3%	7%	0%	100%	20,9	26,2
IS	:	:	:	:	:	:	:	:	5,3
NO	57%	28%	2%	4%	9%	0%	100%	182,5	201,7
Insgesamt	41%	26%	15%	11%	7%	0%	100%	3 804,8	3 945,7

1) Gemäß der Richtlinie 95/64/EG sind „Haupthäfen“ im Güterverkehr diejenigen Häfen, in denen jährlich mehr als 1 Mio. t Güter umgeschlagen werden.

(2) Flüssiggüter: verflüssigtes Gas, Rohöl, Erdölzerzeugnisse, sonstige flüssige Güter.

Schüttgut: Erze, Kohle, landwirtschaftliche Erzeugnisse (z. B. Getreide, Soja, Tapioka), sonstige Schüttgüter.

Große Container: 20-Fuß-Ladeeinheiten, 40-Fuß-Ladeeinheiten, Ladeeinheiten > 20 Fuß und < 40 Fuß, Ladeeinheiten > 40 Fuß.

Mobile Ro-Ro-Einheiten:

a) Selbstfahrende Einheiten: Straßengüterfahrzeuge mit Anhängern, Pkw mit Anhängern, Motorräder und Wohnwagen, Omnibusse, Handelsfahrzeuge (einschließlich Import-/Export-Kraftfahrzeuge), Lebende Tiere „aus eigener Kraft“, sonstige mobile selbstfahrende Einheiten.

b) Nicht selbstfahrende Einheiten: Straßengüterverkehrsanhänger und Sattelanhänger ohne Zugmaschine, Wohnwagen und sonstige Straßen-, landwirtschaftliche und Industrieanhänger ohne Zugmaschine, Eisenbahngüterwagen, Anhänger für die Güterbeförderung auf See, Trägerschiffsleichter, sonstige mobile nicht selbstfahrende Einheiten.

Sonstige Ladung, a.n.g.: Forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie, sonstige Stückgüter.

Die 20 größten europäischen Häfen im Seegüterumschlag

Die 20 größten Häfen gemessen am Bruttogewicht des Güterumschlags sind in Tabelle 3 aufgeführt. Rotterdam und Antwerpen konnten ihre Stellung seit 1997 halten. Besonders hervorzuheben ist die Bedeutung von Rotterdam, da 2005 allein in diesem Hafen allein gemessen am Gewicht 23% des Gesamtumschlags der 20 größten Häfen, das sind 9 % des EU-27-Gesamtwertes, umgeschlagen wurden.

Bei einem Großteil der in Rotterdam umgeschlagenen Güter handelt es sich um Massengüter wie Öl, chemische Erzeugnisse, Kohle und Erze. Zudem ist Rotterdam der größte Containerhafen Europas, der eine große Rolle für die Ausfahrten (ausgehender Verkehr) nach Übersee und in andere Kontinente, z. B. in die Vereinigten Staaten oder nach Fernost, und die Einfuhren (eingehender Verkehr) aus Brasilien spielt.

Mit einem Anteil der Flüssiggüter am Güterumschlag in Höhe von 95% ist Wilhelmshaven der „spezialisierteste“ der 20 größten Häfen.

Alle 20 größten Häfen bis auf London hatten seit 1997 einen Zuwachs zu verzeichnen. Das Gewicht der im Hafen Algeciras umgeschlagenen Güter nahm von 1997 bis 2005 durchschnittlich um mehr als 6% im Jahr zu.

Die acht größten Häfen waren 2004 die selben wie 2005, das Gewicht der umgeschlagenen Güter nahm aber in diesem Zeitraum unterschiedlich stark zu. Ein Hafen zählt nicht mehr zu den 20 größten: Milford Haven (lag 2004 auf Platz 18). Der Hafen von Tallinn, der 2003 auf Platz 18 lag und 2004 nicht zu den Top 20 gehörte, lag 2005 auf Platz 20. Taranto und Constanta verbuchten die stärksten Anstiege des Güterumschlags gegenüber dem Vorjahr (+22% bzw. +18%): Dadurch konnte Taranto um fünf Plätze nach oben klettern und Constanta um vier. Genua hingegen verzeichnete einen Rückgang (-7%) und fiel vom 13. auf den 18. Platz zurück.

Tabelle 3: Die 20 größten Häfen gemessen am Bruttogewicht des Güterumschlags (in Mio. t), 2005

Platz 2005	Hafen	1997		2004			2005					Zunahme 2004-2005 (in %)	Durchschnittliche jährliche Zuwachsrate 1997-2005 (in %)
		Insgesamt	Insgesamt	Eing.	Ausgeh.	Insgesamt	Nach Ladungsart (in %)						
							Flüssige Güter	Schüttgut	Große Container	Mobile Ro-Ro Einheiten	Sonstige Ladung, a.n.g.		
1	Rotterdam (NL)	303,4	330,9	268,6	77,2	345,8	49%	25%	21%	3%	2%	+4,5%	+1,6%
2	Antwerpen (BE)	104,6	135,5	80,6	65,2	145,8	25%	18%	41%	4%	12%	+7,6%	+4,2%
3	Hamburg (DE)	69,6	99,5	64,2	44,1	108,3	12%	25%	60%	0%	2%	+8,8%	+5,7%
4	Marseille (FR)	92,9	90,8	74,1	19,2	93,3	70%	16%	8%	2%	3%	+2,8%	+0,0%
5	Bergen (NO)	:	75,6	16,5	57,4	73,9	93%	3%	0%	0%	3%	-2,3%	:
6	Le Havre (FR)	58,2	71,9	53,6	17,2	70,8	66%	7%	25%	2%	0%	-1,5%	+2,5%
7	Immingham (UK)	48,0	57,6	43,7	17,0	60,7	40%	34%	2%	21%	3%	+5,3%	+3,0%
8	Tees & Hartlepool (UK)	51,2	53,8	19,9	35,9	55,8	66%	22%	2%	5%	5%	+3,7%	+1,1%
9	Algeciras (ES)	34,2	52,6	32,2	23,0	55,2	39%	5%	52%	2%	2%	+4,8%	+6,2%
10	London (UK)	55,7	53,3	45,0	8,9	53,8	37%	28%	12%	17%	6%	+1,0%	-0,4%
11	Dunkerque (FR)	36,4	46,4	35,9	12,6	48,5	31%	54%	3%	0%	12%	+4,4%	+3,7%
12	Taranto (IT)	36,0	39,4	29,2	18,6	47,9	16%	53%	11%	5%	15%	+21,6%	+3,6%
13	Amsterdam (NL)	36,9	49,9	32,1	15,0	47,1	40%	53%	1%	1%	5%	-5,6%	+3,1%
14	Bremen & Bremerhaven (DE)	30,6	45,4	24,6	22,1	46,7	5%	14%	64%	5%	12%	+2,8%	+5,4%
15	Wilhelmshaven (DE)	36,4	45,0	35,4	10,5	46,0	95%	4%	0%	0%	1%	+2,3%	+2,9%
16	Constanta (RO)	:	37,7	23,9	20,6	44,6	31%	41%	17%	0%	11%	+18,3%	:
17	Trieste (IT)	42,1	41,5	39,7	3,7	43,4	83%	5%	4%	7%	1%	+4,4%	+0,4%
18	Genova (IT)	42,2	45,9	31,3	11,3	42,6	43%	8%	27%	17%	4%	-7,1%	+0,1%
19	Southampton (UK)	33,1	38,4	25,4	14,6	39,9	71%	6%	20%	4%	0%	+3,9%	+2,4%
20	Tallinn (EE)	:	37,1	3,7	35,1	38,8	63%	18%	7%	8%	4%	+4,6%	:

Wie aus Tabelle 4 hervorgeht, liegen Rotterdam (+12% gegenüber 2004) und Hamburg (+15%) beim Containerumschlag vorn. Es folgen Antwerpen sowie Bremen & Bremerhaven auf den Plätzen drei und vier. Bemerkenswert ist, dass Algeciras und Gioia Tauro die ersten Mittelmeerhäfen in der Tabelle der 20 größten Häfen sind. In beiden Häfen wird sehr viel umgeladen.

Die Häfen von Constanta und Bilbao zählten zum ersten Mal im Hinblick auf den Containerumschlag zu den 20 größten Häfen und lagen auf den Plätzen 17 und 18.

Den deutlichsten Zuwachs zwischen 2004 und 2005 verbuchte Constanta: +122% (+252% bei Leercontainern). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Eröffnung eines

neuen Containerterminals im südlichen Teil von Constanta im April 2004 zurückzuführen.

Es ist allerdings zu beachten, dass die Angaben zu Antwerpen für die Zeit vor dem 3. Quartal 2004 zu niedrig angesetzt sind; infolgedessen wird die Wachstumsrate für 2005 (+23%) zu hoch veranschlagt.

In fast allen 20 größten europäischen Häfen entwickelte sich das Volumen der umgeschlagenen leeren Container parallel zum Volumen der insgesamt umgeschlagenen Container, außer in Gioia Tauro und Le Havre, wo das Volumen der leeren Container stieg, während das Gesamtvolumen der Container abnahm.

Tabelle 4: Die 20 größten Containerhäfen 2005 nach dem Volumen der umgeschlagenen Container (in 1 000 TEU⁽¹⁾)

Platz 2005	Hafen	2000	2001	2002	2003	2004		2005		Zunahme 2004-2005 (in %)	
		Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	davon leer	Insgesamt	davon leer	Insgesamt	davon leer
1	Rotterdam (NL)	6 253	6 061	6 505	7 118	8 242	1 455	9 195	1 760	+12%	+21%
2	Hamburg (DE)	4 275	4 665	5 376	6 126	7 004	922	8 084	1 255	+15%	+36%
3	Antwerpen (BE) ⁽²⁾	2 641	3 001	3 153	4 012	5 055	526	6 221	979	+23%	+86%
4	Bremen & Bremerhaven (DE)	2 643	2 972	3 032	3 191	3 529	539	3 741	546	+6%	+1%
5	Algeciras (ES) ^{(3) (4)}	:	1 737	1 732	2 024	970	0	3 184	802	:	:
6	Gioia Tauro (IT)	2 575	2 393	2 883	3 094	3 170	575	3 123	705	-1%	+23%
7	Felixstowe (UK)	2 825	2 839	2 682	2 482	2 717	718	2 760	730	+2%	+2%
8	Valencia (ES) ⁽⁴⁾	1 313	1 512	1 826	2 012	2 156	540	2 415	642	+12%	+19%
9	Le Havre (FR)	1 334	1 550	1 754	2 015	2 158	322	2 144	335	-1%	+4%
10	Barcelona (ES) ⁽⁴⁾	1 389	1 404	1 122	1 765	2 084	543	2 071	513	-1%	-6%
11	Pireus (EL)	1 096	1 164	1 395	1 606	1 551	290	1 401	275	-10%	-5%
12	Southampton (UK)	1 092	1 213	1 275	1 375	1 435	498	1 384	458	-4%	-8%
13	Las Palmas (ES) ⁽⁴⁾	648	664	726	966	1 111	304	1 222	326	+10%	+7%
14	Genova (IT)	1 179	1 536	1 499	1 591	1 437	361	1 038	24	-28%	-93%
15	La Spezia (IT)	661	758	780	836	879	119	916	160	+4%	+34%
16	Marseille (FR)	725	745	811	835	920	166	911	150	-1%	-9%
17	Constanta (RO)	:	:	:	:	391	74	867	262	+122%	+252%
18	Bilbao (ES) ⁽⁴⁾	425	447	454	468	498	0	863	202	+73%	:
19	Göteborg (SE)	652	624	725	634	722	155	772	162	+7%	+5%
20	London (UK)	573	749	875	895	966	306	765	220	-21%	-28%

(1) TEU = Zwanzig-Fuß-Äquivalenzeinheit (1 TEU entspricht einem 20-Fuß-ISO-Container). (2) Bis zum 2. Quartal 2004 unvollständige Daten. (3) Daten für 2004 zu niedrig veranschlagt. (4) Die Daten für den Zeitraum 2003-2005 sind vorläufig und werden wahrscheinlich revidiert.

Seegüterumschlag nach Ausgangs-/Zielhäfen

Tabelle 5: Güterseeverkehr zwischen den Haupthäfen im Meldeland und ihren Partnerhäfen, geografisch gruppiert (in % des Bruttogesamtgewichts der beförderten Güter)

	2004					2005					Zuwachsrate des Gesamtverkehrs 2004-2005 (in %)
	Gesamtverkehr (in Mio, t)	Innerstaatlich	Davon			Gesamtverkehr (in Mio, t)	Innerstaatlich	Davon			
			Intra-EU-27	Extra-EU-27	Unbekannt			Intra-EU-27	Extra-EU-27	Unbekannt	
BE	185,4	1%	35%	64%	0%	203,9	2%	35%	63%	0%	+10,0%
BG	23,1	0%	18%	82%	1%	24,8	0%	16%	83%	0%	+7,4%
DK	80,5	16%	57%	24%	4%	82,1	18%	55%	24%	3%	+1,9%
DE	263,2	2%	45%	53%	0%	277,0	2%	43%	55%	0%	+5,2%
EE	44,8	1%	76%	21%	1%	45,0	1%	71%	27%	1%	+0,5%
IE	42,6	2%	70%	28%	0%	45,9	2%	69%	29%	0%	+7,8%
EL	107,8	33%	23%	43%	0%	104,7	32%	22%	45%	1%	-2,9%
ES	347,5	14%	21%	64%	0%	373,4	14%	21%	65%	0%	+7,4%
FR	317,1	6%	33%	57%	3%	325,5	6%	31%	61%	1%	+2,7%
IT	413,5	17%	15%	67%	1%	424,3	18%	15%	67%	0%	+2,6%
CY	6,8	2%	22%	13%	63%	7,3	0%	31%	25%	43%	+8,1%
LV	53,7	0%	76%	21%	3%	58,4	0%	75%	22%	3%	+8,8%
LT	25,8	0%	76%	23%	1%	26,1	:	70%	29%	1%	+1,2%
MT	3,5	:	65%	35%	0%	3,5	:	77%	23%	0%	+0,8%
NL	439,9	:	33%	66%	1%	459,6	:	31%	69%	1%	+4,5%
PL	51,8	1%	32%	15%	52%	54,3	2%	65%	33%	0%	+4,8%
PT	53,1	11%	33%	56%	0%	58,5	15%	33%	52%	0%	+10,2%
RO	40,6	0%	14%	76%	10%	47,9	0%	13%	72%	15%	+17,9%
SI	12,0	:	41%	59%	0%	12,5	:	41%	59%	0%	+4,6%
FI	94,7	6%	68%	26%	0%	88,8	6%	70%	24%	0%	-6,3%
SE	139,2	8%	69%	21%	2%	151,4	8%	68%	22%	1%	+8,8%
UK	506,5	19%	43%	34%	4%	514,1	19%	43%	35%	3%	+1,5%
EU-27	2 866,2	11%	28%	58%	3%	2 991,5	11%	28%	60%	2%	+4,4%
HR ⁽¹⁾	:	:	:	:	:	19,8	9%	26%	64%	1%	:
IS ⁽¹⁾	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
NO ⁽¹⁾	169,7	27%	48%	23%	1%	171,6	27%	51%	20%	2%	+1,1%

(1) Die Anteile des grenzüberschreitenden Intra-EU-27-Verkehrs und des Extra-EU-27-Verkehrs für Nicht-EU-Länder geben den Anteil des Gesamtverkehrs mit EU-27- bzw. Nicht-EU-27-Ländern wieder.

Tabelle 5 zeigt die Aufschlüsselung nach innerstaatlichem, grenzüberschreitendem Intra-EU-27- und grenzüberschreitendem Extra-EU-27-Verkehr.

Diese Aufstellung wurde aus den Angaben der Haupthäfen über den jeweils anderen Hafen einer Fahrt (Abgangs- bzw. Bestimmungshafen) errechnet. Im Gegensatz zu den vorhergehenden Kapiteln dieser Veröffentlichung spiegeln die Zahlen nicht die insgesamt in den Häfen umgeschlagenen Güter (ankommende plus abgehende, also gelöschte und verladene) wider, sondern geben einen Hinweis auf die Beförderung von Gütern auf dem Seeweg, also zwischen den Häfen (siehe auch „Anmerkungen zur Methodik“).

Der gesamte Seeverkehr der EU-27 hatte zwischen 2004 und 2005 den Meldungen der Haupthäfen zufolge bezogen auf die Gütertonnage eine Zunahme von über 4% zu verzeichnen. Dieser Wert entspricht in etwa dem berechneten Anstieg für den „Güterumschlag in Häfen“ (s. Tabelle 1). Im Hinblick auf Tonnenkilometer hat sich die Verkehrsnachfrage zu/von den EU-27-Haupthäfen jedoch um etwa 5% bis 7% erhöht (erste Schätzung). Zurückführen lässt sich dies auf die zunehmende Internationalisierung (Globalisierung) des Seeverkehrs: Der Anteil des Extra-EU-27-Verkehrs betrug 2005 für die EU-27 insgesamt 60%, der des Intra EU-27-Verkehrs lag bei 28% und auf den innerstaatlichen Verkehr entfielen 11% (s. Tabelle 5).

Die Tabelle lässt für 2005 beträchtliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten erkennen. Der innerstaatliche Verkehr spielte in Bulgarien, Zypern, Lettland, Rumänien, Estland, Belgien, Deutschland, Irland und Polen mit unter 2% eine sehr geringe Rolle, da es sich hierbei entweder um relativ kleine Länder oder Länder mit geringer Küstenlänge handelt; einen hohen Anteil erreichte er dagegen in Griechenland (32%) - wegen der zahlreichen Inseln - gefolgt vom

Vereinigten Königreich (19%), Italien (18%), Dänemark (18%) und Portugal (15%). Aufgrund der sehr langen Küstenlinie und der „schwierigen“ Topografie (Fjorde) ist auch in Norwegen der Anteil des innerstaatlichen Verkehrs sehr hoch (27%).

Einen sehr hohen Anteil hatte der grenzüberschreitende Extra-EU-27-Verkehr 2005 in Bulgarien (83%) und Rumänien (72%) aufgrund ihrer geografischen Lage zu verzeichnen sowie in den Niederlanden (69%), in Italien (67%), Spanien (65%) und Belgien (63%). Über 64% des Seeverkehrs von Kroatien entfielen auf Nicht-EU-27-Länder (hauptsächlich Flüssiggüter aus Russland).

Lettland und Malta ragen insofern heraus, als über 75% ihres Seeverkehrs mit anderen EU-27-Ländern abgewickelt wurden. Der Anteil des grenzüberschreitenden Intra-EU-27-Verkehrs von Malta nahm zwischen 2004 und 2005 zu Lasten des Extra-EU-27-Verkehrs zu. Dies lässt sich hauptsächlich darauf zurückführen, dass der Seeverkehr Maltas mit Italien zunahm und mit den Vereinigten Arabischen Emiraten zurückging.

Auch wenn er noch immer über 70% liegt, so ist der Anteil des grenzüberschreitenden Intra-EU-27-Verkehrs von Estland und Litauen deutlich zugunsten des Extra-EU-27-Verkehrs zurückgegangen. Was Litauen betrifft, so ist dies hauptsächlich auf einen Rückgang des Verkehrs mit den Niederlanden und eine Zunahme des Verkehrs mit Kanada zurückzuführen. Estland hatte eine Abnahme seines Verkehrs mit mehreren Mitgliedstaaten und eine Zunahme seines Verkehrs mit den USA zu verbuchen. Für Finnland machte der grenzüberschreitende Intra-EU-27-Verkehr 70% des gesamten Seegüterumschlags aus, was im Wesentlichen auf den Verkehr mit Deutschland und Schweden (der sich auf 34% des gesamten von Finnland gemeldeten Seeverkehrs belief) zurückzuführen ist. Auch für Irland und Schweden lag der Anteil des Intra-EU-27-Verkehrs bei etwa 70%.

Personenseeverkehr

Tabelle 6 zeigt nach Ländern aufgeschlüsselt, wie viele Fahrgäste in allen Häfen an und von Bord gegangen sind. Bei der Interpretation der Gesamtwerte (von Bord und an Bord) als Maß für die „Fahrgastbeförderung“ ist Vorsicht geboten, da möglicherweise Doppelzählungen (z. B. bei in den Häfen ein und desselben Landes an und von Bord gegangene Passagiere) enthalten sind. Unter Berücksichtigung dessen wurden 2005 in den EU-25-Häfen 387 Mio. Fahrgäste abgefertigt, fast 5% weniger als 2004.

Anders als im Güterverkehr (2/3 eingehender, 1/3 ausgehender Verkehr) sind hier keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Zahlen der an Bord und der von Bord gehenden Fahrgäste festzustellen, was darauf zurückzuführen ist, dass der größte Teil des Verkehrs auf den wichtigsten Fährverbindungen abgewickelt wird.

Griechenland und Italien sind im Personenseeverkehr führend (mit 86 bzw. 79 Mio. an und von Bord gehenden Passagieren). Vor allem bei den griechischen und italienischen Häfen kommt es zu der bereits erwähnten doppelten Zählung von Fahrgästen, weil es dort wichtige innerstaatliche Fährverbindungen gibt, etwa Perama-Paloukia und Reggio Calabria-Messina.

Während Griechenland hauptsächlich aufgrund der besseren statistischen Erfassung ab dem letzten Quartal 2001 eine starke Zunahme der Fahrgastzahlen zwischen 2000 und 2002 verzeichnete, verbuchte es von 2003 auf 2005 einen Rückgang um 16%. Diese Abwärtsentwicklung erklärt sich hauptsächlich

durch die Eröffnung einer Brücke zwischen dem Peloponnes und dem griechischen Festland im Jahr 2004, die der griechischen Fährverbindung Rio-Antirio Konkurrenz macht.

Gemessen an den 2005 an und von Bord gegangenen Fahrgästen liegt Dänemark an dritter Stelle (48 Mio.), auch wenn das Passagieraufkommen seit 1997 um 37% gefallen ist. Dänemark verfügt über zahlreiche Fährverbindungen zwischen den verschiedenen dänischen Inseln sowie mit Deutschland, Schweden und Norwegen. Der Rückgang der Beförderungszahlen ist vor allem auf die Eröffnung der Großen-Belt-Brücke zwischen den großen Inseln Seeland und Fünen in den Jahren 1997 (Eisenbahn) und 1998 (Straße) zurückzuführen.

Die Zahl der in schwedischen Häfen an und von Bord gegangenen Fahrgäste ist seit 2001 stabil (32-33 Mio.) Ein deutlicher Einbruch erfolgte jedoch zwischen 1999 und 2001, hauptsächlich aufgrund der Öffnung neuer Alternativen zum Seeverkehr, nämlich der Øresundbrücke, die Schweden mit Dänemark verbindet.

Das Fahrgastaufkommen Frankreichs und des Vereinigten Königreichs hat sich seit 1997 um 22% bzw. um 17% verringert, da der Kanaltunnel und Billigflüge Alternativen zum Seeverkehr bieten.

Der Rückgang des Fahrgastaufkommens in Polen zwischen 2003 und 2005 ist größtenteils auf die Einstellung des "zollfreien" Verkehrs zwischen polnischen und deutschen Häfen aufgrund Polens Beitritt zur EU im Mai 2004 zurückzuführen.

Tabelle 6: In allen Häfen an und von Bord gegangene Fahrgäste (in 1.000)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005			Zunahme 2004-2005 (in %)
	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Von Bord	An Bord	Insgesamt	
BE ⁽¹⁾	1 946	1 696	1 553	1 520	1 377	1 125	739	787	461	461	922	+17,2%
BG	:	:	:	:	3	6	4	6	8	4	13	+129,5%
DK	76 209	63 448	57 345	51 830	47 862	48 178	48 653	48 555	23 963	23 961	47 924	-1,3%
DE	:	:	:	31 378	31 817	33 222	32 146	29 815	14 677	14 813	29 490	-1,1%
EE	:	:	:	:	5 740	5 136	5 172	6 452	3 454	3 432	6 885	+6,7%
IE	4 380	4 682	4 358	4 218	3 895	3 893	3 747	3 550	1 666	1 609	3 275	-7,7%
EL ⁽²⁾	32 259	35 364	37 180	27 867	50 149	101 210	102 760	96 744	42 915	43 153	86 068	-11,0%
ES	13 939	15 349	16 225	14 582	18 623	18 947	20 041	21 694	11 880	10 530	22 410	+3,3%
FR	33 124	30 825	30 436	27 881	27 724	29 110	27 405	27 068	12 849	12 955	25 804	-4,7%
IT	80 181	80 618	85 438	86 376	86 882	82 700	82 576	83 316	39 476	39 277	78 753	-5,5%
CY	:	:	:	:	:	339	287	247	97	97	194	-21,4%
LV	:	:	:	:	26	23	118	130	68	75	144	+10,6%
LT	:	:	:	:	101	107	135	146	82	85	166	+13,7%
MT	:	:	:	:	:	:	166	225	89	89	178	-20,9%
NL ⁽³⁾	1 964	1 840	1 949	2 004	2 041	2 202	2 015	2 012	1 058	1 057	2 116	+5,1%
PL	:	:	:	:	4 416	3 304	3 188	2 031	816	831	1 647	-18,9%
PT ⁽³⁾	34	473	472	534	542	502	616	650	332	330	662	+1,9%
RO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
SI	:	:	:	:	34	42	47	42	18	18	35	-16,8%
FI	15 191	15 986	16 146	15 964	16 729	16 577	16 341	16 806	8 582	8 530	17 112	+1,8%
SE	40 949	41 749	41 574	36 573	32 350	32 112	32 748	33 318	16 380	16 237	32 617	-2,1%
UK	36 287	36 884	35 813	33 851	34 516	35 623	33 708	32 837	15 062	15 145	30 207	-8,0%
EU-27	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
EU-25	:	:	:	:	:	:	412 607	406 427	193 924	192 685	386 608	-4,9%
EU-15	:	:	:	334 581	354 506	405 400	403 494	397 153	189 301	188 058	377 358	-5,0%
HR	:	:	:	14 940	16 833	18 410	19 483	21 519	11 083	11 099	22 182	+3,1%
IS	:	:	:	318	360	393	407	404	211	211	422	+4,4%
NO	:	:	:	:	:	6 077	4 656	5 787	3 146	3 517	6 663	+15,1%
Insgesamt	336 462	328 915	328 489	349 839	382 018	439 238	437 158	434 142	208 372	207 517	415 888	-4,2%

(1) Die zwischen 2004 und 2005 verbuchte Zunahme ist teilweise auf eine Verbesserung des Datenmeldesystems zurückzuführen.

(2) EL von 1997 bis 2001: unvollständige Daten.; bis 2003 sind in den Daten keine Kreuzfahrtpassagiere enthalten; die Zahl der Fahrgäste ohne Kreuzfahrtpassagiere lag 2004 bei 96 416 und 2005 bei 85 392.

(3) NL and PT: Daten ohne Kreuzfahrtpassagiere.

Tabelle 7: Die 20 größten Passagierhäfen 2005 – auf der Grundlage der an und von Bord gegangenen Passagiere (in 1.000)

Platz 2005	Hafen	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005			Zunahme 2004-2005 (in %)	Durch- schnittliche jährliche Zuwachsrates 1997-2005 (in %)
		Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Von Bord	An Bord	Insgesamt		
1	Dover (UK)	21 236	19 330	18 462	16 197	15 957	16 449	14 770	14 429	6 728	6 773	13 501	-6,4%	-5,5%
2	Calais (FR)	20 060	18 117	17 100	15 066	14 370	14 991	13 729	13 259	5 825	5 870	11 695	-11,8%	-6,5%
3	Paloukia Salaminas (EL) ⁽¹⁾	:	:	:	:	3 624	12 133	12 541	11 568	5 879	5 784	11 663	+0,8%	:
4	Perama (EL) ⁽¹⁾	:	:	:	:	3 624	12 133	12 541	11 568	5 784	5 879	11 663	+0,8%	:
5	Helsingborg (SE)	13 397	13 747	14 407	13 525	11 771	11 666	11 693	11 808	5 559	5 543	11 102	-6,0%	-2,3%
6	Piraeus (EL) ⁽²⁾	8 707	9 131	9 590	7 289	8 237	8 639	9 315	10 713	5 240	5 836	11 076	+3,4%	+3,1%
7	Helsingør (Elsinore) (DK)	13 302	13 655	14 257	13 322	11 513	11 609	11 646	11 612	5 501	5 522	11 023	-5,1%	-2,3%
8	Messina (IT)	11 157	11 208	10 522	11 898	11 612	10 256	9 833	10 128	4 982	4 819	9 802	-3,2%	-1,6%
9	Reggio Di Calabria (IT)	11 000	11 075	10 434	11 839	11 511	10 137	9 698	9 992	4 736	4 909	9 645	-3,5%	-1,6%
10	Helsinki (FI)	8 146	8 616	9 073	9 251	9 010	8 871	8 549	8 747	4 433	4 422	8 854	+1,2%	+1,0%
11	Stockholm (SE)	7 499	7 780	7 977	7 746	7 001	6 826	7 294	7 823	3 936	4 274	8 211	+5,0%	+1,1%
12	Rødby (Færgehavn) (DK)	5 975	5 850	5 617	5 430	6 028	6 508	6 421	6 744	3 380	3 380	6 761	+0,2%	+1,6%
13	Puttgarden (DE)	:	:	:	5 430	5 984	6 592	6 422	6 741	3 316	3 444	6 760	+0,3%	:
14	Tallinn (EE)	:	:	:	:	5 740	5 136	5 172	6 452	3 358	3 342	6 701	+3,9%	:
15	Napoli (IT)	7 277	6 168	6 960	6 748	7 056	6 708	6 811	6 801	3 019	3 065	6 084	-10,5%	-2,2%
16	Algeciras (ES) ⁽³⁾	3 528	3 808	4 034	:	4 402	4 286	4 542	4 605	2 345	2 483	4 828	+4,8%	+4,0%
17	Palma Mallorca (ES) ⁽³⁾	907	1 115	1 300	1 864	1 873	2 286	2 537	3 773	2 330	2 282	4 611	+22,2%	+22,5%
18	Santa Cruz de Tenerife (ES) ⁽³⁾	3 980	4 357	4 553	4 927	4 910	4 861	5 011	5 164	2 442	2 122	4 564	+11,6%	+1,7%
19	Capri (IT)	4 995	4 650	5 555	5 404	5 546	5 028	4 749	4 771	1 952	1 909	3 860	-19,1%	-3,2%
20	Turku (FI)	3 601	3 656	3 678	3 514	4 074	4 025	4 039	3 828	1 856	1 840	3 697	-3,4%	+0,3%

(1) Unvollständige Daten für 2001.

(2) Bis 2003 sind in den Daten keine Kreuzfahrtpassagiere enthalten; die Zahl der Fahrgäste ohne Kreuzfahrtpassagiere lag 2004 bei 10 584 und 2005 bei 10 458.

(3) Die Daten für den Zeitraum 2003-2005 sind vorläufig und werden wahrscheinlich revidiert.

2005 befanden sich vier italienische, drei griechische und drei spanische Häfen unter den 20 größten Passagierhäfen (s. [Tabelle 7](#)). Dänemark, Finnland und Schweden hatten jeweils zwei Häfen unter den ersten 20, Deutschland, Estland,

Frankreich und das Vereinigte Königreich jeweils einen. In zehn dieser 20 Häfen war das gesamte Fahrgastaufkommen 2005 geringer als 2004. Früher befanden sich zwei weitere griechische Häfen unter den Top 20, Rio and Antirio, die einen

drastischen Rückgang des Fahrgastaufkommens (von 14 Mio. Passagieren in den Jahren 2002-2003 auf nur 2 Mio. im Jahr 2005) zu verbuchen hatten, was auf die bereits erwähnte Eröffnung einer Brücke zwischen dem Golf von Korinth und dem Golf von Patraikos im Jahr 2004 zurückzuführen war, die den Peloponnes mit dem griechischen Festland verbindet.

Dover und Calais sind seit 1997 unverändert die wichtigsten Häfen. Der deutliche Rückgang der Fahrgastzahlen von 1997 bis 2005 (um 36% bzw. 42%) zeigt, dass der bereits erwähnte Schienen- und Luftverkehr mittlerweile erfolgreiche Alternativen zum Seeverkehr bieten. Von 2001 auf 2002 verzeichneten Dover und Calais zwar steigende Werte, dies konnte jedoch einen weiteren Rückgang in den Jahren 2003 und 2004 nicht verhindern.

Die Häfen der wichtigsten griechischen Fährverbindung, Perama und Paloukia, lagen 2005 mit jeweils 11,7 Mio. Fahrgästen auf Platz 3 und 4.

Helsingborg und Helsingør, die durch eine stark befahrene Fährlinie verbunden sind, lagen 2005 auf Platz 5 und 4. Die Fahrgastzahlen in diesen Häfen gehen seit 1997 aufgrund der bereits erwähnten Verbindung über die Øresund-Brücke zurück.

Von den Häfen mit über 10 Mio. Fahrgästen hatten nur die griechischen Häfen 2005 eine Zunahme bei der Zahl der Passagiere zu verbuchen, insbesondere der Hafen von Piräus (+3,4%), der sich von Platz 7 auf Platz 6 verbesserte.

Die Häfen von Palma de Mallorca und Turku kamen auf der Liste der Top 20 im Hinblick auf die Zahl der an und von Bord gegangenen Fahrgäste auf Platz 17 bzw. 20.

Tabelle 8 zeigt die Aufschlüsselung der Fahrgastzahlen (ohne Kreuzfahrtpassagiere) nach innerstaatlichem, grenzüberschreitendem Intra-EU-27- und grenzüberschreitendem Extra-EU-27-Verkehr. Diese Aufstellung wurde aus den Angaben der Haupthäfen über den jeweils anderen Hafen einer Fahrt (Abgangs- bzw. Bestimmungshafen) errechnet. Im Gegensatz zu den Tabellen 6 und 7 spiegeln die Angaben nicht die Zahlen der insgesamt in den Häfen an und von Bord gegangenen Fahrgäste wider, sondern geben Aufschluss über die Beförderung von Personen auf dem Seeweg, also zwischen den Häfen (siehe auch „Anmerkungen zur Methodik“).

Der Personenseeverkehr erfolgte hauptsächlich auf innerstaatlicher und Intra-EU-27-Ebene (54% bzw. 39% für die EU-27 insgesamt).

Die Länder, in denen der grenzüberschreitende Intra-EU-27-Verkehr eine große Rolle spielt, verfügen über wichtige regelmäßige Fährverbindungen mit anderen EU-27-Ländern. Länder mit Inseln haben dagegen den höchsten Anteil am innerstaatlichen Personenverkehr zu verbuchen.

Die Länder, die 2005 einen relativ hohen Anteil am grenzüberschreitenden Extra-EU-27-Verkehr zu verbuchen hatten, waren Spanien und Dänemark (23% bzw. 11%). Dies war hauptsächlich auf ihre geografische Lage zurückzuführen: Spanien verzeichnete beträchtlichen Verkehr mit Marokko und Dänemark mit Norwegen.

Tabelle 8: Personenseeverkehr (ohne Kreuzfahrtpassagiere) zwischen den Haupthäfen⁽¹⁾ im Meldeland und ihren Partnerhäfen, geografisch gruppiert (in % der beförderten Fahrgäste, ohne Kreuzfahrtpassagiere)

	2004					2005					Zuwachsrate des Gesamtverkehrs 2004-2005 (in %)
	Gesamtverkehr (in 1 000)	Davon				Gesamtverkehr (in 1000)	Davon				
		Innerstaatlich	Intra-EU-27	Extra-EU-27	Unbekannt		Innerstaatlich	Intra-EU-27	Extra-EU-27	Unbekannt	
BE	742	0%	100%	0%	0%	781	0%	100%	0%	0%	+5,3%
BG ⁽²⁾	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
DK	36 559	24%	65%	11%	0%	35 636	25%	64%	11%	0%	-2,5%
DE	20 744	40%	57%	3%	0%	20 149	40%	56%	4%	0%	-2,9%
EE	6 452	:	99%	1%	0%	6 701	0%	99%	1%	0%	+3,9%
IE	2 434	0%	100%	0%	0%	2 227	0%	100%	0%	0%	-8,5%
EL	47 747	95%	5%	0%	0%	42 806	94%	6%	0%	0%	-10,3%
ES	16 954	69%	8%	23%	0%	17 614	69%	8%	23%	0%	+3,9%
FR	25 077	15%	75%	3%	7%	23 542	17%	72%	3%	8%	-6,1%
IT	43 474	88%	8%	4%	0%	40 656	88%	8%	4%	0%	-6,5%
CY ⁽²⁾	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
LV ⁽²⁾	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
LT	146	0%	99%	0%	0%	166	0%	99%	1%	0%	+13,7%
MT ⁽²⁾	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
NL	2 012	:	100%	0%	0%	2 116	:	97%	3%	0%	+5,1%
PL	1 866	:	45%	1%	53%	1 578	6%	91%	3%	0%	-15,4%
PT	309	100%	0%	0%	0%	309	100%	0%	0%	0%	+0,2%
RO ⁽²⁾	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
SI ⁽²⁾	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
FI	15 979	3%	96%	0%	0%	16 290	3%	97%	0%	0%	+1,9%
SE	31 404	5%	91%	4%	0%	30 612	5%	91%	4%	0%	-2,5%
UK	29 454	12%	87%	1%	0%	26 928	12%	87%	1%	0%	-8,6%
EU-27	222 453	55%	38%	6%	1%	212 332	54%	39%	6%	1%	-4,6%
HR ⁽³⁾	:	:	:	:	:	11 075	94%	6%	0%	0%	:
IS ⁽²⁾	0	:	:	:	:	0	:	:	:	:	:
NO ⁽³⁾	5 777	:	100%	:	:	6 460	:	100%	:	:	+11,8%

(1) Gemäß der Richtlinie 95/64/EG des Rates sind "Haupthäfen" im Personenverkehr diejenigen Häfen, in denen jährlich mehr als 200 000 Fahrgäste abgefertigt werden.

(2) In diesen Ländern gibt es keinen wichtigen Passagierhafen.

(3) Die Anteile des grenzüberschreitenden Intra-EU-27-Verkehrs und des Extra-EU-27-Verkehrs für Nicht-EU-Länder geben den Anteil des Gesamtverkehrs mit EU-27- bzw. Nicht-EU-27-Ländern wieder.

Seeverkehr nach Schiffstypen

Tabelle 9: Anzahl und Bruttoreaumzahl (BRZ) der in den Haupthäfen der EU-27 anlegenden Schiffe nach Schiffstyp (basierend auf dem gemeldeten eingehenden Verkehr)

SCHIFFSTYP	2004		2005		Zuwachs 2004-2005	
	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe (%)	BRZ (%)
TANKSCHIFF	101 995	1 192 954	106 163	1 265 784	+4,1%	+6,1%
SCHÜTTGUTSCHIFF	42 935	494 761	44 323	515 578	+3,2%	+4,2%
CONTAINERSCHIFF	89 955	1 569 682	90 560	1 602 848	+0,7%	+2,1%
SPEZIALFRACHTSCHIFF	26 511	478 081	30 590	535 351	+15,4%	+12,0%
STÜCKGUTFRACHTER	1 130 814	7 703 497	1 068 628	7 672 718	-5,5%	-0,4%
TROCKENFRACHTLEICHTER	7 381	14 765	7 355	15 412	-0,4%	+4,4%
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	634 768	1 180 856	629 017	1 236 087	-0,9%	+4,7%
KREUZFAHRTSCHIFF	6 119	212 666	6 689	265 933	+9,3%	+25,0%
OFFSHORE-FAHRZEUG ⁽¹⁾	9 465	22 033	10 224	24 165	+8,0%	+9,7%
ANDERE ⁽²⁾	48 257	169 601	32 773	84 049	-32,1%	-50,4%
Insgesamt	2 098 200	13 038 897	2 026 322	13 217 924	-3,4%	+1,4%

(1) Für Offshore-Fahrzeuge müssen keine Daten vorgelegt werden.

(2) Zur Kategorie "Andere" gehören Fischereifahrzeuge, Schlepper und sonstige Schiffe (für die keine Meldepflicht besteht) sowie Schiffe, deren Typ unbekannt ist.

Die Tabellen 9 und 10 geben Aufschluss über die Verteilung des Seeverkehrs auf die einzelnen Schiffstypen (Zahl der Schiffe, die die Haupthäfen anlaufen, und die Bruttoreaumzahl). Die Daten beziehen sich nur auf den eingehenden Verkehr.

Die Zahl der in den Haupthäfen der EU-27 anlegenden Schiffe lag 2005 wiederum über 2 Millionen, ging gegenüber 2004 jedoch um 3,4% zurück. Allerdings erhöhte sich die Bruttoreaumzahl der Schiffe gegenüber 2004 insgesamt um 1,4%, d. h. die durchschnittliche Größe der Schiffe nahm zu (von etwa 6 200 t im Jahr 2004 auf etwa 6 500 t im Jahr 2005).

Bezogen auf alle Schiffe wurden 2005 in Griechenland mit 472 000 die meisten Schiffe abgefertigt, gefolgt von Italien (454 000) und Dänemark (367 000). 2004 lag Italien im Hinblick auf die Zahl der abgefertigten Schiffe an erster Stelle. Gemessen an der gesamten Bruttoreaumzahl je Land liegt Italien jetzt allerdings auf Platz 1 und hat somit das Vereinigte Königreich überholt.

Die durchschnittliche Größe (in BRZ) aller in den Haupthäfen anlegenden Schiffe variierte zwischen ca. 1 900 t in Griechenland und über 23 000 t in Malta (wie bereits erwähnt, lag der Durchschnitt der EU-27 bei etwa 6 500 t). Die durchschnittliche Größe der in kroatischen Häfen anlegenden Schiffe betrug etwa 1 100 t. Diese Ergebnisse auf Länderebene hängen jedoch in großem Maße von der Bedeutung und der durchschnittlichen BRZ der unterschiedlichen Schiffstypen ab, für die die einzelnen Länder Daten vorlegen.

In der EU-27 und den meisten Ländern überwog die Kategorie „Stückgutfrachtschiff“. Insbesondere in Dänemark entfielen auf diese Kategorie fast 95 % der Bruttoreaumzahl (BRZ) der Schiffe und der Schiffsbewegungen, in Schweden 94 % der BRZ und 85 % der Schiffsbewegungen und in Finnland sowie in Litauen 84 % der BRZ und 76 % der Schiffsbewegungen.

Fahrgastschiffe lagen in der EU-27 im Hinblick auf die Zahl der Schiffe auf Platz 2, während Containerschiffe bezogen auf die gesamte Bruttoreaumzahl diesen Platz einnahmen.

In Griechenland, Estland und Lettland waren Fahrgastschiffe (einschließlich Kreuzfahrtschiffe) der wichtigste Schiffstyp. Auf sie entfielen in Griechenland und Estland über 80 % des Seeverkehrs gemessen an der gesamten Bruttoreaumzahl der Schiffe sowie 93 % und 83% gemessen an der Zahl der in den großen griechischen bzw. estnischen Häfen einlaufenden Schiffe.

Der Containerverkehr hatte in Malta und Rumänien die größte Bedeutung. Bei diesem Schiffstyp sind vielfach deutliche Unterschiede hinsichtlich der Zahl der in den Haupthäfen einlaufenden Schiffe und des beförderten Bruttogewichts zu beobachten. In Irland entsprach die Zahl der Containerschiffe, die die Haupthäfen anliefen, 19 % des gesamten Schiffsaufkommens, allerdings entfielen nur 7 % des Güterumschlags in Tonnen auf diesen Schiffstyp. Demgegenüber machten in Belgien Containerschiffe 13% der insgesamt in den Haupthäfen einlaufenden Schiffe aus, während sich die Bruttoreaumzahl auf 28% des Gesamtwertes belief.

Die Kategorie „Tankschiff“ hatte in Bulgarien, Portugal, den Niederlanden (vor allem aufgrund des Rohölterminals Europoort/Rotterdam), Spanien und Zypern einen hohen Anteil an der Bruttoreaumzahl und den Schiffsbewegungen.

Einen nennenswerten Anteil hatten Spezialfrachtschiffe nur in Belgien (33% der Schiffe, die die wichtigsten belgischen Häfen anliefen, 41% der gesamten BRZ), Slowenien (35% der gesamten BRZ) und in Zypern (23% der gesamten BRZ); in den anderen Ländern waren sie unerheblich. Allerdings hatte dieser Schiffstyp zusammen mit „Kreuzfahrtschiffen“ in der EU-27 zwischen 2004 und 2005 die dynamischsten Wachstumsraten aufzuweisen.

Tabelle 10: Anzahl und Bruttoreaumzahl (BRZ) der 2005 in den Haupthäfen anlegenden Schiffe nach Schiffstyp (basierend auf dem gemeldeten eingehenden Verkehr)

SCHIFFSTYP	BELGIEN		BULGARIEN		DANEMARK		DEUTSCHLAND		ESTLAND	
	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)
TANKSCHIFF	5 329	44 388	475	6 960	1 893	10 177	3 627	41 582	109	682
SCHÜTTGUTSCHIFF	44	2 312	1 159	7 735	2 282	9 692	3 303	31 173	480	1 146
CONTAINERSCHIFF	4 315	136 764	461	3 635	1 525	14 822	11 935	223 207	480	3 064
SPEZIALFRACHTSCHIFF	10 838	199 089	:	:	3 572	5 645	952	28 195	1	1
STÜCKGUTFRACHTER	7 898	87 354	1 203	4 989	348 474	1 032 793	65 105	625 682	389	6 482
TROCKENFRACHTLEICHTER	34	600	1	0	451	1 853	87	305	23	64
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	10	139	57	346	8 672	2 121	26 951	14 138	9 010	101 595
KREUZFAHRTSCHIFF	76	2 906	:	:	495	23 142	286	8 130	332	11 679
OFFSHORE-FAHRZEUG ⁽¹⁾	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ANDERE ⁽²⁾	3 883	13 452	:	:	:	:	811	9 304	:	:
Insgesamt	32 427	487 005	3 356	23 665	367 364	1 100 246	113 057	981 717	10 824	124 712

SCHIFFSTYP	IRLAND		GRIECHENLAND		SPANIEN		FRANKREICH		ITALIEN	
	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)
TANKSCHIFF	1 640	9 638	10 294	45 656	17 337	289 308	9 224	145 494	16 832	218 158
SCHÜTTGUTSCHIFF	937	8 073	6 819	22 948	7 630	96 585	3 616	47 079	3 699	65 840
CONTAINERSCHIFF	2 531	12 519	2 631	43 014	27 523	267 547	4 856	141 556	8 413	222 085
SPEZIALFRACHTSCHIFF	374	7 981	2 156	32 618	2 233	29 218	1 394	28 485	2 282	55 911
STÜCKGUTFRACHTER	7 555	130 700	8 748	31 827	36 868	328 227	40 392	732 930	306 480	1 301 133
TROCKENFRACHTLEICHTER	1	1	3 927	4 213	:	:	93	28	1 052	2 437
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	58	1 944	437 059	724 257	21 397	284 221	3 381	18 336	111 073	33 867
KREUZFAHRTSCHIFF	80	2 203	:	:	213	7 888	686	22 653	3 240	143 320
OFFSHORE-FAHRZEUG ⁽¹⁾	:	:	:	:	2	1	9	17	846	626
ANDERE ⁽²⁾	:	:	123	146	8 241	30 412	11 531	13 023	91	26
Insgesamt	13 176	173 060	471 757	904 680	121 444	1 333 406	75 182	1 149 602	454 008	2 043 404

SCHIFFSTYP	ZYPERN		LETTLAND		LITAUEN		MALTA		NIEDERLANDE	
	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)
TANKSCHIFF	991	8 316	178	1 546	39	326	117	1 985	10 237	152 724
SCHÜTTGUTSCHIFF	123	1 172	574	1 747	88	1 160	559	2 169	2 493	97 178
CONTAINERSCHIFF	869	11 073	393	2 715	353	1 758	1 954	58 064	6 381	184 272
SPEZIALFRACHTSCHIFF	587	10 954	:	:	15	57	29	269	142	2 047
STÜCKGUTFRACHTER	1 636	6 566	9	12	2 077	23 427	274	5 702	23 737	238 261
TROCKENFRACHTLEICHTER	12	4	2	8	53	124	:	:	:	:
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	429	8 437	1 081	15 590	:	:	:	:	116	5 079
KREUZFAHRTSCHIFF	:	:	:	:	59	1 028	:	:	:	:
OFFSHORE-FAHRZEUG ⁽¹⁾	:	:	:	:	:	:	:	:	1 666	4 134
ANDERE ⁽²⁾	333	568	19	27	51	77	:	:	1 912	6 131
Insgesamt	4 980	47 089	2 256	21 645	2 735	27 958	2 933	68 190	46 684	689 826

SCHIFFSTYP	POLEN		PORTUGAL		RUMANIEN		SLOWENIEN		FINNLAND	
	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)
TANKSCHIFF	1 750	12 520	2 429	28 363	335	6 542	119	1 866	3 366	30 688
SCHÜTTGUTSCHIFF	2 614	17 839	596	9 949	1 081	10 393	646	5 648	747	6 842
CONTAINERSCHIFF	1 124	5 843	2 397	23 000	1 691	24 501	356	5 821	1 873	14 488
SPEZIALFRACHTSCHIFF	225	1 148	513	10 377	122	1 581	396	8 559	489	6 848
STÜCKGUTFRACHTER	5 878	69 345	5 844	32 959	42	348	454	2 155	30 739	510 509
TROCKENFRACHTLEICHTER	133	384	13	9	:	:	77	143	1 011	3 687
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	1 902	1 607	83	1 386	:	:	23	56	2 167	20 921
KREUZFAHRTSCHIFF	127	3 910	558	21 565	:	:	:	:	263	9 766
OFFSHORE-FAHRZEUG ⁽¹⁾	:	:	3	5	:	:	:	:	:	:
ANDERE ⁽²⁾	112	299	:	:	2	10	:	:	:	:
Insgesamt	13 865	112 894	12 436	127 613	3 273	43 376	2 071	24 248	40 655	603 750

SCHIFFSTYP	SCHWEDEN		VEREINIG. KONIGREICH		KROATIEN		ISLAND		NORWEGEN	
	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)	Schiffe	BRZ (in 1 000)
TANKSCHIFF	4 240	34 354	15 602	174 510	1 017	6 648	:	:	3 289	24 689
SCHÜTTGUTSCHIFF	1 816	8 647	3 017	60 249	556	3 993	:	:	3 248	10 209
CONTAINERSCHIFF	1 428	14 307	7 071	188 794	64	1 835	:	:	1 424	6 534
SPEZIALFRACHTSCHIFF	395	9 442	3 875	96 925	4	16	:	:	141	927
STÜCKGUTFRACHTER	74 684	1 026 410	100 142	1 474 908	94 447	130 641	:	:	22 413	139 223
TROCKENFRACHTLEICHTER	255	1 428	130	124	11	8	:	:	30	53
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	5 534	2 035	14	10	59 833	12 076	:	:	693	21 284
KREUZFAHRTSCHIFF	:	:	274	7 741	3 954	23 277	:	:	905	38 903
OFFSHORE-FAHRZEUG ⁽¹⁾	:	:	7 698	19 382	28	24	:	:	2 635	9 217
ANDERE ⁽²⁾	:	:	5 664	10 573	3 471	665	:	:	:	:
Insgesamt	88 352	1 096 622	143 487	2 033 216	163 385	179 182	:	:	34 778	251 039

(1) Für Offshore-Fahrzeuge müssen keine Daten vorgelegt werden.

(2) Zur Kategorie "Andere" gehören Fischereifahrzeuge, Schlepper und sonstige Schiffe (für die keine Meldepflicht besteht) sowie Schiffe, deren Typ unbekannt ist.

➤ WICHTIGE HINWEISE – ANMERKUNGEN ZUR METHODIK

Diese Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ basiert auf Daten, die im Rahmen der EU-Seeverkehrsrichtlinie (Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs - ABl. L 320 vom 30.12.1995, S. 25) erhoben wurden.

Gemäß der Richtlinie sind „Haupthäfen“ diejenigen Häfen, in denen jährlich mehr als 1 Mio. t Güter umgeschlagen oder mehr als 200 000 Fahrgäste abgefertigt werden. Für Haupthäfen werden mehr Angaben erhoben als für die übrigen Häfen. Allerdings können die Länder auch zusätzliche Daten für kleinere Häfen auf freiwilliger Basis ausweisen.

Aufgrund von Ausnahmeregelungen für einige Mitgliedstaaten sind die Daten auf EU-15-Ebene für den Zeitraum von 1997 bis 1999 nicht für alle Aspekte vollständig.

Für die Länder, die der EU 2004 und 2007 beigetreten sind, liegen in der Regel Daten ab den Bezugsjahren 2001 bis 2003 vor. Infolgedessen decken die Daten für den Zeitraum von 1997 bis 2002 die EU-27-Ebene nicht vollständig ab.

Die Aggregate für die EU-27 (EU-25) beziehen sich auf den Gesamtwert für 22 (20) Mitgliedstaaten, da die Tschechische Republik (CZ), Luxemburg (LU), Ungarn (HU), Österreich (AT) und die Slowakei (SK) über keine Seehäfen verfügen.

Island (IS) und Norwegen (NO) übermitteln Daten als Mitglieder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Liechtenstein (LI) verfügt über keine Seehäfen.

Kroatien (HR) und die Türkei (TR) sind EU-Kandidatenländer. Kroatien liefert Daten auf freiwilliger Grundlage.

Belgien (BE): 2005 wurden die Datenquellen für einige Häfen verbessert.

Deutschland (DE): Die Daten für die nahe beieinander gelegenen Häfen Bremen und Bremerhaven werden in dieser Veröffentlichung zusammengefasst.

Estland (EE): Estland hat mit dem Bezugsjahr 2002 mit der Übermittlung statistischer Daten über den Seeverkehr gemäß der EU-Seeverkehrsrichtlinie begonnen. Für 2001 wurden nur aggregierte Daten übermittelt.

Griechenland (EL): Der statistische Erfassungsgrad der Daten hat sich zwischen den Bezugsjahren 2001 und 2002 erheblich verbessert. So wurde insbesondere im letzten Quartal 2001 mit der Erhebung von Daten über den Fährverkehr begonnen.

Spanien (ES): Die Daten schließen auch Ceuta und Melilla ein. Der statistische Erfassungsgrad hat sich 2001 deutlich verbessert (Aufnahme neuer Häfen). Es liegen nur Daten über „Haupthäfen“ vor. Die Daten für den Zeitraum 2003-2005 sind vorläufig und werden wahrscheinlich revidiert.

Frankreich (FR): Bei den von Frankreich gemeldeten Daten werden der Güterumschlag und das Passagieraufkommen in den Häfen der französischen überseeischen Gebiete (Départements d'Outre Mer/Territoires d'Outre Mer) berücksichtigt: Réunion, Guyana, Guadeloupe und Martinique. Der Verkehr zwischen diesen Gebieten und dem französischen Festland gilt als innerstaatlicher Verkehr.

Italien (IT): 2005 wurden die Datenerhebungsverfahren teilweise modifiziert.

Lettland (LV): Die Daten über Güterumschlag, Fahrgäste und Schiffe beziehen sich bis 2003 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Angaben über Fahrgäste beziehen sich für 2004 und 2005 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Litauen (LT): Die Daten über Güterumschlag, Fahrgäste und Schiffe beziehen sich für 2003 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Die Angaben über Fahrgäste beziehen sich für 2001 und 2002 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Malta (MT): Die Daten über Güterumschlag, Fahrgäste und Schiffe beziehen sich für 2003 und 2004 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Niederlande (NL): Die Daten über Güterumschlag, Fahrgäste und Schiffe beziehen sich seit 2001 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr (es werden nur Angaben des Zolls vorgelegt). Einige Zahlen (insbesondere in Bezug auf die niederländischen Häfen in Tabelle 3) könnten jedoch geringfügig zu niedrig angesetzt sein.

Polen (PL): Die Daten über Güterumschlag, Fahrgäste und Schiffe beziehen sich bis 2003 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Portugal (PT): Die Daten schließen die Azoren und Madeira ein.

Rumänien (RO): Die Daten über Güterumschlag und Schiffe beziehen sich bis 2002 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Der innerstaatliche Seeverkehr ist aufgrund von geografischen Merkmalen nicht entwickelt.

Slowenien (SI): Die Daten über Güterumschlag, Fahrgäste und Schiffe beziehen sich für 2003, 2004 und 2005 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Finnland (FI): Die Daten über Güterumschlag, Fahrgäste und Schiffe beziehen sich bis 2000 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Vereinigtes Königreich (UK): Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Tees werden als „Tees und Hartlepool“ gemeldet. Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Humber werden als 'Immingham' gemeldet, das sich an der Ostküste (Nordsee) des Vereinigten Königreichs befindet. Forth bezieht sich auf Hafenanlagen am Firth of Forth in der Nähe von Edinburgh.

Kroatien (HR): Die statistische Erfassung des innerstaatlichen Verkehrs hat sich seit der Erhebung der Daten von 2004 verbessert.

Norwegen (NO) hat mit dem Bezugsjahr 2002 mit der Übermittlung statistischer Daten über den Seeverkehr gemäß der EU-Seeverkehrsrichtlinie begonnen.

Tabelle 1: Die Daten für Estland bis einschließlich 2004 beziehen sich nur auf die wichtigsten Häfen.

Von 1997 bis 1999 bezogen sich die Daten für Griechenland nur auf die wichtigsten Häfen.

Die Daten für Spanien beziehen sich nur auf die wichtigsten Häfen. Kroatien hat 2000 begonnen, Daten über den Seeverkehr vorzulegen, Bulgarien (BG), Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien und Slowenien 2001, Zypern (CY) 2002 und Malta 2003.

Tabellen 2 und 3: Die Kategorie „Ro-Ro-Einheiten“ enthält selbstfahrende und nicht selbstfahrende Einheiten. Ro-Ro = Roll-on/Roll-off.

Tabelle 4: Bei der Erfassung von Containern kann es zu Inkonsistenzen kommen: In einigen Fällen beziehen sich die Daten nur auf Lift-On-Lift-Off-Container, in anderen sind auch durch Ro-Ro-Einheiten beförderte Container in den Angaben enthalten.

Tabellen 5 und 8: Bei der Schätzung des Güter-/Personenseeverkehrs ist das Problem der „Doppelzählung“ zu berücksichtigen, also dass die selbe Ladung/die selben Passagiere sowohl vom Belade-/Abfahrtschiff – als ausgehend – als auch vom Entlade-/Ankunftshafen – als eingehend – gemeldet wird bzw. werden. Soweit möglich wurde dies bei der Schätzung des "innerstaatlichen Verkehrs" der einzelnen Länder und des "grenzüberschreitenden Intra-EU-27-Verkehrs" der EU-27 gemacht. Idealerweise sollte zur Berechnung dieser Aggregate nur der eingehende Verkehr (oder nur der ausgehende) herangezogen werden. In der Praxis gilt beispielsweise: innerstaatlicher Verkehr = innerstaatlicher eingehender Verkehr + „ein Teil“ des innerstaatlichen ausgehenden Verkehrs, wobei „ein Teil“ sich auf die Meldungen des ausgehenden Verkehrs bezieht, für die keine Eingangsmeldungen des Partnerhafens vorliegen.

Die als „innerstaatlicher Verkehr“ der EU-27 ausgewiesenen Zahlen ergeben sich einfach aus der Summe des innerstaatlichen Verkehrs der Mitgliedstaaten.

Mit anderen Worten: Die Summe des innerstaatlichen und des grenzüberschreitenden Intra-EU-27-Verkehrs der EU-27 wäre der "innerstaatliche Verkehr der EU-27", wenn die EU-27 als ein einziges Land behandelt würde.

Alle anderen Angaben (grenzüberschreitender Intra-EU-27-Verkehr für einzelne Länder und grenzüberschreitender Extra-EU-27-Verkehr) beruhen auf der Summe der Eingangs- und Ausgangsmeldungen.

Lettland hat bis 2003, Polen bis Mitte 2004 keine detaillierten Angaben zu Partnerhäfen im Hinblick auf den Güter- und Personenseeverkehr vorgelegt.

Tabelle 6: Eingeschlossen sind Fahrgäste (Kreuzfahrt- und Nichtkreuzfahrtpassagiere), die eine Reise beenden oder beginnen; Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen sind im Prinzip ausgeschlossen.

Für Deutschland liegen bis einschließlich 1999 keine Daten vor (Ausnahmeregelung).

Die Daten für Estland bis einschließlich 2004 beziehen sich nur auf die wichtigsten Häfen.

Spanien: Die Daten beziehen sich nur auf die wichtigsten Häfen.

Portugal: Für 1997 liegen nur Angaben der kleineren Häfen vor.
Kroatien hat 2000 begonnen, Daten über den Personenseeverkehr vorzulegen, Bulgarien, Estland, Lettland, Litauen, Polen und Slowenien 2001, Zypern 2002 und Malta 2003. Für Rumänien sind keine Daten verfügbar.

Tabelle 7: Eingeschlossen sind Fahrgäste (Kreuzfahrt- und Nichtkreuzfahrtpassagiere), die eine Reise beenden oder beginnen; Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen sind im Prinzip ausgeschlossen. Für die Zeit bis einschließlich 1999 liegen deutsche Häfen aufgrund einer Ausnahmeregelung keine Daten vor. Estland hat 2001 begonnen, Daten über den Personenseeverkehr vorzulegen.

Tabelle 8: Siehe oben (Tabelle 5).

Tabellen 9 und 10: Das Konzept der „Eingangsmeldungen“ kann in verschiedenen Ländern unterschiedlich interpretiert werden: Entweder man versteht darunter Schiffe, die in einen Hafen einlaufen, oder Schiffe, die Güter entladen (bzw. Fahrgäste von Bord gehen lassen). Die Aufschlüsselung nach Schiffstyp ist mit Vorsicht zu betrachten, da es bei der Klassifizierung der Schiffe (insbesondere bei "Fähren") abweichende Auslegungen geben kann. Island hat keine Angaben über den Seeverkehr vorgelegt.

Alle in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten stammen von Eurostat und entsprechen dem **Datenstand** in der Eurostat-Datenbank vom **Mai 2007**.

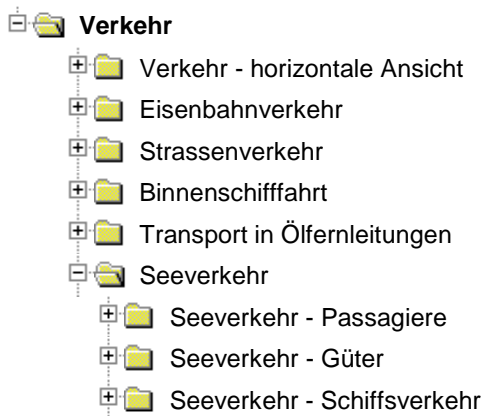
Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Manuel Da Silva (Daten), Virginie Attivissimo (Layout) und Marion Biré (Kommentare) erstellt.

Weitere Informationsquellen:

Veröffentlichungen:

Titel [Glossary for transport statistics - Third edition \(PDF\)](#)
Katalognummer KS-DI-03-002-EN-N

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



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