

Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr 2000-2005

Im Jahr 2005 wurden im EU-25-Kurzstreckenseeverkehr über 1,8 Mrd. Tonnen Güter umgeschlagen, davon nahezu ein Drittel in den Nordseehäfen.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

12/2006

Autor

Giuliano AMERINI

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach See-/Meeresregionen 2

Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2000 und 2005 4

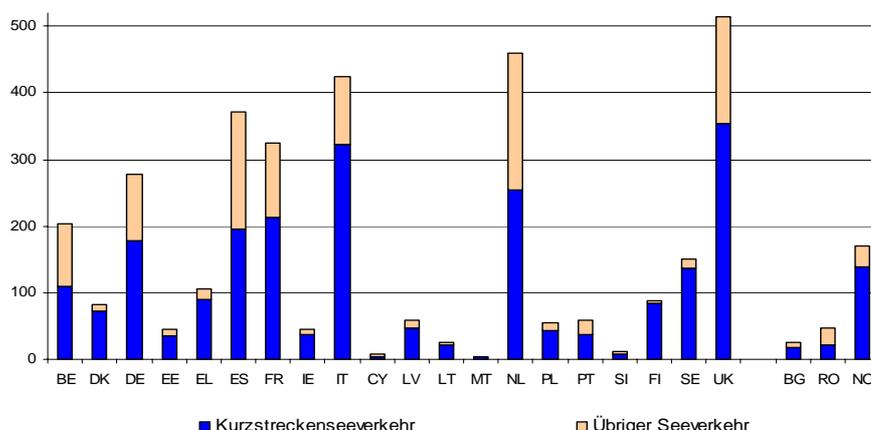
Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten 5

Aufkommen der Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr (in TEU) 7

Die 20 Spitzenreiter unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr 8

Die wichtigsten EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsart 9

Abbildung 1: Anteil der Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr am gesamten Seeverkehr in Mio. Tonnen, 2005



Das Wichtigste in Kürze

Auf den Kurzstreckenseeverkehr⁽¹⁾ entfielen im Jahr 2005 in EU-25 mit über 1,8 Mrd. Tonnen 68 % des gesamten Güterumschlags im Seeverkehr.

Den größten Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr verbuchten das Vereinigte Königreich mit 354 Mio. Tonnen und Italien mit 323 Mio. Tonnen. Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr variierte stark von Land zu Land (siehe Abbildung 1).

In den meisten Mitgliedstaaten von EU-25 kam es von 2004 auf 2005 zu einer Zunahme des Kurzstreckenseeverkehrs; dies gilt nicht für Estland, Griechenland, Litauen, die Niederlande und Finnland.

Nordsee und Mittelmeer hatten mit 28,6 % (591 Mio. Tonnen) bzw. 26,4 % (546 Mio. Tonnen) die größten Anteile am von den EU-25-Mitgliedstaaten gemeldeten Kurzstreckenseeverkehr.

Im Kurzstreckenseeverkehr wird größtenteils Flüssiggut (darunter Flüssiggas, Rohöl und Erdölzerzeugnisse) umgeschlagen, auf das – vornehmlich in Estland, Frankreich und den Niederlanden – mehr als 58 % der gesamten Frachtmenge entfielen.

In allen See-/Meeresregionen war Flüssiggut im Kurzstreckenseeverkehr aus oder nach EU-25 die am häufigsten umgeschlagene Ladungsart; die Anteile variierten allerdings zwischen 69 % im Schwarzen Meer und 40 % im Atlantischen Ozean.

Rotterdam war 2005 der größte Hafen in EU-25, was die Beförderung von allen Ladungsarten im Kurzstreckenseeverkehr mit Ausnahme der mobilen Ro-Ro-Einheiten betrifft. Hinsichtlich der Ro-Ro-Einheiten überwiegte bei den fünf Häfen, die im Kurzstreckenseeverkehr Spitzenreiter sind, der Kurzstreckenseeverkehr gegenüber dem restlichen Seeverkehr (Hochseeverkehr) mit Anteilen von über 95 %.

(1) Der Kurzstreckenseeverkehr, über den in der vorliegenden Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ berichtet wird, umfasst den Gütertransport zwischen den Häfen von EU-25, Bulgarien, Rumänien und Norwegen einerseits und den Häfen im geografischen Europa, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer andererseits. Der übrige Seeverkehr wird häufig als „Hochseeverkehr“ bzw. „Hochseeschifffahrt“ bezeichnet.

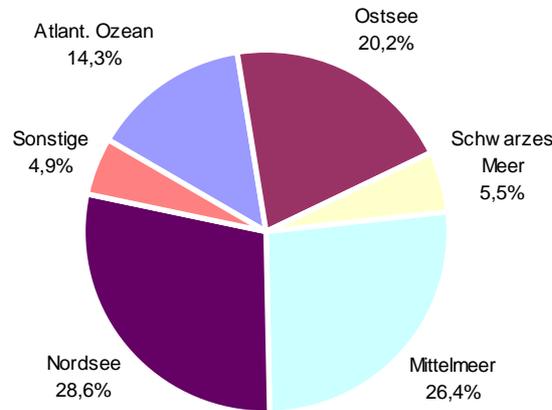


Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach See-/Meeresregionen

In den meisten Ländern (EU-25-Länder, Bulgarien, Rumänien und Norwegen) handelte es sich beim überwiegenden Teil des Seeverkehrs im Jahr 2005 um Kurzstreckenseeverkehr (siehe Abbildung 1). Besonders deutlich überwiegt der Kurzstreckenseeverkehr gegenüber dem übrigen Seeverkehr (Hochseeverkehr) in Finnland (94 %), Malta (92 %), Schweden (91 %), Dänemark (87 %), Griechenland (85 %) und Irland

(81 %). Der Anteil der Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr war auch in den drei baltischen Staaten und in Polen mit über 77 % beträchtlich. Die genannten Länder haben mit die höchsten Anteile am innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehr.

Abbildung 2: Güterbeförderung im EU-25-Kurzstreckenseeverkehr nach See-/Meeresregionen bzw. Frachtgewicht, 2005



2005 wurden im Vereinigten Königreich 354 Mio. Tonnen Fracht im Kurzstreckenseeverkehr befördert (siehe Tabelle 1), was 16 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs von EU-25 entspricht. Danach folgten Italien, die Niederlande und Frankreich mit Anteilen von jeweils 14 %, 11 % und 10 %. Auf die vier genannten Länder entfielen somit über 50 % des EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs.

Tabelle 1: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und See-/Meeresregionen in Mio. Tonnen, 2005

	Atlant. Ozean	Ostsee	Schwarzes Meer	Mittelmeer	Nordsee	Sonstige ⁽¹⁾	Gesamt
BE	15,0	21,7	1,1	23,9	46,9	0,1	108,6
DK	3,4	38,1	0,1	0,7	29,9	0,5	71,6
DE	11,5	84,6	0,2	15,7	65,3	1,7	178,7
EE	2,3	12,8	0,0	1,6	16,3	1,9	34,9
EL	1,2	0,6	13,7	68,5	3,2	1,8	89,0
ES	40,7	16,8	16,7	94,1	27,5	6,9	196,2
FR	45,4	17,2	17,0	53,0	44,2	36,6	213,4
IE	18,9	1,7	0,1	0,5	16,0	0,1	37,2
IT	5,3	2,3	56,6	220,3	11,8	26,4	322,8
CY	0,1	0,0	0,6	2,8	0,3	0,1	3,9
LV	7,2	13,6	0,1	1,4	22,3	1,6	46,1
LT	3,3	5,0	0,7	1,4	9,1	1,1	20,7
MT	0,1	0,0	0,2	2,7	0,2	0,0	3,2
NL	34,4	74,4	2,9	44,3	89,3	8,2	253,5
PL	4,4	13,6	0,4	2,8	17,7	3,4	42,4
PT	14,4	2,7	1,7	10,2	8,2	0,1	37,3
SI	0,0	0,1	0,8	6,3	0,0	0,0	7,3
FI	4,2	51,1	0,1	1,9	25,9	0,1	83,3
SE	4,9	85,7	0,1	2,0	42,6	5,2	137,2
UK	120,0	41,0	1,4	21,4	185,7	5,2	354,4
EU-25	294,6	417,7	114,5	546,2	591,2	101,1	1 847,2
EU-15	277,1	397,7	111,8	533,3	525,2	92,9	1 784,9
BG	0,7	0,0	11,1	5,8	0,1	0,1	17,9
RO	0,6	0,1	7,9	11,9	0,2	1,4	22,1
NO	14,0	15,0	0,1	5,6	98,0	6,9	139,4
Ges.-28	309,9	432,8	133,4	569,5	670,9	109,5	1 995,9

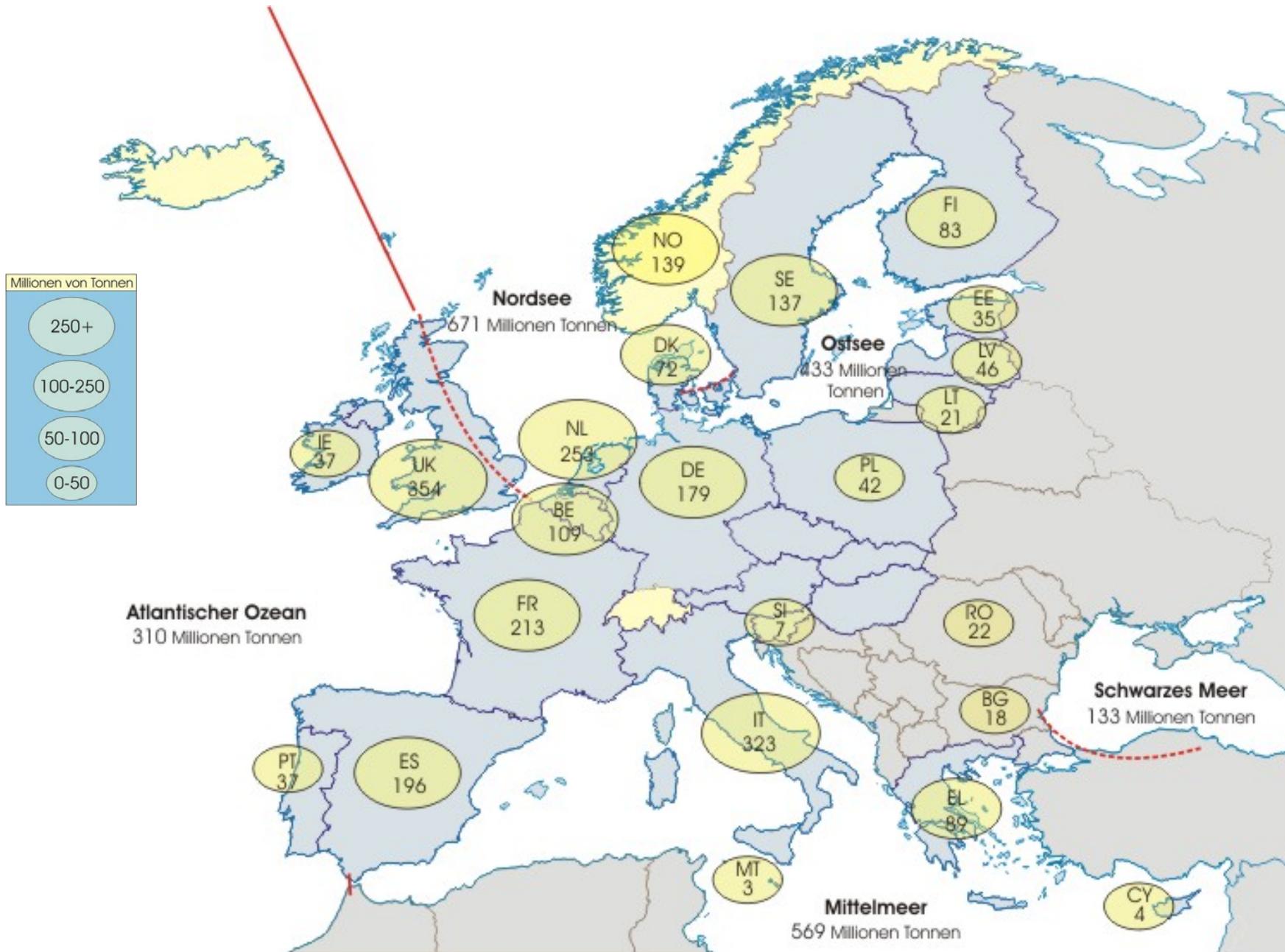
(1) Siehe Wissenswertes zur Methodik.

Zwischen EU-25-Häfen und Nordseehäfen wurden 591 Mio. Tonnen Güter befördert (siehe Tabelle 1); das sind über 28 % des gesamten von den EU-25-Mitgliedstaaten gemeldeten Kurzstreckenseeverkehrs (siehe Abbildung 2). Dicht darauf folgten die Mittelmeerhäfen mit 546 Mio. Tonnen. Das im Kurzstreckenseeverkehr in der Ostsee und der Nordsee beförderte Frachtvolumen betrug zusammen genommen die Hälfte der von EU-25 gemeldeten Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr. Auf das Schwarze Meer entfielen lediglich 5,5 % des gesamten Frachtaufkommens von EU-25 im Kurzstreckenseeverkehr. Der Klarheit halber wird auf Folgendes hingewiesen: Da der Kurzstreckenseeverkehr von EU-25 als der Gütertransport zwischen den Häfen von EU-25 und den Häfen im geografischen Europa, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer definiert ist, sind in den 114 Mio. Tonnen des EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs im Schwarzen Meer keine Güterbeförderungen innerhalb des Schwarzen Meers⁽²⁾ enthalten.

Italien verbuchte 2005 den größten Anteil am Kurzstreckenseeverkehr im Schwarzen Meer (57 Mio. Tonnen bzw. 49 % des gesamten EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs im Schwarzen Meer). Ein Großteil des EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs im Mittelmeer (38 % oder 220 Mio. Tonnen) wurde ebenfalls von italienischen Häfen gemeldet. Im Atlantischen Ozean und in der Nordsee kamen die Güter im Kurzstreckenseeverkehr zu einem großen Teil aus britischen Häfen (36 %) bzw. wurden in britische Häfen befördert (28 %). In der Ostsee entfiel der EU-25-Kurzstreckenseeverkehr überwiegend (61 %) auf die vier Länder Deutschland, Niederlande, Schweden und Finnland. Aus Tabelle 1 wird außerdem ersichtlich, dass mit Ausnahme Estlands, Lettlands, Litauens und Polens alle Länder den Großteil ihres Kurzstreckenseeverkehrs mit Partnerhäfen der Meere durchführen, an denen sie auch eine Küstenlinie haben. Knapp die Hälfte der im Kurzstreckenseeverkehr in die bzw. aus den drei baltischen Staaten beförderten Güter wurde in Nordseehäfen geladen oder gelöscht.

(2) Dies verhält sich anders, wenn man den Kurzstreckenseeverkehr von EU-25 plus Bulgarien, Rumänien und Norwegen betrachtet (siehe auch Wert „Gesamt 28“ in Tabelle 1 bzw. in Karte 1).

Karte 1: EU-25, Bulgarien, Rumänien und Norwegen – Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach See-/Meeresregionen und Meldeländern in Mio. Tonnen, 2005



Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2000 und 2005

Tabelle 2: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und Richtung in Mio. Tonnen

	2000	2001	2002	2003	2004	2005			Jährl. Zuwachsrate (Gesamt)	
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Eingeh.	Ausgeh.	Gesamt	Durchschnitt 2000-2005	2004-2005
BE	93,7	92,6	92,0	94,8	97,2	62,2	46,5	108,6	3,0%	11,7%
DK	59,4	61,6	62,2	65,6	69,2	39,6	38,9	71,6	3,8%	3,5%
DE	156,2	158,2	154,7	160,3	173,7	116,3	64,8	178,7	2,7%	2,9%
EE	:	:	37,5	40,6	36,8	4,0	30,9	34,9	:	-5,0%
EL	86,1	75,4	84,5	97,6	93,3	62,2	48,3	89,0	0,7%	-4,6%
ES	131,6	160,6	171,8	179,0	188,8	150,4	72,4	196,2	8,3%	3,9%
FR	209,9	195,6	194,9	204,3	208,8	151,9	68,1	213,4	0,3%	2,2%
IE	27,0	28,7	32,1	33,3	34,7	25,1	12,5	37,2	6,7%	7,1%
IT	279,8	278,3	290,8	301,9	310,7	259,2	135,6	322,8	2,9%	3,9%
CY ⁽¹⁾	:	:	2,8	2,2	2,5	3,6	0,4	3,9	:	59,5%
LV	:	:	:	:	42,6	4,3	41,9	46,1	:	8,4%
LT	:	17,2	19,4	24,0	21,7	3,7	17,0	20,7	:	-5,0%
MT	:	:	:	3,2	2,8	3,1	0,1	3,2	:	16,3%
NL	218,0	218,0	226,3	226,6	253,7	188,7	64,8	253,5	3,1%	-0,1%
PL ⁽²⁾	:	:	:	:	20,0	12,3	30,3	42,4	:	112,4%
PT	31,3	31,4	31,5	32,4	34,7	29,0	14,0	37,3	3,6%	7,7%
SI	:	5,4	5,6	6,4	6,9	4,0	3,3	7,3	:	6,9%
FI	70,5	78,5	79,8	84,6	88,6	49,0	38,6	83,3	3,4%	-6,0%
SE	118,2	111,1	113,5	118,4	124,7	77,7	67,9	137,2	3,0%	10,0%
UK	305,6	351,8	344,2	340,8	346,6	232,6	177,8	354,4	3,0%	2,2%
EU-25	:	:	:	:	1 772,7	1 479,0	974,2	1 847,2	:	4,2%
EU-15	1 505,5	1 563,6	1 600,1	1 650,6	1 721,5	1 444,0	850,2	1 784,9	3,5%	3,7%
BG	:	15,0	15,6	15,0	16,7	10,7	7,2	17,9	:	7,1%
RO	:	:	13,5	14,1	18,7	9,4	12,7	22,1	:	18,1%
NO	:	:	127,0	122,2	134,0	53,6	96,8	139,4	:	4,0%
Gesamt-28	:	:	:	:	1 914,9	1 552,7	1 090,9	1 995,9	:	4,2%

(1) Siehe „Wissenswertes zur Methodik“

(2) Polen hat für das erste Halbjahr 2004 keine detaillierten Daten über Partnerhäfen gemeldet.

Die Spalten „Gesamt“ in Tabelle 2 enthalten keine Doppelzählungen von Beförderungsmeldungen, zu denen auf nationaler und internationaler Ebene innerhalb von EU-25 kommen kann. Daher können diese Gesamtwerte von der Summe der Meldungen in eingehender und ausgehender Richtung abweichen (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

Alle Länder, für die Daten verfügbar waren, verbuchten während des Zeitraums von 2000 bis 2005 für den Kurzstreckenseeverkehr eine Zuwachsrate, die zwischen 8,3 % für Spanien und 0,3 % für Frankreich bzw. durchschnittlich 3,5 % für EU-15 betrug.

Der Kurzstreckenseeverkehr in EU-25 nahm zwischen 2004 und 2005 um 4,2 % zu.

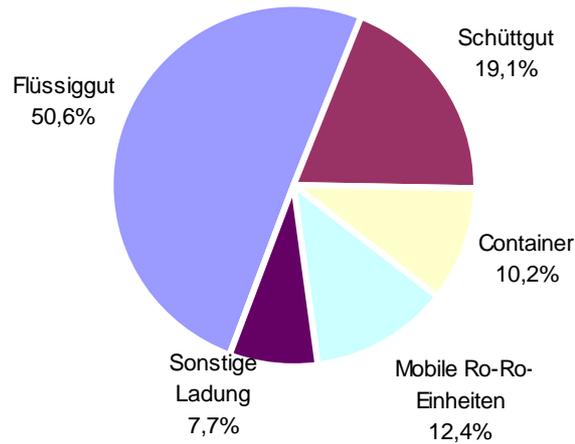
In allen alten EU-15-Mitgliedstaaten kam es von 2004 auf 2005 zu einem Anstieg des Kurzstreckenseeverkehrs, lediglich in Finnland (-6,0 %), Griechenland (-4,6 %) und den Niederlanden (-0,1 %) war eine Abnahme zu beobachten. Die höchsten Zuwachsraten zwischen 2004 und 2005 verzeichneten Belgien (+11,7 %) und Schweden (+10,0 %).

Auch in den neuen Mitgliedstaaten nahm zwischen 2004 und 2005 die Gütermenge im Kurzstreckenseeverkehr zu; nur in Estland und Litauen gab es Rückgänge um je 5,0 %.

Im Jahr 2005 verschifften alle EU-25-Länder weniger Güter im Kurzstreckenseeverkehr als bei ihnen eintrafen (siehe Spalten „ausgehend“ bzw. „eingehend“). Ausnahmen waren Estland, Lettland, Litauen und Polen, ferner Rumänien und Norwegen. Im Kurzstreckenseeverkehr wurden in niederländischen Häfen dreimal so viele Güter gelöscht wie geladen.

Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

Abbildung 3: EU-25-Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und Frachtgewicht, 2005



Im Kurzstreckenseeverkehr in bzw. aus EU-25 wurde größtenteils Flüssiggut umgeschlagen. Mit 934 Mio. Tonnen (siehe Tabelle 3) entfielen darauf 50,6 % (siehe Abbildung 3) des gesamten EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs. Schüttgut folgte mit einem Anteil von 19,1 % bzw. einem Gesamtumschlag von 353 Mio. Tonnen mit relativ großem Abstand hinter dem Flüssiggut an zweiter Stelle. An dritter Stelle rangierten die mobilen Ro-Ro-Einheiten mit einem Anteil von 12,4 % am gesamten EU-25-Kurzstreckenseeverkehr, gefolgt von den Containern mit 10,2 %, wobei 230 bzw. 189 Mio. Tonnen umgeschlagen wurden (siehe Tabelle 3).

Abbildung 4 zeigt die Verteilung des EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs nach Ladungsarten und See-/Meeresregionen. Flüssiggut nimmt in sämtlichen See-/Meeresregionen eine vorherrschende Position ein. Insbesondere in den Schwarzmeerbahnen bestanden 69 % des im Kurzstreckenseeverkehr beförderten Frachtvolumens aus Flüssiggut. Dabei handelte es sich zu fast 85 % um Rohöl und Erdölzeugnisse, die in Schwarzmeerbahnen geladen und in Häfen in EU-25

gelöscht werden. Flüssiggut war zwar auch im Atlantischen Ozean und in der Ostsee die am häufigsten umgeschlagene Ladungsart, sein Anteil am gesamten Frachtvolumen war mit 40 % bzw. 42 % indessen nicht so hoch wie in den übrigen See-/Meeresregionen. Schüttgut stand als Ladungsart in allen am Kurzstreckenseeverkehr beteiligten See-/Meeresregionen von EU-25 nach wie vor an zweiter Stelle, der höchste Anteil wurde für die Ostsee mit 23 % verzeichnet.

Im Atlantischen Ozean machten mobile Ro-Ro-Einheiten 19 % des Frachtvolumens im Kurzstreckenseeverkehr aus den bzw. in die EU-25-Häfen aus. Ostsee und Atlantischer Ozean sind die einzigen See-/Meeresregionen, in denen auf die Ro-Ro-Einheiten über 15 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs entfielen.

Das Mittelmeer ist die einzige See-/Meeresregion, in der im Kurzstreckenseeverkehr über 15 % des Frachtvolumens in Containern befördert wurden.

Abbildung 4: EU-25-Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und See-/Meeresregionen bzw. Frachtgewicht, 2005

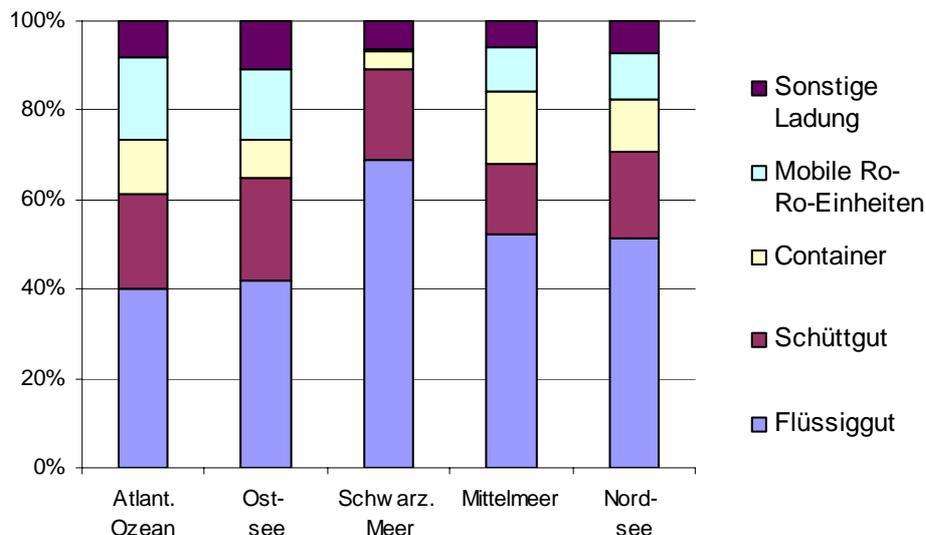


Tabelle 3: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und Ladungsarten in Mio. Tonnen, 2005

	Flüssig- gut	Schütt- gut	Contai- ner	Ro-Ro- Einh. ⁽¹⁾	Sonst. Ladung	Gesamt
BE	33,5	17,7	22,3	25,3	9,8	108,6
DK	26,8	16,0	4,1	21,2	3,6	71,6
DE	62,7	31,4	39,5	33,5	11,7	178,7
EE	20,5	5,6	2,2	3,1	3,5	34,9
EL	33,8	22,6	11,4	15,9	5,3	89,0
ES	82,5	49,8	32,7	14,1	17,1	196,2
FR	139,6	29,5	10,5	23,2	10,6	213,4
IE	12,8	6,9	7,8	8,5	1,2	37,2
IT	189,6	41,4	42,4	32,0	17,3	322,8
CY	2,0	0,4	1,0	0,0	0,5	3,9
LV	16,4	20,4	1,6	1,0	6,6	46,1
LT	10,3	5,3	1,4	1,7	2,1	20,7
MT	1,7	0,6	0,5	0,2	0,2	3,2
NL	152,4	42,4	27,5	15,1	16,0	253,5
PL	8,9	21,2	4,3	4,4	3,5	42,4
PT	17,8	8,5	6,6	0,4	4,0	37,3
SI	2,0	3,0	1,6	0,0	0,8	7,3
FI	25,0	20,4	11,0	13,4	13,5	83,3
SE	49,1	20,2	8,3	40,2	19,3	137,2
UK	162,0	62,2	21,2	88,3	20,7	354,4
EU-25	934,2	352,7	188,8	229,9	141,6	1 847,2
EU-15	910,0	328,7	187,2	228,7	130,4	1 784,9
BG	8,2	5,5	1,3	0,5	2,3	17,9
RO	9,5	6,9	2,2	0,2	3,3	22,1
NO	75,6	40,7	4,0	5,5	13,8	139,4
Ges.-28	1 019,5	392,6	192,6	233,9	157,3	1 995,9

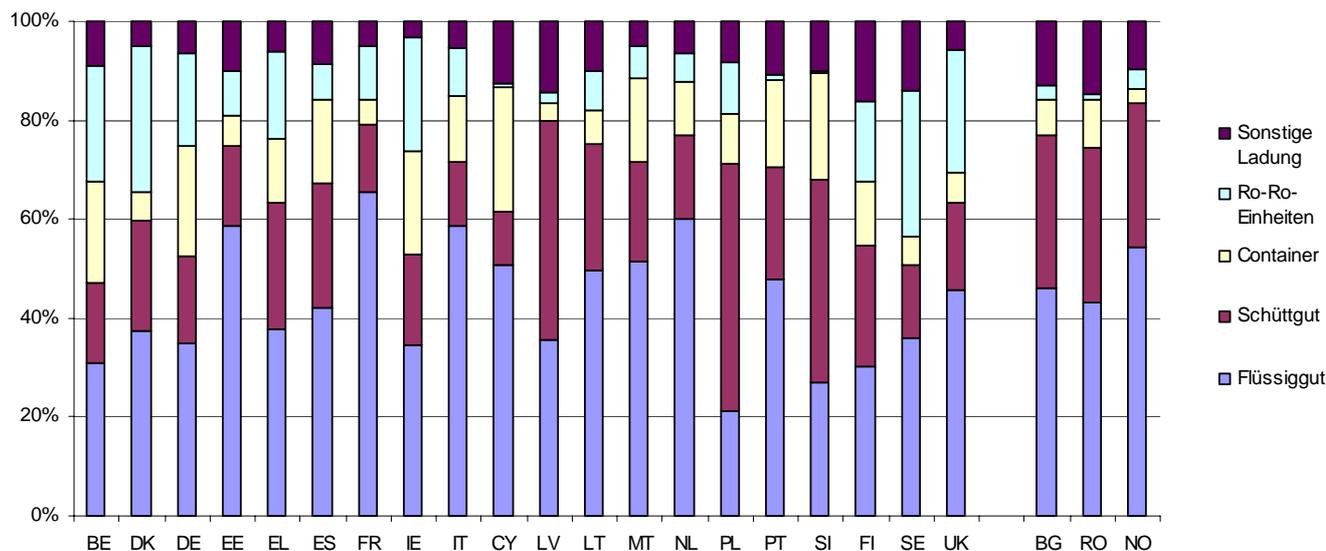
(1) Ro-Ro: roll-on/roll-off

Aus Tabelle 3 geht hervor, dass im Vereinigten Königreich im Kurzstreckenseeverkehr mit 88,3 Mio. Tonnen weitaus die meisten Güter in mobilen Ro-Ro-Einheiten in EU-25 umgeschlagen wurden. An zweiter und dritter Stelle liegen Schweden mit 40,2 Mio. Tonnen bzw. Deutschland mit 33,5 Mio. Tonnen. Mit 62,2 Mio. Tonnen rangiert das Vereinigte Königreich auch bei Schüttgut auf dem ersten Platz. Bei Flüssiggut und bei in Containern beförderten Gütern nimmt Italien mit einem Frachtgewicht von 189,6 Mio. bzw. 42,4 Mio. Tonnen die Spitzenposition ein.

In allen Ländern außer Lettland, Polen und Slowenien ist Flüssiggut die im Kurzstreckenseeverkehr am häufigsten umgeschlagene Ladungsart (siehe Abbildung 5). Sein Anteil erreicht 65 % in Frankreich und über 50 % in Estland, Italien, Zypern, Malta, den Niederlanden und Norwegen.

In Lettland, Polen und Slowenien stellt Schüttgut mit Anteilen von 44 %, 50 % und 41% die im Kurzstreckenseeverkehr am häufigsten beförderte Ladungsart dar.

Abbildung 5: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und Ladungsarten bzw. Frachtgewicht, 2005



Aufkommen der Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr (in TEU)

Insgesamt wurden 2005 im Kurzstreckenseeverkehr von den wichtigsten EU-25-Häfen 22,2 Mio. TEU gemeldet. Deutschland lag 2005 an der Spitze der EU-25-Mitgliedstaaten mit 4,7 Mio. TEU, die im Kurzstreckenseeverkehr in Containern befördert wurden, dicht gefolgt von Italien mit 4,4 Mio. TEU. Volumenmäßig meldete das Vereinigte Königreich mit 1,0 Mio. TEU die meisten Leercontainer.

Alle Länder, für die Daten verfügbar waren, verbuchten während des Zeitraums von 2000 bis 2005 im Durchschnitt einen Zuwachs bei der Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr, die lediglich in Griechenland um 0,8 % zurückging, während sie in EU-15 durchschnittlich um 8,5 % zunahm.

Für EU-25 wurde zwischen 2004 und 2005 eine Steigerung von 7,2 % verzeichnet. Lediglich in Zypern, Malta, im Vereinigten Königreich, in Griechenland und Italien war die Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2004 und 2005 rückläufig, wobei Zypern den stärksten Rückgang (-45,2 %) meldete. In Lettland und Slowenien gab es

mit 70,0 % bzw. 32,7 % die höchsten Steigerungsraten zwischen 2004 und 2005. In Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Irland, den Niederlanden, Polen, Portugal, Slowenien, Finnland, Rumänien und Norwegen hat im Kurzstreckenseeverkehr die Beförderung von Leercontainern zwischen 2004 und 2005 stärker zugenommen als der gesamte Containerverkehr.

Es sei darauf hingewiesen, dass die von Belgien gemeldeten Daten über das Containeraufkommen bis einschließlich zum 2. Quartal 2004 unterbewertet worden waren. Daher liegt bei den in Tabelle 4 für Belgien angegebenen Zuwachsraten eine Überbewertung vor.

Ferner ist festzustellen, dass von 2004 auf 2005 die Gesamtzahl der von den Häfen in Lettland und Bulgarien im Kurzstreckenseeverkehr gemeldeten Container gestiegen ist, während die Zahl der umgeschlagenen Leercontainer rückläufig war. In Italien kam es hingegen zwischen 2004 und 2005 zu einem Zuwachs bei den Leercontainern und zu einer Abnahme der Gesamtzahl der umgeschlagenen Container.

Tabelle 4: Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern in Tausend TEU ⁽¹⁾

	2000		2003		2004		2005		Jährliche Zuwachsrate			
	Gesamt	davon leer	Durchschn. Rate 2000-2005		2004-2005							
									Gesamt	davon leer	Gesamt	davon leer
BE	896,9	101,7	1 457,7	83,0	1 940,0	211,9	2 283,1	402,9	20,5%	31,7%	17,7%	90,1%
DK	427,4	121,0	452,2	103,3	470,1	100,7	543,5	122,3	4,9%	0,2%	15,6%	21,4%
DE	2 629,7	529,7	3 661,3	768,2	4 235,6	845,1	4 685,7	943,2	12,2%	12,2%	10,6%	11,6%
EE	:	:	131,2	28,1	159,6	33,0	189,6	39,1	:	:	18,8%	18,5%
EL	1 200,5	283,8	1 342,8	199,0	1 291,6	193,5	1 152,3	180,2	-0,8%	-8,7%	-10,8%	-6,9%
ES	2 307,3	611,4	3 460,0	829,7	3 168,1	750,8	3 645,3	795,5	9,6%	5,4%	15,1%	5,9%
FR	820,1	268,6	1 095,7	323,4	1 268,7	339,0	1 272,0	348,2	9,2%	5,3%	0,3%	2,7%
IE	568,5	93,4	869,2	185,8	922,0	192,1	989,1	208,3	11,7%	17,4%	7,3%	8,4%
IT	3 026,2	470,7	4 244,4	731,9	4 392,3	626,9	4 361,4	765,2	7,6%	10,2%	-0,7%	22,1%
CY	:	:	153,6	52,0	232,8	105,8	127,5	31,0	:	:	-45,2%	-70,6%
LV	:	:	:	:	91,1	1,0	154,9	0,1	:	:	70,0%	-92,4%
LT	:	:	:	:	173,6	55,5	213,9	64,3	:	:	23,2%	16,0%
MT	:	:	90,8	32,4	88,4	25,9	65,5	14,4	:	:	-25,9%	-44,5%
NL	2 327,2	418,7	2 634,0	550,3	3 025,8	640,3	3 527,3	833,6	8,7%	14,8%	16,6%	30,2%
PL ⁽²⁾	:	:	:	:	213,1	36,0	491,8	99,6	:	:	130,8%	176,7%
PT	558,0	135,0	662,9	165,9	684,5	170,1	697,0	177,0	4,5%	5,6%	1,8%	4,1%
SI	:	:	189,8	0,0	134,9	15,3	179,1	27,4	:	:	32,7%	79,2%
FI	878,8	192,0	1 115,2	198,5	1 278,7	225,6	1 297,1	270,6	8,1%	7,1%	1,4%	19,9%
SE	626,6	141,5	780,5	176,9	869,5	210,3	962,1	221,7	9,0%	9,4%	10,7%	5,5%
UK	2 972,1	735,4	3 334,3	1 064,8	3 407,8	1 101,6	3 026,9	985,0	0,4%	6,0%	-11,2%	-10,6%
EU-25	:	:	:	:	20 707,0	4 259,4	22 199,6	4 872,1	:	:	7,2%	14,4%
EU-15	14 461,1	3 034,8	19 137,5	4 048,4	20 297,1	4 121,9	21 788,9	4 777,6	8,5%	9,5%	7,3%	15,9%
BG	:	:	166,7	47,9	153,4	41,9	156,9	41,8	:	:	2,3%	-0,2%
RO	:	:	:	:	146,3	18,0	212,3	43,6	:	:	45,1%	141,6%
NO	:	:	488,2	135,3	501,7	143,1	508,5	145,7	:	:	1,3%	1,9%
Ges.-28	:	:	:	:	21 081,6	4 320,1	22 831,0	5 003,2	:	:	7,7%	16,1%

(1) TEU = Zwanzig-Fuß-Äquivalenzeinheit (1 TEU entspricht einem 20-Fuß-ISO-Container)

(2) Polen hat für das erste Halbjahr 2004 keine detaillierten Daten über Partnerhäfen vorgelegt (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

Die 20 Spitzenreiter unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr

Aus Tabelle 5 geht hervor, dass Rotterdam von allen EU-25-Häfen den höchsten Güterumschlag verbuchte. Allein fast 8 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs der EU-25-Häfen wurden hier abgewickelt, während auf die 20 Spitzenreiter unter den Häfen zusammen genommen knapp 37 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs entfielen. Der Gesamtwert ergibt sich in diesem Fall einfach aus der Summe der Meldungen des eingehenden und des ausgehenden Verkehrs der einzelnen Häfen. Das Frachtgewicht der im Kurzstreckenseeverkehr in Rotterdam umgeschlagenen Güter ist in etwa so hoch wie 2004, wobei eine Abnahme von ca. 1 % zu verzeichnen war.

Der zweitwichtigste Hafen für den Kurzstreckenseeverkehr war Antwerpen, wo jedoch weit weniger Güter – nur rund ein Drittel des Frachtgewichts von Rotterdam – umgeschlagen wurden. Mit einem Zuwachs von 9,2 % liegt Antwerpen jetzt vor Marseille, das 2004 den zweiten Platz einnahm. Antwerpen meldete ein

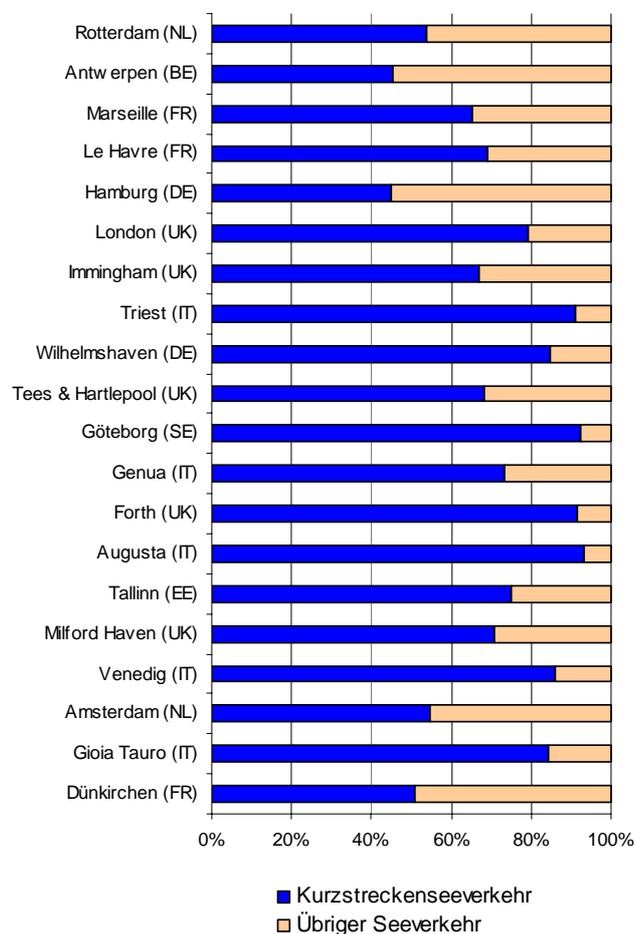
ähnliches Frachtgewicht im Kurzstreckenseeverkehr wie Marseille; allerdings war dort der Güterumschlag im Hochseeverkehr mit 79 Mio. Tonnen wesentlich höher als in Marseille (32 Mio. Tonnen). Von den 20 Spitzenreitern unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr hatte Antwerpen mit 46 % den zweitniedrigsten Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr hinter Hamburg (45%) zu verzeichnen (siehe Abbildung 6).

Hinsichtlich des Frachtgewichts der Güter, die im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen wurden, kam es von 2004 auf 2005 bei 10 der 20 führenden Häfen zu Rückgängen, die sich zwischen 5,0 % (Forth) und 0,2 % (London) bewegen. Die höchsten Zuwächse gab es in Hamburg (+9,8 %) und Antwerpen (+9,2%) sowie in Venedig (+6,8 %) und Le Havre (+5,9 %).

Tabelle 5: Die 20 Spitzenreiter unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in Mio. Tonnen, 2005

Rang	Hafen	K.streck. seeverk. ges.	Zuwachs 2004 - 2005	Anteil an EU-25-K.streck. seeverk.	Übriger Seeverkehr
1	Rotterdam (NL)	185,9	-1,1%	7,8%	159,9
2	Antwerpen (BE)	66,4	9,2%	2,8%	79,4
3	Marseille (FR)	60,9	-1,3%	2,5%	32,5
4	Le Havre (FR)	48,9	5,9%	2,0%	21,9
5	Hamburg (DE)	48,5	9,8%	2,0%	59,7
6	London (UK)	42,6	-0,2%	1,7%	11,2
7	Immingham (UK)	40,5	3,7%	1,7%	20,2
8	Triest (IT)	39,6	2,9%	1,6%	3,8
9	Wilhelmshaven (DE)	39,0	-0,8%	1,6%	7,0
10	Tees & Hartlepool (UK)	38,0	-0,5%	1,6%	17,8
11	Göteborg (SE)	33,7	0,9%	1,4%	2,8
12	Genua (IT)	31,3	-3,9%	1,3%	11,3
13	Forth (UK)	31,3	-5,0%	1,3%	2,9
14	Augusta (IT)	30,8	3,9%	1,3%	2,2
15	Tallinn (EE)	29,1	-2,6%	1,2%	9,8
16	Milford Haven (UK)	26,6	-1,3%	1,1%	11,0
17	Venedig (IT)	26,3	6,8%	1,1%	4,2
18	Amsterdam (NL)	25,8	-4,7%	1,1%	21,3
19	Gioia Tauro (IT)	25,0	4,7%	1,0%	4,6
20	Dünkirchen (FR)	24,7	4,2%	1,0%	23,8
20 Spitzenreiter ges.		894,8	1,3%	36,5%	507,4
EU-25-Häfen ges.		2 451,7	4,3%	100%	1072,3

Abbildung 6: Kurzstreckenseeverkehr und gesamter Seeverkehr bei den 20 Spitzenreitern unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr, 2005



2005 wurden fünf Häfen des Vereinigten Königreichs auf der Liste der 20 Spitzenreiter unter den Häfen im Kurzstreckenseeverkehr geführt. Mit Ausnahme von Immingham verzeichneten all diese Häfen zwischen 2004 und 2005 einen Rückgang bei der Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr. Abbildung 6 gibt für diese 20 Häfen darüber Aufschluss, welchen Anteil der Kurzstreckenseeverkehr am gesamten Güterseeverkehr hat. Bis auf Antwerpen und Hamburg machte bei allen 20 Häfen der Kurzstreckenseeverkehr über 50 % des gesamten Güterseeverkehrs aus.

Bei den Häfen Augusta, Göteborg, Forth und Triest dominierte der Kurzstreckenseeverkehr gegenüber dem Hochseeverkehr eindeutig mit Anteilen von über 90 % am gesamten Güterseeverkehr. Venedig, Wilhelmshaven und Gioia Tauro sollten mit einem Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr von ca. 85 % in diesem Zusammenhang ebenfalls erwähnt werden.

Die wichtigsten EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsart

Tabelle 6: Flüssiggut – die 5 Spitzenreiter unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in Mio. Tonnen, 2005

Rang	Hafen	K.streck. seeverk. ges.	Zuwachs 2004-2005	Anteil an EU-25-K.streck. seeverk.	Übriger Seeverkehr
1	Rotterdam (NL)	129,6	-3,2%	11,2%	38,3
2	Marseille (FR)	50,9	-1,9%	4,4%	14,8
3	Le Havre (FR)	38,8	6,6%	3,4%	8,0
4	Wilhelmshaven (DE)	37,8	0,0%	3,3%	5,8
5	Triest (IT)	33,9	0,9%	2,9%	1,9
5 führ. Häfen ges.		291,0	-0,9%	25,1%	68,8
EU-25-Häfen ges.		1 157,9	2,8%	100,0%	277,7

Rotterdam ist führend unter den EU-25-Häfen bei der Beförderung von Flüssiggut im Kurzstreckenseeverkehr. 11,2 % des von den EU-25-Häfen gemeldeten Gesamtaufkommens entfielen allein auf Rotterdam.

An zweiter Stelle folgt mit einigem Abstand Marseille noch vor den drei Häfen Le Havre, Wilhelmshaven und Triest. Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am insgesamt von diesen Häfen umgeschlagenen Flüssiggut ist beträchtlich. Hervorzuheben ist Folgendes.

Tabelle 7: Schüttgut – die 5 Spitzenreiter unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in Mio. Tonnen, 2005

Rang	Hafen	K.streck. seeverk. ges.	Zuwachs 2004-2005	Anteil an EU-25-K.streck. seeverk.	Übriger Seeverkehr
1	Rotterdam (NL)	14,0	1,0%	3,1%	73,7
2	Amsterdam (NL)	13,8	2,3%	3,0%	11,3
3	Riga (LV)	13,4	45,3%	2,9%	1,5
4	London (UK)	12,1	-2,3%	2,6%	2,9
5	Hamburg (DE)	11,2	20,7%	2,5%	15,8
5 führ. Häfen ges.		64,5	10,8%	14,1%	105,3
EU-25-Häfen ges.		456,6	9,5%	100,0%	432,1

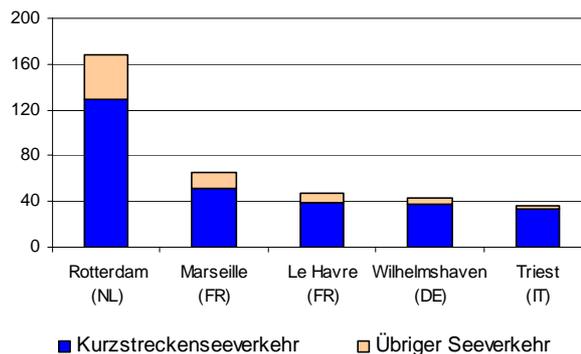
Rotterdam ist im Kurzstreckenseeverkehr auch beim Schüttgut der wichtigste EU-25-Hafen. Knapp dahinter folgen Amsterdam, Riga, London und Hamburg. In Riga wurden 90 % des Schüttguts im Kurzstreckenseeverkehr befördert, in Rotterdam waren es dagegen nur 16 %. Riga verzeichnete 2005 einen

Tabelle 8: Container – die 5 Spitzenreiter unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in Mio. Tonnen, 2005

Rang	Hafen	K.streck. seeverk. ges.	Zuwachs 2004-2005	Anteil an EU-25-K.streck. seeverk.	Übriger Seeverkehr
1	Rotterdam (NL)	26,8	11,8%	9,7%	44,2
2	Hamburg (DE)	24,9	10,4%	9,0%	40,5
3	Gioia Tauro (IT)	24,6	3,7%	8,9%	4,5
4	Antwerpen (BE)	20,3	6,2%	7,4%	39,2
5	Bremen u. Bremerhaven (DE)	13,0	6,8%	4,7%	16,8
5 führ. Häfen ges.		109,6	7,9%	39,7%	145,3
EU-25-Häfen ges.		276,2	3,5%	100,0%	290,1

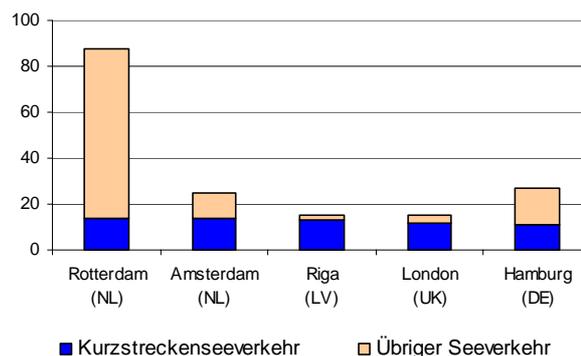
Auch bei der Beförderung von Gütern in Containern ist Rotterdam im Kurzstreckenseeverkehr abermals der wichtigste Hafen mit einem Anteil von nahezu 10 % am gesamten, von EU-25-Häfen für diese Kategorie gemeldeten Frachtaufkommen. Dahinter folgen Hamburg (9,0 %), Gioia Tauro (8,9 %), Antwerpen (7,4 %) sowie Bremen und Bremerhaven (4,7 %). In diesen fünf Häfen wurden zusammen genommen fast 40 % der in Containern im Kurzstreckenseeverkehr in EU-25 beförderten Güter umgeschlagen.

Abbildung 7: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Gesamtumschlag von Flüssiggut in Mio. Tonnen, 2005



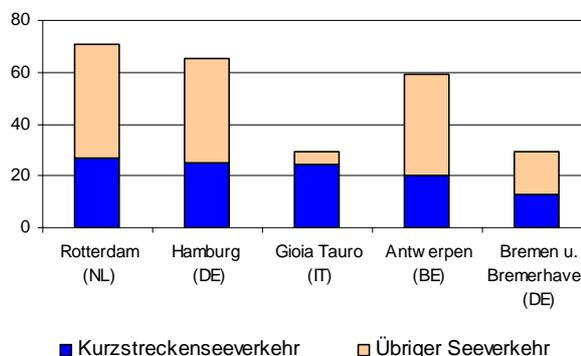
In Triest wurden 95% des Flüssigguts im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen. Von den fünf Häfen wies Rotterdam bei im Hochseeverkehr beförderten Flüssiggut mit 23 % den höchsten Anteil auf.

Abbildung 8: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Gesamtumschlag von Schüttgut in Mio. Tonnen, 2005



Zuwachs von ca. 45 % bei der Schüttgutbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr, was insbesondere auf vermehrte Kohletransporte in britische und niederländische Häfen zurückzuführen war.

Abbildung 9: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Containerumschlag in Mio. Tonnen, 2005



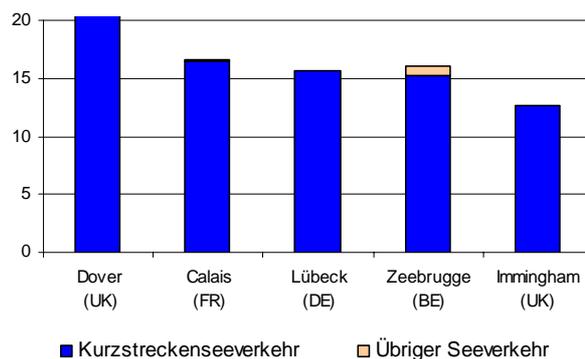
Gioia Tauro ist auf die Beförderung von Containern im Kurzstreckenseeverkehr spezialisiert (nur 16 % der Container wurden im Hochseeverkehr umgeschlagen). Im Gegensatz dazu lag in den übrigen vier Häfen der Anteil des Hochseeverkehrs am gesamten Containerumschlag nie unter 56 %.

Tabelle 9: Mobile Ro-Ro-Einheiten – die 5 Spitzenreiter unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in Mio. Tonnen, 2005

Rang	Hafen	K.streck. seeverk. ges.	Zuwachs 2004-2005	Anteil an EU-25-K.streck. seeverk.	Übriger Seeverkehr
1	Dover (UK)	20,7	2,5%	5,3%	0,0
2	Calais (FR)	16,5	3,5%	4,3%	0,0
3	Lübeck (DE)	15,7	-1,7%	4,1%	0,0
4	Zeebrugge (BE)	15,3	5,3%	3,9%	0,7
5	Immingham (UK)	14,3	25,2%	3,7%	0,0
5 führ. Häfen ges.		80,8	3,6%	20,9%	0,8
EU-25-Häfen ges.		386,9	4,5%	100,0%	13,5

Dover verzeichnete mit 20,7 Mio. Tonnen – noch vor Calais, Lübeck, Zeebrugge und Immingham – das größte Aufkommen von im Kurzstreckenseeverkehr in mobilen Ro-Ro-Einheiten umgeschlagenen Gütern. Diese fünf führenden Häfen haben sie sehr stark auf im Kurzstreckenseeverkehr in Ro-Ro-Einheiten beförderte Güter spezialisiert. Lediglich 4,7 % der im Hafen von Zeebrugge umgeschlagenen Ro-Ro-Einheiten entfielen nicht auf den Kurzstreckenseeverkehr.

Abbildung 10: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Umschlag von Ro-Ro-Einheiten in Mio. Tonnen, 2005



➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die vorliegende Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ basiert auf den im Rahmen der Richtlinie zur Seeverkehrsstistik der EU erhobenen Daten („Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8.12.1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs“ – ABl. L 320 vom 30.12.1995, Seite 25).

Die Ergebnisse werden auf der Grundlage des Datensatzes A1 (C1 für Container) berechnet, d. h. die Daten beziehen sich grundsätzlich nur auf große Häfen (mit einem jährlichen Güterumschlag von über 1 Mio. Tonnen).

Der **Kurzstreckenseeverkehr**, über den in der vorliegenden Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ berichtet wird, umfasst den Gütertransport zwischen den Häfen von EU-25, Bulgarien, Rumänien und Norwegen einerseits und den Häfen im geografischen Europa, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer andererseits, also den Häfen in den EU-Ländern (Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Malta, Niederlande, Polen, Portugal, Schweden, Slowenien, Spanien, Vereinigtes Königreich und Zypern), in den EWR-Ländern (Island und Norwegen), den Ländern an der Ostsee (Russland), den Mittelmeerländern (Ägypten, Albanien, Algerien, Bosnien und Herzegowina, Israel, Kroatien, Libanon, Libyen, Marokko, Montenegro, Syrien, Tunesien und Türkei) sowie den Ländern am Schwarzen Meer (Bulgarien, Georgien, Republik Moldau, Rumänien, Russland, Türkei und Ukraine).

Folgende **See-/Meeresregionen** wurden berücksichtigt: Ostsee, Nordsee, Atlantischer Ozean (einschließlich Ärmelkanal und Irische See), Mittelmeer und Schwarzes Meer. Marokko – Westafrika, Ägypten – Rotes Meer und Israel – Rotes Meer wurden in diesen Bericht nicht aufgenommen.

Ostsee:

- Die dänischen Häfen entlang und südlich der Linie Helsingborg – Korsør – Nyborg – Kolding (ohne Helsingor).
- Alle Häfen Finnlands, Estlands, Lettlands, Litauens und Polens sowie die deutschen und russischen Ostseehäfen.
- Die schwedischen Ostseehäfen ab (ausschließlich) Helsingborg.

Nordsee:

- Alle Häfen Norwegens, der Niederlande und Belgiens sowie die deutschen Nordseehäfen.
- Die schwedischen Nordseehäfen ab (einschließlich) Helsingborg.
- Die dänischen Häfen oberhalb der Linie Helsingborg - Korsør - Nyborg - Kolding; Nord-Dänemark (einschließlich Helsingor). Färöer.
- Die Häfen an der Ostküste des Vereinigten Königreichs ab (einschließlich) Ramsgate bis zum Cape Wrath in Schottland, Shetland- und Orkney-Inseln.

Atlantischer Ozean:

- Die am Ärmelkanal gelegenen Häfen des Vereinigten Königreichs (ab ausschließlich Ramsgate) und die Häfen an der Westküste des Vereinigten Königreichs bis zum Cape Wrath in Schottland.
- Alle Häfen Irlands, Portugals (einschließlich Azoren und Madeira) und Islands.
- Die französischen Häfen am Atlantischen Ozean und am Ärmelkanal.
- Die spanischen Häfen am Atlantischen Ozean bis (einschließlich) Tarifa und einschließlich der Kanarischen Inseln.

Mittelmeer:

- Die spanischen Häfen am Mittelmeer ab (ausschließlich) Tarifa.
- Die französischen Häfen am Mittelmeer.
- Alle Häfen Maltas, Italiens, Sloweniens, Kroatiens, von Bosnien und Herzegowina, Montenegros, Albanien, Griechenlands, Zyperns, Syriens, des Libanon, Libyens, Tunesiens, Algeriens sowie Gibraltar.
- Die Mittelmeerhäfen Marokkos, Ägyptens und Israels.
- Die Mittelmeerhäfen der Türkei (einschließlich der Häfen am Bosphorus).

Schwarzes Meer:

Die Häfen am Schwarzen Meer ohne die Häfen am Bosphorus.

Sonstige:

Unbekannte Häfen und/oder unbekannte Küstengebiete Deutschlands, Spaniens, Frankreichs, des Vereinigten Königreichs, Israels, Marokkos, Russlands, Schwedens, der Türkei und Ägyptens oder Flusshäfen.

Die Angaben für **EU-25** beziehen sich auf insgesamt 20 Mitgliedstaaten, da es in der Tschechischen Republik, in Luxemburg, Ungarn, Österreich und in der Slowakei keine Seehäfen gibt.

Die Werte für „**Gesamt 28**“ beziehen sich auf EU-25 plus Bulgarien, Rumänien und Norwegen.

Belgien (BE): Die von Antwerpen über die Zahl der Container gemeldeten Daten werden bis zum 2. Quartal 2004 unterbewertet. Daher werden die belgischen Daten über das Containeraufkommen (Tabelle 4) bis zum 2. Quartal 2004 ebenfalls unterbewertet.

Deutschland (DE): Die Daten für die nahe beieinander gelegenen Häfen Bremen und Bremerhaven sind 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 Berichtsjahren 2001 und 2002 verbessert.

Spanien (ES): Die Daten schließen auch Ceuta und Melilla ein. Der statistische Erfassungsgrad hat sich 2001 deutlich verbessert (Aufnahme neuer Häfen).

Frankreich (FR): Gemäß der Definition des Kurzstreckenseeverkehrs umfassen die Daten nicht die französischen überseeischen Gebiete (Départements d'Outre-Mer/Territoires d'Outre-Mer).

Zypern (CY): 2004 und 2005 wiesen die von Zypern vorgelegten Daten einen erheblichen Anteil von Meldungen über den Verkehr in bzw. aus unbekanntem Häfen auf; dieser Anteil ist allerdings 2005 (von 63 % auf 43 %) zurückgegangen. Dies führt dazu, dass einerseits das Volumen des Kurzstreckenseeverkehrs und sein Anteil am gesamten Seeverkehr unterbewertet werden und dass andererseits die Zuwachsrate des Kurzstreckenseeverkehrs zwischen 2004 und 2005 überbewertet wird.

Litauen (LT): Für 2003 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt.

Lettland (LV): Für 2003 wurden keine detaillierten Daten über Partnerhäfen vorgelegt.

Malta (MT): Für 2003 bis 2005 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt.

Niederlande (NL): Die Niederlande haben für den Zeitraum 2001 bis 2005 keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt (lediglich Zoll Daten wurden übermittelt).

Polen (PL): Polen hat für 2003 und für die ersten beiden Quartale 2004 keine detaillierten Daten über Partnerhäfen vorgelegt. Das Volumen des polnischen Kurzstreckenseeverkehrs für 2004 ist daher um ca. 50 % unterbewertet, die Zuwachsrate für 2004-2005 ist überbewertet.

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

Slowenien (SI): Für 2003 bis 2005 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt.

Finnland (FI): Erst seit dem Bezugsjahr 2001 werden Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr gemeldet.

Vereinigtes Königreich (UK): Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Tees werden als „Tees & Hartlepool“ gemeldet. Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Humber

werden als „Grimsby & Immingham“ gemeldet. Beide befinden sich an der Ostküste (Nordsee) des Vereinigten Königreichs. Forth bezieht sich auf Hafenanlagen am Firth of Forth in der Nähe von Edinburgh.

Rumänien (RO): Für 2002 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt.

Norwegen (NO): Norwegen hat mit dem Bezugsjahr 2002 mit der Übermittlung statistischer Daten über den Seeverkehr gemäß der EU-Seeverkehrsrichtlinie begonnen. Daten für die Zeit vor 2002 liegen nicht vor.

Wenn sowohl der Ausgangs- als auch der Bestimmungshafen Daten geliefert haben, wurden zur Ermittlung des gesamten auf dieser Seestrecke beförderten Frachtvolumens nur die von jedem Hafen gemeldeten Eingänge addiert („**Vermeidung von Doppelzählungen**“).

Die hier dargestellten Gesamtwerte für den **Kurzstreckenseeverkehr der einzelnen Länder** enthalten keine Doppelzählungen von nationalen Beförderungsmeldungen. Die **Gesamtwerte für den Kurzstreckenseeverkehr für EU-25** (und für „Gesamt 28“) enthalten keine Doppelzählungen von Beförderungsmeldungen auf nationaler Ebene und auf internationaler Ebene (Intra-EU-25 bzw. Intra-„Gesamt 28“). Die Aggregate („Gesamt“) nach einzelnen Ländern können daher von der Summe der Meldungen der Ein- und Ausgänge abweichen. Die Aggregate für EU-25 (und für „Gesamt 28“) könnten daher von der Summe der Meldungen der Ein- und Ausgänge sowie von der Summe der nationalen Zahlen abweichen.

„Mobile Ro-Ro-Einheiten“ umfassen sowohl „selbstfahrende Ro-Ro-Einheiten“ als auch „nicht selbstfahrende Ro-Ro-Einheiten“.

Abbildung 1: Der „Übrige Seeverkehr“ umfasst die Daten, für die die Ausgangs- bzw. Bestimmungshäfen unbekannt sind. Es ist festzuhalten, dass der Anteil der unbekanntem Ausgangs- bzw. Bestimmungshäfen am gesamten Seeverkehr in allen Ländern bis auf Zypern (43 %) und Rumänien (15 %) im Jahr 2005 bei unter 4 % liegt.

Tabelle 1: Doppelzählungen wurden auch auf der Ebene der See-/Meeresregionen behandelt. Bei Häfen, die einem Land und einem Meer zuzuordnen sind, wurden nur die von den einzelnen Häfen gemeldeten Eingänge addiert. Aus diesem Grund weicht der durch Addition der Werte für die einzelnen See-/Meeresregionen in Tabelle 1 ermittelte Gesamtwert für die Länder eventuell vom Gesamtwert in der letzten Spalte ab (für die Doppelzählungen nur auf der Ebene der Länder behandelt wurden).

Tabellen 5 bis 9 und Abbildungen 6 bis 10: Der „Übrige Seeverkehr“ umfasst die Daten, für die die Ausgangs- bzw. Bestimmungshäfen unbekannt sind. Es ist festzuhalten, dass im Jahr 2005 der Anteil der unbekanntem Ausgangs- bzw. Bestimmungshäfen am gesamten Seeverkehr für alle Häfen bis auf Milford Haven (13 %) unter 5 % liegt. Das Aggregat „EU-25-Häfen gesamt“ ist lediglich die Summe der Meldungen der Ein- und Ausgänge einzelner Häfen (keine Vermeidung von Doppelzählungen).

Alle in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten stammen von Eurostat und spiegeln den Stand der Verfügbarkeit der Daten in der Referenzdatenbank von Eurostat ab November 2006 wider.

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Christiane Gengler, Manuel Da Silva und Marion Biré erstellt.

Weitere Informationsquellen:

Reference publications

Titel [Glossary for Transport Statistics - third edition](#)
Katalognummer KS-BI-03-002-EN-N (PDF)

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

Verkehr

-  Verkehr - horizontale Ansicht
-  Eisenbahnverkehr
-  Strassenverkehr
-  Binnenschifffahrt
-  Transport in Ölferrnleitungen
-  Seeverkehr
 -  Seeverkehr - Passagiere
 -  Seeverkehr - Güter
 -  Seeverkehr - Schiffsverkehr

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.

Kontakt Informationen 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
