

# Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr 2000-2006

**Kurzstreckenseeverkehr hat in der EU-27 im Jahr 2006 weiter zugenommen, allerdings weniger schnell**

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

2/2008

Autor

Giuliano AMERINI

## Inhalt

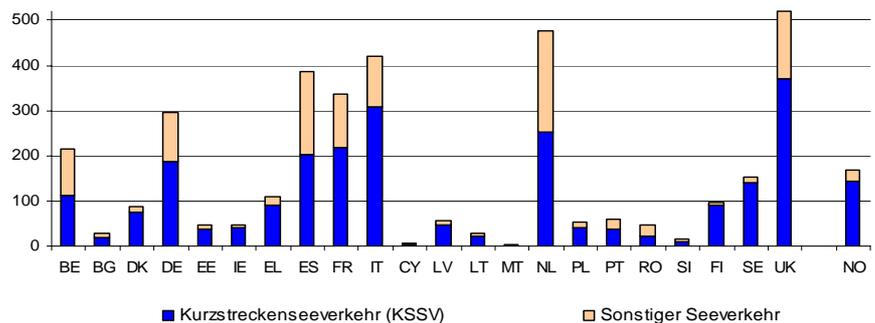
Das Wichtigste in Kürze .....	1
Kurzstreckenseeverkehr und übriger Seeverkehr.....	2
Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach See- /Meeresregionen.....	2
Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2000 und 2006.....	4
Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten.....	5
Volumen der Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr (in TEU).....	7
Die 20 wichtigsten Häfen im Kurzstreckenseeverkehr der EU-27 .....	8
Die wichtigsten EU-27-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsart.....	9



Manuskript abgeschlossen: 14.01.2008  
Datenextraktion am: 28.11.2007  
ISSN 1977-0324  
Katalognummer: KS-SF-08-002-DE-N  
© Europäische Gemeinschaften, 2008

## Das Wichtigste in Kürze

Abbildung 1: Anteil der Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr am gesamten Seeverkehr in Mio. Tonnen, 2006



Auf den Kurzstreckenseeverkehr (KSSV)<sup>1</sup> entfielen im Jahr 2006 in der EU-27 mit über 1,9 Mrd. Tonnen 62 % des gesamten Güterumschlags im Seeverkehr. 2005 hatte sein Anteil bei 63 % gelegen.

Den größten Anteil am Gesamtumschlag verbuchten das Vereinigte Königreich mit 369 Mio. Tonnen und Italien mit 308 Mio. Tonnen. Wie aus Abbildung 1 hervorgeht, variierte der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr stark von Land zu Land.

Die meisten Mitgliedstaaten der EU-27 verzeichneten zwischen 2005 und 2006 Zunahmen, doch kam es auch zu Rückgängen. Die stärkste Veränderung in absoluten Zahlen wurde in Italien<sup>2</sup> verzeichnet (ein Rückgang von 323 auf 308 Mio. Tonnen).

Die Nordsee und das Mittelmeer hatten mit 28,1 % (599 Mio. Tonnen) bzw. 26,3 % (560 Mio. Tonnen) die größten Anteile am Kurzstreckenseeverkehr der EU-27-Mitgliedstaaten.

Im Kurzstreckenseeverkehr wird größtenteils Flüssiggut (darunter Flüssiggas, Rohöl und Erdölzerzeugnisse) umgeschlagen, das einen Anteil von fast 50 % am gesamten Frachtgewicht innehat. In Frankreich, Italien, den Niederlanden und Malta entfielen sogar über 55 % der gesamten Frachtmenge darauf.

In allen See-/Meeresregionen war Flüssiggut im Kurzstreckenseeverkehr aus der oder in die EU-27 die am häufigsten umgeschlagene Ladungsart; die Anteile variierten allerdings zwischen 70 % im Schwarzen Meer und 37 % im Atlantischen Ozean.

Rotterdam war 2006 der wichtigste Hafen in der EU-27 für alle Arten von Ladung außer für mobile Ro-Ro-Einheiten. Die beiden wichtigsten Häfen für den Ro-Ro-Verkehr waren Dover und Calais, die sehr stark auf diese Beförderungsart spezialisiert sind. In den fünf wichtigsten Ro-Ro-Häfen überwog der Kurzstreckenseeverkehr mit Anteilen von über 93 % deutlich gegenüber dem restlichen Seeverkehr („Hochseeverkehr“ oder „Hochseeschifffahrt“).

<sup>1</sup> Der Kurzstreckenseeverkehr, über den in der vorliegenden Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ berichtet wird, umfasst den Gütertransport zwischen den Häfen der EU-27 und Norwegens einerseits und den Häfen im geografischen Europa, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer andererseits. Der „sonstige Seeverkehr“ wird auch als „Hochseeverkehr“ bzw. „Hochseeschifffahrt“ bezeichnet.

<sup>2</sup> Italien: Daten für 2006 sind vorläufig.

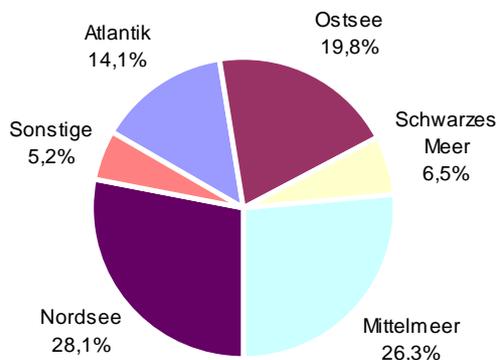
## Kurzstreckenseeverkehr und übriger Seeverkehr

Auf den Kurzstreckenseeverkehr entfielen 2006 62 % des gesamten Güterumschlags der EU-27 im Seeverkehr. Besonders deutlich überwog der Kurzstreckenseeverkehr gegenüber dem übrigen Seeverkehr („Hochseeverkehr“ bzw. „Hochseeschifffahrt“) in Finnland (93 %), Malta (92 %), Schweden (91 %), Dänemark (85 %), Griechenland (84 %)

sowie Norwegen (85 %). Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr war auch in den drei baltischen Staaten und in Polen mit über 78% beträchtlich (siehe Abbildung 1). Er ging jedoch zwischen 2005 und 2006 in den meisten Mitgliedstaaten zurück und folglich auch in der EU-27 insgesamt (von 63 % auf 62 %).

### Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach See-/Meeresregionen

Abbildung 2: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr der EU-27 nach See-/Meeresregionen der Partnerhäfen und Frachtgewicht, 2006



2006 wurden im Vereinigten Königreich 369 Mio. Tonnen Fracht im Kurzstreckenseeverkehr befördert (siehe Tabelle 1), was 15,9 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs der EU-27 entspricht. Danach folgten Italien, die Niederlande und Frankreich mit Anteilen von 13,3 %, 10,9 % bzw. 9,3 %. Auf die vier genannten Länder entfielen somit fast 50 % des EU-27-Kurzstreckenseeverkehrs.

Tabelle 1: Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und See-/Meeresregionen der Partnerhäfen in Mio. Tonnen, 2006

	Atlantik	Ostsee	Schwarzes Meer	Mittelmeer	Nordsee	Sonstige <sup>(1)</sup>	Gesamt
BE	15,1	21,3	1,3	26,4	47,1	1,9	113,1
BG	1,1	0,0	12,9	5,7	0,2	0,1	20,0
DK	2,8	41,7	0,1	0,8	30,0	1,1	74,8
DE	13,7	91,6	0,2	13,2	66,1	2,8	186,8
EE	2,3	13,5	0,0	1,9	17,3	2,5	37,4
IE	19,5	1,9	0,1	0,9	17,0	0,2	39,6
EL	1,1	0,4	13,7	70,9	2,5	1,9	90,5
ES	41,8	19,6	16,8	100,6	26,0	5,8	202,7
FR	48,4	14,3	19,5	51,6	44,1	39,0	216,6
IT <sup>(2)</sup>	6,8	3,6	54,7	209,4	11,0	22,5	308,0
CY	0,1	0,0	0,4	1,4	0,4	0,0	2,3
LV	6,9	13,8	0,1	1,5	21,6	2,6	46,4
LT	2,0	8,7	0,5	1,0	8,6	0,8	21,6
MT	0,2	0,0	0,2	2,4	0,5	0,0	3,3
NL	35,9	64,5	3,5	45,4	94,0	9,6	253,0
PL	4,5	13,9	0,3	1,8	16,9	4,1	41,6
PT	12,3	2,5	2,2	10,8	8,5	0,1	36,5
RO	1,0	0,1	8,3	9,9	0,4	1,5	21,2
SI	0,0	0,1	0,6	7,8	0,1	0,0	8,7
FI	4,1	52,8	0,2	3,6	29,7	0,6	90,9
SE	5,0	85,4	0,1	2,2	43,5	6,2	139,1
UK	117,5	44,9	3,4	23,2	188,6	8,7	369,3
<b>EU-15</b>	<b>281,7</b>	<b>398,3</b>	<b>115,8</b>	<b>533,4</b>	<b>533,2</b>	<b>100,3</b>	<b>1 802,7</b>
<b>EU-27</b>	<b>299,8</b>	<b>422,4</b>	<b>138,8</b>	<b>559,7</b>	<b>599,3</b>	<b>111,9</b>	<b>1 907,3</b>
NO	13,5	15,0	0,2	5,2	101,8	6,5	142,2
<b>Gesamt 28</b>	<b>313,4</b>	<b>437,6</b>	<b>140,9</b>	<b>572,8</b>	<b>673,3</b>	<b>124,2</b>	<b>2 026,6</b>

Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ („Vermeidung von Doppelzählungen“).

(1) Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Definition der See-/Meeresregionen).

(2) Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Angaben zu einzelnen Ländern).

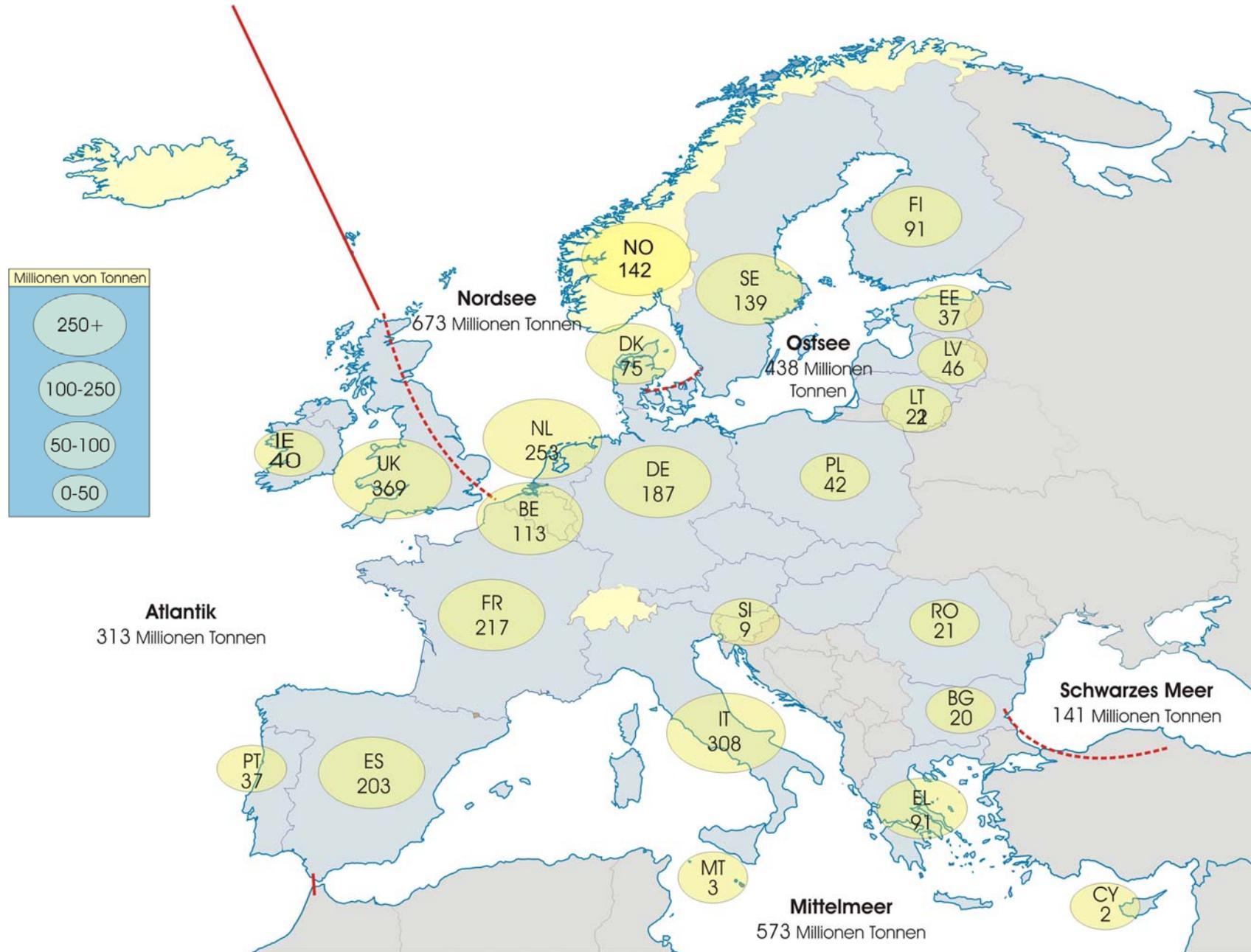
Zwischen EU-27-Häfen und Nordseehäfen wurden 599 Mio. Tonnen Güter befördert (siehe Tabelle 1); das sind etwa 28 % des gesamten von den EU-27-Mitgliedstaaten gemeldeten Kurzstreckenseeverkehrs (siehe Abbildung 2). Dicht darauf folgten die Mittelmeerhäfen mit 560 Mio. Tonnen. Die im Kurzstreckenseeverkehr in der Ostsee und der Nordsee beförderte Frachtmenge machte zusammengenommen fast die Hälfte der von der EU-27 gemeldeten Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr aus. Auf das Schwarze Meer entfielen 6,5 % des gesamten Frachtaufkommens der EU-27 im Kurzstreckenseeverkehr.

Italien meldete 2006 den größten Anteil aller EU-27-Länder am Kurzstreckenseeverkehr im Schwarzen Meer (55 Mio. Tonnen bzw. 39 % des gesamten EU-27-Kurzstreckenseeverkehrs im Schwarzen Meer). Ein Großteil des EU-27-Kurzstreckenseeverkehrs im Mittelmeer (35 % oder 209 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 (34 %) oder waren für diese bestimmt (28 %). In der Ostsee entfiel der EU-27-Kurzstreckenseeverkehr überwiegend (mit fast 60 %) auf Deutschland, Schweden, die Niederlande und Finnland.

Aus Tabelle 1 wird überdies ersichtlich, dass mit Ausnahme Estlands, Lettlands, Polens und Rumäniens alle Länder den größten Teil ihres Kurzstreckenseeverkehrs mit Partnerhäfen in Meeren abwickeln, an deren Küste sie selbst liegen. Knapp die Hälfte der im Kurzstreckenseeverkehr nach bzw. aus Estland und Lettland beförderten Güter wurde in Nordseehäfen geladen oder gelöscht. In Rumänien kam fast die Hälfte der Güter im Kurzstreckenseeverkehr von Mittelmeerhäfen oder war für diese bestimmt.

Karte 1: EU-27 und Norwegen („Gesamt 28“): Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und See-/Meeresregionen der Partnerhäfen in Mio. Tonnen, 2006



## Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2000 und 2006

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

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006			Jährliches Wachstum (Gesamt)	
	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Gesamt	Eingang	Ausgang	Gesamt	Durchschn. Wachstum 2000-2006	2005-2006
BE <sup>(1)</sup>	93,7	92,6	92,0	94,8	97,2	108,6	63,8	49,6	113,1	3,2 %	4,1 %
BG	:	15,0	15,6	15,0	16,7	17,9	12,3	7,7	20,0	:	11,7 %
DK	59,4	61,6	62,2	65,6	69,2	71,6	42,2	40,8	74,8	3,9 %	4,5 %
DE <sup>(1)</sup>	156,2	158,2	154,7	160,3	173,7	178,7	119,0	70,4	186,8	3,0 %	4,5 %
EE	:	:	37,5	40,6	36,8	34,9	5,8	32,1	37,4	:	7,1 %
IE	27,0	28,7	32,1	33,3	34,7	37,2	27,5	13,0	39,6	6,6 %	6,5 %
EL	86,1	75,4	84,5	97,6	93,3	89,0	64,6	49,4	90,5	0,8 %	1,7 %
ES	131,6	160,6	171,8	179,0	192,9	202,4	154,7	75,8	202,7	7,5 %	0,2 %
FR	209,9	195,6	194,9	204,3	208,8	215,2	152,1	71,3	216,6	0,5 %	0,7 %
IT <sup>(2)</sup>	279,8	278,3	290,8	301,9	310,7	322,8	241,0	116,5	308,0	1,6 %	-4,6 %
CY <sup>(2)</sup>	:	:	2,8	2,2	2,5	3,9	1,9	0,4	2,3	:	-41,7 %
LV	:	:	:	:	42,4	45,8	6,1	40,4	46,4	:	1,4 %
LT	:	17,2	19,4	24,0	21,7	20,7	7,6	13,9	21,6	:	4,4 %
MT	:	:	:	3,2	2,8	3,2	3,1	0,2	3,3	:	2,5 %
NL <sup>(1)</sup>	218,0	218,0	226,3	226,6	253,7	253,5	182,6	70,4	253,0	2,5 %	-0,2 %
PL <sup>(2)</sup>	:	:	:	:	20,0	42,4	16,5	25,3	41,6	:	-2,0 %
PT	31,3	31,4	31,5	32,4	34,7	37,3	26,8	15,2	36,5	2,6 %	-2,2 %
RO <sup>(2)</sup>	:	:	13,5	14,1	18,7	22,1	9,0	12,2	21,2	:	-4,3 %
SI	:	5,4	5,6	6,4	6,9	7,3	4,1	4,6	8,7	:	18,6 %
FI	70,5	78,5	79,8	84,6	88,6	83,3	52,4	43,5	90,9	4,3 %	9,1 %
SE	118,2	111,1	113,5	118,4	124,7	137,2	77,0	70,0	139,1	2,7 %	1,4 %
UK	305,6	351,8	344,2	340,8	346,6	355,2	245,9	172,7	369,3	3,2 %	4,0 %
<b>EU-15<sup>(1)</sup></b>	<b>1 505,5</b>	<b>1 563,6</b>	<b>1 600,1</b>	<b>1 650,6</b>	<b>1 725,5</b>	<b>1 792,9</b>	<b>1 449,8</b>	<b>858,6</b>	<b>1 802,7</b>	<b>3,0 %</b>	<b>0,5 %</b>
<b>EU-27<sup>(1)</sup></b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>1 810,4</b>	<b>1 892,7</b>	<b>1 516,2</b>	<b>995,5</b>	<b>1 907,3</b>	<b>:</b>	<b>0,8 %</b>
NO	:	:	127,0	124,2	134,0	140,2	53,0	102,3	142,2	:	1,5 %
<b>Gesamt 28<sup>(1)</sup></b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>1 918,8</b>	<b>2 020,1</b>	<b>1 579,6</b>	<b>1 103,7</b>	<b>2 026,6</b>	<b>:</b>	<b>0,3 %</b>

In den Spalten „Gesamt“ in Tabelle 2 wurden die Doppelzählungen von Beförderungsmeldungen, zu denen es auf nationaler und internationaler Ebene innerhalb der EU kommen kann, ausgeschlossen. Daher können diese Gesamtwerte von der Summe der Meldungen in eingehender und ausgehender Richtung abweichen (siehe „Wissenswertes zur Methodik“: „Vermeidung von Doppelzählungen“).

(1) Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ („Strukturelle Veränderungen zwischen 2005 und 2006“).

(2) Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Angaben zu einzelnen Ländern).

Alle Länder, für die Daten verfügbar waren, verzeichneten während des Zeitraums 2000-2006 im Kurzstreckenseeverkehr im Durchschnitt ein positives jährliches Wachstum, das zwischen +7,5 % für Spanien und +0,5 % für Frankreich lag. Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der EU-15 lag bei +3,0 %.

Demgegenüber nahm der Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2005 und 2006 in der EU-15 um 0,5 % und in der EU-27<sup>1</sup> um 0,8 % zu.

In fast allen EU-15-Mitgliedstaaten kam es zwischen 2005 und 2006 zu einer Zunahme des Kurzstreckenseeverkehrs, die Ausnahmen waren Italien<sup>2</sup> (-4,6 %) und Portugal<sup>3</sup> (-2,2 %). Die höchsten Zuwachsraten zwischen 2005 und 2006 verbuchten Finnland (+9,1 %) und Irland (+6,5 %). Finnland hat damit den zwischen 2004 und 2005 verzeichneten Rückgang (-6 %) wieder wettgemacht.

Auch in den EU-12 Mitgliedstaaten nahm zwischen 2005 und 2006 die Gütermenge im Kurzstreckenseeverkehr zu; nur in Polen<sup>4</sup> kam es zu einer Abnahme um 2,0 %.

Den stärksten Zuwachs verzeichneten Slowenien und Bulgarien: +18,6 % bzw. +11,7 %. Estland und Litauen, deren Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2004 und 2005 abgenommen hatte, erreichten 2006 wieder ähnliche Frachtgewichte wie 2004.

Im Jahr 2006 verschifften alle EU-27-Länder außer Estland, Lettland, Litauen, Polen, Rumänien und Slowenien weniger Güter im Kurzstreckenseeverkehr als bei ihnen eintrafen (siehe Spalten „Ausgang“ bzw. „Eingang“). Was die baltischen Staaten betrifft, ist dies auf die großen Mengen an verschifftem Öl zurückzuführen. Aus dem gleichen Grunde bildet auch Norwegen eine Ausnahme. In niederländischen Häfen wurden hingegen im Kurzstreckenseeverkehr fast dreimal so viele Güter gelöscht wie geladen.

<sup>1</sup> Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ („Strukturelle Veränderungen zwischen 2005 und 2006“).

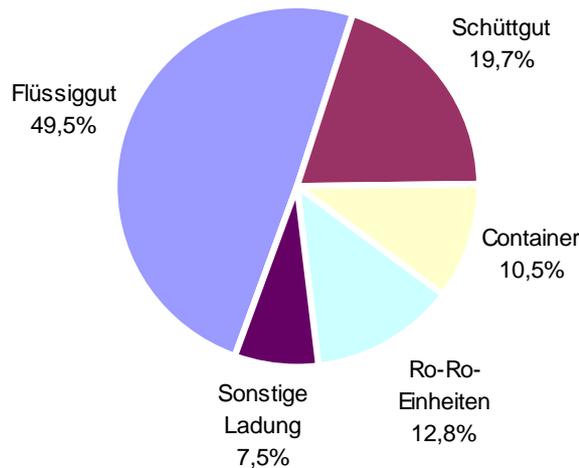
<sup>2</sup> Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Angaben zu einzelnen Ländern).

<sup>3</sup> Für die Niederlande: Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ („Strukturelle Veränderungen zwischen 2005 und 2006“).

<sup>4</sup> Für Zypern und Rumänien: Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Angaben zu einzelnen Ländern).

## Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

**Abbildung 3: EU-27-Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und Frachtgewicht, 2006**



Im Kurzstreckenseeverkehr in die bzw. aus der EU-27 wurde größtenteils Flüssiggut umgeschlagen. Mit fast 944 Mio. Tonnen (siehe Tabelle 3) entfielen darauf 49,5 % des gesamten EU-27-Kurzstreckenseeverkehrs (siehe Abbildung 3). Schüttgut mit einem Anteil von 19,7 % bzw. einem Gesamtumschlag von 376 Mio. Tonnen folgte mit relativ großem Abstand hinter dem Flüssiggut an zweiter Stelle. An dritter Stelle rangierten mobile Ro-Ro-Einheiten mit einem Anteil von 12,8 % oder 245 Mio. Tonnen am gesamten EU-27-Kurzstreckenseeverkehr, gefolgt von den Containern mit 10,5 % oder 200 Mio. Tonnen (siehe Tabelle 3).

Abbildung 4 zeigt die Verteilung des EU-27-Kurzstreckenseeverkehrs nach Ladungsarten und See-/Meeresregionen. Flüssiggut nahm in sämtlichen See-/Meeresregionen eine vorherrschende Position ein. Insbesondere in den Schwarzmeerhäfen bestanden 70 % des im Kurzstreckenseeverkehr beförderten Frachtvolumens aus Flüssiggut. Dabei handelte es sich zu fast 98 % um Rohöl und Erdölzeugnisse, die in Schwarzmeerhäfen geladen und in Häfen in der EU-27 gelöscht wurden.

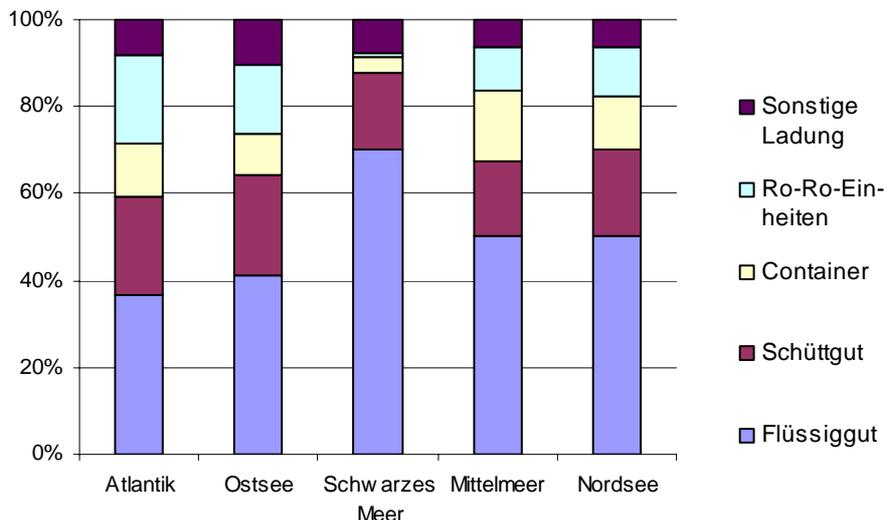
Flüssiggut war zwar auch im Atlantischen Ozean und in der Ostsee die am häufigsten umgeschlagene Ladungsart, sein Anteil am gesamten Frachtvolumen war dort jedoch mit 37 % bzw. 41 % nicht so hoch wie in den übrigen See-/Meeresregionen.

Schüttgut stand als Ladungsart in allen am Kurzstreckenseeverkehr beteiligten See-/Meeresregionen der EU-27 an zweiter Stelle, der höchste Anteil wurde mit 23 % für die Ostsee verzeichnet.

Im Atlantischen Ozean machten Ro-Ro-Einheiten 20 % des Frachtvolumens im Kurzstreckenseeverkehr aus den bzw. in die EU-27-Häfen aus (über die Hälfte davon entfiel auf das Vereinigte Königreich). Die Ostsee und der Atlantische Ozean sind die einzigen See-/Meeresregionen, in denen über 16 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs auf Ro-Ro-Einheiten entfielen.

Das Mittelmeer ist die einzige See-/Meeresregion, in der im Kurzstreckenseeverkehr über 16 % des Frachtvolumens in Containern befördert wurden.

**Abbildung 4: Güterbeförderung im EU-27-Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und See-/Meeresregionen der Partnerhäfen und Frachtgewicht, 2006**



**Tabelle 3: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und Ladungsarten in Mio. Tonnen, 2006**

	Flüssig-gut	Schütt-gut	Con-tainer	Ro-Ro <sup>(1)</sup>	Sonstige Ladung	Gesamt
BE	34,0	17,8	26,1	27,0	8,1	113,1
BG	10,0	5,5	1,4	0,4	2,6	20,0
DK	26,6	17,3	4,6	22,5	3,8	74,8
DE	59,9	33,7	44,4	36,0	12,8	186,8
EE	19,7	9,3	1,4	0,0	7,0	37,4
IE	13,2	7,5	8,4	9,1	1,4	39,6
EL	35,2	22,7	11,0	16,7	5,0	90,5
ES	86,2	48,5	35,7	14,8	17,4	202,7
FR	135,8	32,4	10,4	25,7	12,3	216,6
IT <sup>(2)</sup>	172,9	42,6	42,5	32,2	17,8	308,0
CY	0,6	0,3	1,1	0,0	0,3	2,3
LV	19,3	18,7	1,8	1,6	5,1	46,4
LT	10,9	5,2	1,6	2,1	1,9	21,6
MT	1,8	0,5	0,6	0,2	0,1	3,3
NL	150,7	39,8	29,6	15,4	17,4	253,0
PL	9,9	18,3	4,7	5,5	3,2	41,6
PT	17,4	8,6	6,8	0,4	3,3	36,5
RO	10,3	6,6	1,0	0,1	3,1	21,2
SI	2,0	3,9	1,9	0,0	0,9	8,7
FI	26,5	23,4	11,7	15,5	13,9	90,9
SE	51,8	20,5	8,5	44,4	14,0	139,1
UK	165,6	69,8	20,2	93,4	20,2	369,3
<b>EU-15</b>	<b>896,8</b>	<b>340,6</b>	<b>196,9</b>	<b>243,1</b>	<b>125,3</b>	<b>1 802,7</b>
<b>EU-27</b>	<b>943,5</b>	<b>376,4</b>	<b>199,7</b>	<b>244,7</b>	<b>143,0</b>	<b>1 907,3</b>

NO	74,9	44,3	3,9	6,5	12,7	142,2
<b>Gesamt 28</b>	<b>1 012,5</b>	<b>410,5</b>	<b>200,6</b>	<b>249,5</b>	<b>153,6</b>	<b>2 026,6</b>

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

(2) Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Angaben zu einzelnen Ländern).

Aus Tabelle 3 geht hervor, dass das Vereinigte Königreich im Kurzstreckenseeverkehr von allen EU-27-Mitgliedstaaten mit Abstand am meisten Güter in mobilen Ro-Ro-Einheiten umschlug (93,4 Mio. Tonnen). An zweiter und dritter Stelle lagen Schweden mit 44,4 Mio. Tonnen bzw. Deutschland mit 36,0 Mio. Tonnen.

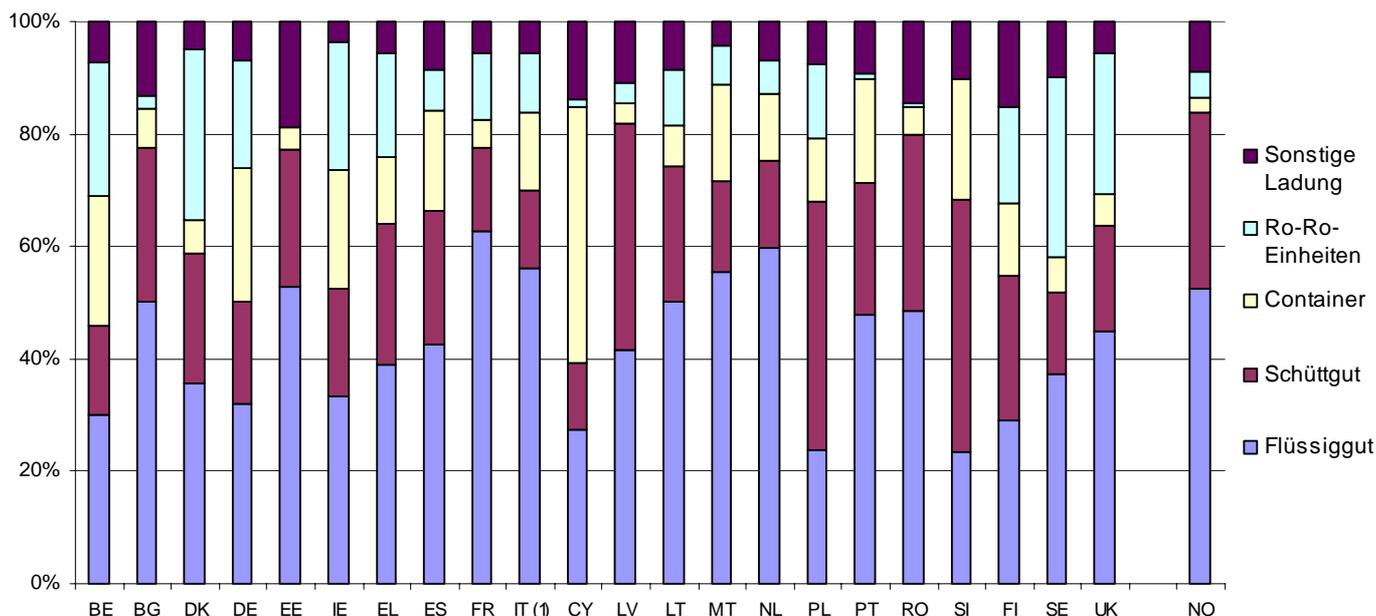
Mit 69,8 Mio. Tonnen rangierte das Vereinigte Königreich auch bei Schüttgut auf dem ersten Platz. Bei Flüssiggut und bei in Containern beförderten Gütern nahm Italien mit einem Frachtgewicht von 172,9 Mio. bzw. 42,6 Mio. Tonnen die Spitzenposition ein.

In allen Ländern außer Zypern, Polen und Slowenien ist Flüssiggut die im Kurzstreckenseeverkehr am häufigsten umgeschlagene Ladungsart (siehe Abbildung 5). Sein Anteil erreicht fast 63 % in Frankreich und über 50 % in Bulgarien, Estland, Italien, Litauen, Malta, den Niederlanden und Norwegen.

In Polen und Slowenien stellt Schüttgut mit Anteilen von 44 % bzw. 45 % die im Kurzstreckenseeverkehr am häufigsten beförderte Ladungsart dar. Im Falle Polens liegt dies an den umfangreichen Kohleexporten.

Im Falle Zyperns ist der Transport von Containern vorherrschend.

**Abbildung 5: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und Ladungsarten und Frachtgewicht, 2006**



(1) Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Angaben zu einzelnen Ländern).

## Volumen der Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr (in TEU)

Insgesamt wurde 2006 im Kurzstreckenseeverkehr von den wichtigsten EU-27-Häfen ein Beförderungsvolumen von 23,7 Mio. TEU gemeldet. Deutschland lag 2006 an der Spitze der EU-27-Mitgliedstaaten mit 5,4 Mio. TEU, die im Kurzstreckenseeverkehr in Containern befördert wurden, gefolgt von Italien mit 4,1 Mio. TEU. Deutschland verbuchte mit 1,2 Mio. TEU auch die meisten Leercontainer, gefolgt von Spanien (knapp 1 Mio. TEU). Das Volumen der beförderten Leercontainer stieg in Deutschland im Vergleich zu 2005 um 23,3 %, das der beförderten Container insgesamt um 15,4 %.

Alle Länder, für die Daten verfügbar waren, verbuchten während des Zeitraums von 2000 bis 2006 im Durchschnitt einen Zuwachs bei der Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr. Die einzigen Ausnahmen waren Griechenland (-1,6 %) und das Vereinigte Königreich (-0,1 %). In der EU-15 war durchschnittlich ein Anstieg um 8,0 % zu beobachten.

Es sei darauf hingewiesen, dass die von Belgien gemeldeten Containerzahlen bis einschließlich zum 2. Quartal 2004 unterbewertet worden waren.

Für die EU-27 wurde zwischen 2005 und 2006 eine Steigerung um 4,2 % verzeichnet. In Zypern, Malta, Italien<sup>1</sup>, Griechenland,

dem Vereinigten Königreich und Frankreich war die Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2005 und 2006 rückläufig, wobei Zypern<sup>2</sup> den stärksten Rückgang meldete (-29,9 %). Griechenland, Frankreich, Italien, Zypern, Malta und das Vereinigte Königreich meldeten sowohl für die Beförderung von Containern insgesamt als auch für die Beförderung von Leercontainern einen Rückgang. In Griechenland, Italien, Malta und dem Vereinigten Königreich ging die Beförderung von Leercontainern stärker zurück als die Beförderung von Containern insgesamt.

Den stärksten prozentualen Anstieg zwischen 2005 und 2006 verbuchte Estland (+19,9 %), gefolgt von Lettland (+18,4 %). In Dänemark, Deutschland, Irland, Lettland, den Niederlanden, Polen, Slowenien, Schweden und Norwegen hat im Kurzstreckenseeverkehr die Beförderung von Leercontainern zwischen 2005 und 2006 stärker zugenommen als der gesamte Containerverkehr.

Ferner ist festzustellen, dass von 2005 auf 2006 die Gesamtzahl der von den Häfen in Belgien und Bulgarien gemeldeten Container im Kurzstreckenseeverkehr gestiegen ist, während die Zahl der umgeschlagenen Leercontainer rückläufig war.

**Tabelle 4: Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern in 1000 TEU<sup>(1)</sup>**

	2000		2004		2005		2006		Jährliche Wachstumsrate			
	Gesamt	davon leer	Durchschn. Wachstum 2000-2006		2005-2006							
									Gesamt	davon leer	Gesamt	davon leer
BE <sup>(2)</sup>	897,1	101,7	1 940,0	211,9	2 283,1	402,9	2 586,7	382,0	19,3 %	24,7 %	13,3 %	-5,2 %
BG	:	:	102,2	27,9	104,6	27,9	111,3	27,6	:	:	6,4 %	-0,8 %
DK	427,4	121,0	470,1	100,7	543,5	122,3	601,0	139,6	5,8 %	2,4 %	10,6 %	14,1 %
DE	2 629,8	529,7	4 235,6	845,1	4 685,7	943,2	5 406,7	1 162,5	12,8 %	14,0 %	15,4 %	23,3 %
EE	:	:	159,6	33,0	189,6	39,1	227,4	44,8	:	:	19,9 %	14,4 %
IE	568,5	93,4	922,0	192,1	989,1	208,3	1 097,3	239,6	11,6 %	17,0 %	10,9 %	15,0 %
EL	1 200,5	283,8	1 291,6	193,5	1 152,3	180,2	1 087,4	162,3	-1,6 %	-8,9 %	-5,6 %	-9,9 %
ES	2 308,1	611,4	3 183,2	755,0	3 874,6	963,5	3 928,9	972,3	9,3 %	8,0 %	1,4 %	0,9 %
FR	820,1	268,6	1 268,7	339,0	1 272,1	348,2	1 253,8	347,0	7,3 %	4,4 %	-1,4 %	-0,3 %
IT <sup>(2)</sup>	3 026,8	470,7	4 392,3	626,9	4 361,4	765,2	4 109,7	595,2	5,2 %	4,0 %	-5,8 %	-22,2 %
CY	:	:	232,8	105,8	127,5	31,0	89,4	26,2	:	:	-29,9 %	-15,5 %
LV	:	:	151,2	38,8	161,9	41,3	191,8	49,5	:	:	18,4 %	20,0 %
LT	:	:	173,6	55,5	213,9	64,3	230,8	67,2	:	:	7,9 %	4,5 %
MT	:	:	88,4	25,9	65,5	14,4	59,6	5,0	:	:	-9,0 %	-65,3 %
NL	2 327,2	418,7	3 025,8	640,3	3 527,3	833,6	3 795,8	940,0	8,5 %	14,4 %	7,6 %	12,8 %
PL <sup>(2)</sup>	:	:	213,1	36,0	491,8	99,6	575,7	122,5	:	:	17,1 %	23,0 %
PT	558,0	135,0	684,5	170,1	697,0	177,0	796,1	186,3	6,1 %	5,5 %	14,2 %	5,3 %
RO <sup>(2)</sup>	:	:	153,9	25,7	212,3	43,6	168,7	57,2	:	:	-20,5 %	31,3 %
SI	:	:	135,2	15,3	180,4	27,6	184,6	30,3	:	:	2,3 %	9,8 %
FI	878,8	192,0	1 278,7	225,6	1 297,1	270,6	1 391,4	281,4	8,0 %	6,6 %	7,3 %	4,0 %
SE	626,6	141,5	869,5	210,3	962,1	221,7	1 027,1	247,4	8,6 %	9,8 %	6,8 %	11,6 %
UK	2 972,1	735,4	3 407,8	1 101,6	3 026,9	985,0	2 950,2	918,3	-0,1 %	3,8 %	-2,5 %	-6,8 %
<b>EU-15</b>	<b>14 462,9</b>	<b>3 034,9</b>	<b>20 312,3</b>	<b>4 126,0</b>	<b>21 946,3</b>	<b>4 915,8</b>	<b>22 922,3</b>	<b>5 079,4</b>	<b>8,0 %</b>	<b>9,0 %</b>	<b>4,4 %</b>	<b>3,3 %</b>
<b>EU-27</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>21 108,2</b>	<b>4 349,2</b>	<b>22 751,7</b>	<b>5 113,3</b>	<b>23 700,0</b>	<b>5 321,4</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>4,2 %</b>	<b>4,1 %</b>
NO	:	:	501,7	143,1	508,5	142,0	533,2	158,0	:	:	4,9 %	11,3 %
<b>Gesamt 28</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>21 200,4</b>	<b>4 351,7</b>	<b>22 929,7</b>	<b>5 183,6</b>	<b>23 862,1</b>	<b>5 390,7</b>	<b>:</b>	<b>:</b>	<b>4,1 %</b>	<b>4,0 %</b>

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

(2) Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Angaben zu einzelnen Ländern).

<sup>1</sup> Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Angaben zu einzelnen Ländern).

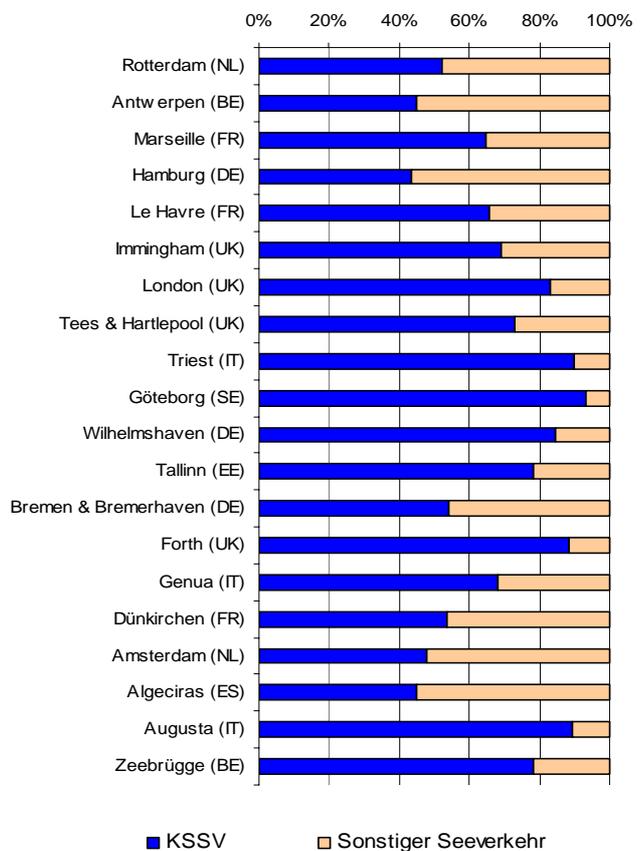
<sup>2</sup> Für Rumänien: Siehe „Wissenswertes zur Methodik“ (Angaben zu einzelnen Ländern).

## Die 20 wichtigsten Häfen im Kurzstreckenseeverkehr der EU-27

**Tabelle 5: 20 wichtigste Häfen im Kurzstreckenseeverkehr der EU-27 in Mio. Tonnen, 2006**

Rang	Hafen	KSSV insges.	Wachstum 2005 - 2006	Anteil am KSSV der EU-27	Sonstiger Seeverkehr
1	Rotterdam (NL)	184,4	-0,8 %	7,4 %	168,4
2	Antwerpen (BE)	67,9	2,3 %	2,7 %	83,6
3	Marseille (FR)	62,4	2,5 %	2,5 %	34,1
4	Hamburg (DE)	50,2	3,3 %	2,0 %	65,4
5	Le Havre (FR)	45,9	-6,0 %	1,8 %	23,9
6	Immingham (UK)	44,3	9,4 %	1,8 %	19,8
7	London (UK)	43,0	1,1 %	1,7 %	8,9
8	Tees & Hartlepool (UK)	39,0	2,5 %	1,6 %	14,4
9	Triest (IT)	37,5	-5,2 %	1,5 %	4,3
10	Göteborg (SE)	36,6	8,8 %	1,5 %	2,6
11	Wilhelmshaven (DE)	36,4	-6,7 %	1,4 %	6,7
12	Tallinn (EE)	31,9	9,9 %	1,3 %	9,0
13	Bremen & Bremerhaven (DE)	30,1	22,0 %	1,2 %	25,6
14	Forth (UK)	27,8	-11,1 %	1,1 %	3,7
15	Genua (IT)	27,6	-12,0 %	1,1 %	13,0
16	Dünkirchen (FR)	26,9	8,9 %	1,1 %	23,3
17	Amsterdam (NL)	26,6	3,1 %	1,1 %	28,8
18	Algeciras (ES)	25,7	12,2 %	1,0 %	31,7
19	Augusta (IT)	25,7	-16,6 %	1,0 %	3,0
20	Zeebrügge (BE)	25,6	10,3 %	1,0 %	7,1
<b>Top 20 insgesamt</b>		<b>895,4</b>	<b>0,9 %</b>	<b>35,7 %</b>	<b>577,4</b>
<b>EU-27-Häfen insgesamt</b>		<b>2 509,2</b>	<b>0,4 %</b>	<b>100,0%</b>	<b>1 122,8</b>

**Abbildung 6: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr der 20 wichtigsten Häfen der EU-27, 2006**



Aus Tabelle 5 geht hervor, dass Rotterdam von allen EU-27-Häfen den höchsten Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr verbuchte (184 Mio. Tonnen). Allein 7,4 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs der EU-27-Häfen wurden hier abgewickelt, während auf die 20 wichtigsten Häfen zusammengekommen knapp 36 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs entfielen. Das Frachtgewicht der im Kurzstreckenseeverkehr in Rotterdam umgeschlagenen Güter ist mit einer Abnahme um ca. 1 % in etwa so hoch wie 2005.

Der zweitwichtigste Hafen für den Kurzstreckenseeverkehr war Antwerpen, wo jedoch weit weniger Güter – nur rund ein Drittel des Frachtgewichts von Rotterdam – umgeschlagen wurden. Antwerpen verzeichnete ein Wachstum von 2,3 % gegenüber 2005 und meldete ein ähnliches Frachtgewicht im Kurzstreckenseeverkehr wie Marseille; allerdings war in Antwerpen der Güterumschlag im Hochseeverkehr mit 84 Mio. Tonnen wesentlich höher als in Marseille (34 Mio. Tonnen).

Von den 20 bedeutendsten Häfen im Kurzstreckenseeverkehr hatte Antwerpen mit 44,8 % den drittniedrigsten Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr hinter Hamburg (43,4 %) und Algeciras (44,5 %) zu verzeichnen (siehe Abbildung 6).

Hinsichtlich des Frachtgewichts der Güter, die im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen wurden, kam es von 2005 auf 2006 bei 7 der 20 führenden Häfen zu Rückgängen zwischen 16,6 % (Augusta) und 0,8 % (Rotterdam).

Die höchsten Wachstumsraten bei der im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Fracht verzeichneten Bremen und Bremerhaven (+22,0 %) sowie Algeciras (+12,2 %), Zeebrügge

(+10,3 %) und Tallinn (+9,9 %). Bremen & Bremerhaven, Algeciras und Zeebrügge rangierten im Jahr 2005 nicht unter den 20 wichtigsten Häfen für den Kurzstreckenseeverkehr, Tallinn kletterte von Platz 15 auf Platz 12.

2006 wurden vier Häfen des Vereinigten Königreichs auf der Liste der 20 wichtigsten Häfen im Kurzstreckenseeverkehr geführt. Einer dieser Häfen verzeichnete zwischen 2005 und 2006 einen Rückgang bei der Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr. Milford Haven, das 2005 noch unter den zwanzig wichtigsten Häfen war, schlug 2006 11,2 % weniger Fracht um und fiel damit aus der Liste der 20 wichtigsten Häfen heraus.

Abbildung 6 gibt für diese 20 Häfen darüber Aufschluss, welchen Anteil der Kurzstreckenseeverkehr am gesamten Güterseeverkehr hat. Bis auf Hamburg, Algeciras, Antwerpen und Amsterdam machte bei allen 20 Häfen der Kurzstreckenseeverkehr über 50 % des gesamten Güterseeverkehrs aus.

Im Hafen von Göteborg dominierte der Kurzstreckenseeverkehr eindeutig gegenüber dem Hochseeverkehr: Er machte dort über 90 % des gesamten Güterseeverkehrs aus. Dies galt 2005 auch für Triest, Augusta und Forth, doch der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Gesamtumschlag dieser Häfen nahm 2006 auf unter 90 % ab (89,6%, 89,5% bzw. 88,2%). Die meisten der 20 Häfen, die für den Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2005 am wichtigsten waren, verzeichneten einen Rückgang des Anteils des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr. Nur in Tees & Hartlepool, London, Tallinn, Immingham, Dünkirchen und Göteborg war dies anders.

## Die wichtigsten EU-27-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsart

**Tabelle 6: Flüssiggut – die fünf wichtigsten Häfen im Kurzstreckenseeverkehr der EU-27 in Mio. Tonnen, 2006**

Rang	Hafen	KSSV insges.	Wachstum 2005 - 2006	Anteil am KSSV der EU-27	Sonstiger Seeverkehr
1	Rotterdam (NL)	126,1	-2,6 %	10,9%	47,0
2	Marseille (FR)	52,1	2,3 %	4,5%	15,3
3	Le Havre (FR)	37,1	-4,6 %	3,2%	10,3
4	Wilhelmshaven (DE)	35,1	-7,2 %	3,0%	5,8
5	Tees & Hartlepool (UK)	31,9	3,1 %	2,8%	2,9
<b>Top 5 insgesamt</b>		<b>282,2</b>	<b>-2,0 %</b>	<b>24,5%</b>	<b>81,3</b>
<b>EU-27-Häfen insgesamt</b>		<b>1 152,6</b>	<b>-2,3 %</b>	<b>100,0%</b>	<b>292,4</b>

Rotterdam ist führend unter den EU-27-Häfen bei der Beförderung von Flüssiggut im Kurzstreckenseeverkehr. Auf diesen Hafen entfielen allein 11 % des von den EU-27-Häfen gemeldeten Gesamtaufkommens. Allerdings ging das Aufkommen in Rotterdam gegenüber 2005 um 2,6 % zurück. An zweiter Stelle folgt mit einigem Abstand Marseille. Tees und Hartlepool überholte Triest, das 2005 der fünftwichtigste Hafen war. In Triest ging die Beförderung von Flüssiggut im Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2005 und 2006 um 6,8 % zurück.

**Tabelle 7: Schüttgut – die fünf wichtigsten Häfen im Kurzstreckenseeverkehr der EU-27 in Mio. Tonnen, 2006**

Rang	Hafen	KSSV insges.	Wachstum 2005 - 2006	Anteil am KSSV der EU-27	Sonstiger Seeverkehr
1	Rotterdam (NL)	13,5	-3,5 %	2,8%	71,6
2	Riga (LV)	12,9	-3,7 %	2,7%	1,3
3	Amsterdam (NL)	12,2	-11,6 %	2,5%	13,0
4	London (UK)	11,2	-6,9 %	2,3%	2,6
5	Ravenna (IT)	11,1	7,7 %	2,3%	3,0
<b>Top 5 insgesamt</b>		<b>61,0</b>	<b>-4,1 %</b>	<b>12,6%</b>	<b>91,5</b>
<b>EU-27-Häfen insgesamt</b>		<b>485,7</b>	<b>4,3 %</b>	<b>100,0%</b>	<b>445,0</b>

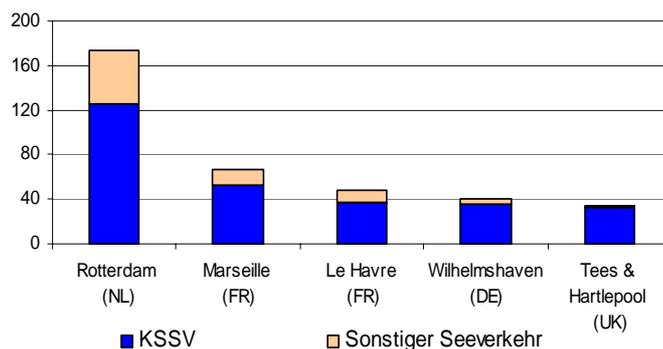
Rotterdam ist im Kurzstreckenseeverkehr auch beim Schüttgut der wichtigste EU-27-Hafen. Knapp dahinter folgen Riga, Amsterdam, London und Ravenna. Schüttgut hat bei den fünf wichtigsten Häfen nur einen Anteil von 12,6 % und ist das am wenigsten auf bestimmte Umschlaghäfen „konzentrierte“ Marktsegment. In Riga wurden fast 91 % des Schüttguts im Kurzstreckenseeverkehr befördert, in Rotterdam waren es dagegen nur 16 %. In allen fünf wichtigsten Häfen für die Beförderung von Schüttgut im Kurzstreckenseeverkehr in der

**Tabelle 8: Container – die fünf wichtigsten Häfen im Kurzstreckenseeverkehr der EU-27 in Mio. Tonnen, 2006**

Rang	Hafen	KSSV insges.	Wachstum 2005 - 2006	Anteil am KSSV der EU-27	Sonstiger Seeverkehr
1	Rotterdam (NL)	28,6	6,7 %	9,8%	45,2
2	Hamburg (DE)	26,4	6,2 %	9,0%	43,5
3	Antwerpen (BE)	23,8	17,3 %	8,1%	40,9
4	Gioia Tauro (IT)	22,8	-7,4 %	7,8%	4,8
5	Bremen & Bremerhaven (DE)	15,5	19,8 %	5,3%	20,3
<b>Top 5 insgesamt</b>		<b>117,2</b>	<b>6,9 %</b>	<b>40,0%</b>	<b>154,6</b>
<b>EU-27-Häfen insgesamt</b>		<b>292,6</b>	<b>4,9 %</b>	<b>100,0%</b>	<b>308,0</b>

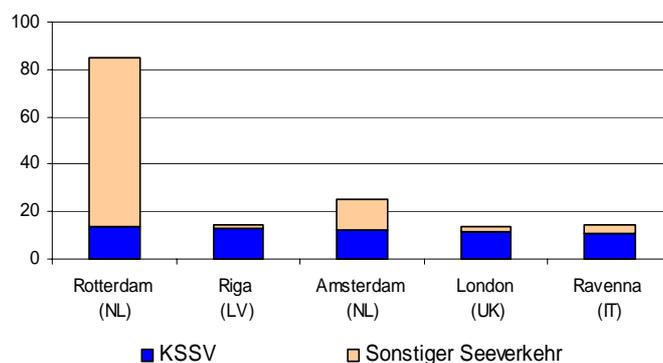
Auch bei der Beförderung von Gütern in Containern ist Rotterdam im Kurzstreckenseeverkehr abermals der wichtigste Hafen mit einem Anteil von nahezu 10 % am gesamten von EU-27-Häfen für diese Kategorie gemeldeten Frachtaufkommen. In den fünf wichtigsten Häfen wurden zusammengenommen 40 % der in Containern im Kurzstreckenseeverkehr in EU-27 beförderten Güter umgeschlagen. In allen diesen Häfen außer Gioia Tauro nahm die Beförderung von Gütern in Containern über kurze Strecken zu. Gioia Tauro fiel 2005 vom dritten auf den vierten Platz.

**Abbildung 7: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Gesamtumschlag von Flüssiggut in Mio. Tonnen, 2006**



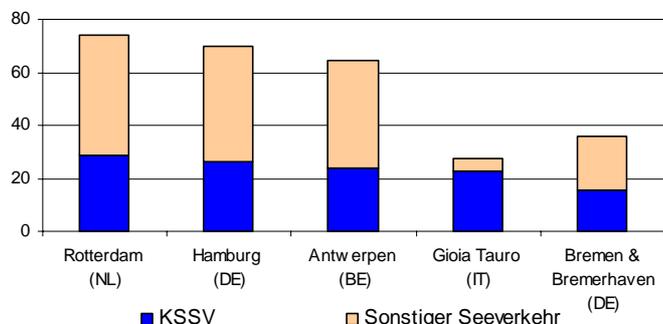
Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am insgesamt von diesen Häfen umgeschlagenen Flüssiggut ist beträchtlich. Dies gilt besonders für Tees & Hartlepool, wo fast 92 % des Flüssigguts im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen wurden. Von den fünf Häfen wies Rotterdam bei im Hochseeverkehr befördertem Flüssiggut mit 27 % den höchsten Anteil auf. Dieser Anteil stieg gegenüber 2005 (23 %) um vier Prozentpunkte.

**Abbildung 8: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Gesamtumschlag von Schüttgut in Mio. Tonnen, 2006**



EU-27 ging die Schüttgutbeförderung zwischen 2005 und 2006 gewichtsmäßig zurück, lediglich in Ravenna nahm sie zu (+7,7 %). Ravenna überholte damit Hamburg (das einen Rückgang um 4,2 % verbuchte) und kam auf den fünften Platz. Amsterdam verzeichnete von 2005 auf 2006 einen stärkeren Rückgang als Riga und fiel vom zweiten auf den dritten Platz.

**Abbildung 9: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Containerumschlag in Mio. Tonnen, 2006**



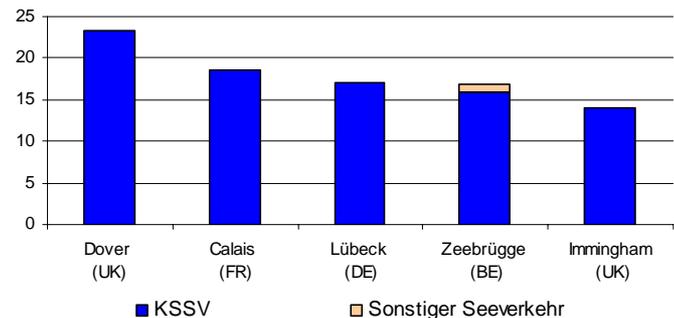
Gioia Tauro ist auf die Beförderung von Containern im Kurzstreckenseeverkehr spezialisiert (nur 17 % der Container wurden im Hochseeverkehr umgeschlagen). Im Gegensatz dazu lag in den übrigen vier Häfen der Anteil des Hochseeverkehrs am gesamten Containerumschlag nie unter 56 %.

**Tabelle 9: Mobile Ro-Ro-Einheiten – die fünf wichtigsten Häfen im Kurzstreckenseeverkehr der EU-27 in Mio. Tonnen, 2006**

Rang	Hafen	KSSV insges.	Wachstum 2005 - 2006	Anteil am KSSV der EU-27	Sonstiger Seeverkehr
1	Dover (UK)	23,4	13,0 %	5,8%	0,0
2	Calais (FR)	18,5	11,9 %	4,6%	0,0
3	Lübeck (DE)	17,0	8,0 %	4,2%	0,0
4	Zeebrugge (BE)	15,8	3,8 %	3,9%	1,0
5	Immingham (UK)	14,0	10,7 %	3,5%	0,0
<b>Top 5 insgesamt</b>		<b>88,7</b>	<b>9,7 %</b>	<b>22,0%</b>	<b>1,1</b>
<b>EU-27-Häfen insgesamt</b>		<b>403,2</b>	<b>4,3 %</b>	<b>100,0%</b>	<b>14,0</b>

Dover verzeichnete mit 23,4 Mio. Tonnen – vor Calais, Lübeck, Zeebrugge und Immingham – das größte Aufkommen von im Kurzstreckenseeverkehr in mobilen Ro-Ro-Einheiten umgeschlagenen Gütern. Diese fünf führenden Häfen haben sich sehr stark auf im Kurzstreckenseeverkehr in Ro-Ro-Einheiten beförderte Güter spezialisiert. Lediglich 6 % 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, 2006**



Zwischen 2005 und 2006 verzeichneten alle diese Häfen einen deutlichen Anstieg der Güter, die in Ro-Ro-Einheiten über kurze Strecken befördert wurden (+9,7 % für alle fünf führenden Häfen zusammen).

## ➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Die vorliegende Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ basiert auf den im Rahmen der Richtlinie zur Seeverkehrsstatisik 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-27 und Norwegen einerseits und den Häfen im geografischen Europa, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer andererseits, also den Häfen in den EU-Ländern (Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Malta, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, Schweden, Spanien, Vereinigtes Königreich und Zypern), in den EWR-Ländern (Island und Norwegen), den Ländern an der Ostsee (Russland), den Mittelmeerländern (Ägypten, Albanien, Algerien, besetzte palästinensische Gebiete, Bosnien-Herzegowina, Israel, Kroatien, Libanon, Libyen, Marokko, Montenegro, Syrien, Tunesien und Türkei) sowie den Ländern am Schwarzen Meer (Georgien, Moldawien, 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 Helsingborg (ohne 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 Orkneyinseln.

### 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 Tarifa (ohne Tarifa).
- Die französischen Häfen am Mittelmeer.
- Alle Häfen Maltas, Italiens, Sloweniens, Kroatiens, von Bosnien und Herzegowina, Montenegros, Albaniens, Griechenlands, Zyperns, Syriens, der besetzten palästinensischen Gebiete, 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.

### Andere:

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

Die Angaben für **EU-27 (EU-15)** beziehen sich auf insgesamt 22 (13) Mitgliedstaaten. Die Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei verfügen nicht über Seehäfen.

Die Werte für „**Gesamt 28**“ beziehen sich auf die EU-27 plus Norwegen.

**Belgien (BE):** Die von Antwerpen gemeldeten Daten über Containerzahlen sind bis zum 2. Quartal 2004 unterbewertet. Daher sind 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 Bezugsjahren 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).

**Italien (IT):** Die Daten für 2006 sind vorläufig und werden wahrscheinlich überarbeitet.

**Zypern (CY):** Die von Zypern vorgelegten Daten für die Jahre 2002 bis 2006 umfassen einen erheblichen Anteil von Meldungen über den Verkehr in bzw. aus unbekanntem Häfen: 68 % im Jahr 2006, 43 % im Jahr 2005, 63 % im Jahr 2004, 70 % in 2003 und 59 % im Jahr 2002. Dies hat verschiedene Auswirkungen: Die im Kurzstreckenseeverkehr beförderte Gütermenge und ihr Anteil am gesamten Güterseeverkehr sind wahrscheinlich unterbewertet, die jährlichen Wachstumsraten entsprechen möglicherweise nicht der Realität, insbesondere die Abnahme vom Jahr 2005 auf das Jahr 2006 ist wahrscheinlich überbewertet.

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

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

**Malta (MT):** Für 2003 bis 2006 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt.

**Niederlande (NL):** Die Niederlande haben für den Zeitraum 2001 bis 2006 keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt (lediglich Zolldaten 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.

**Rumänien (RO):** Für 2002 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt. Die von Rumänien vorgelegten Daten umfassen einen erheblichen Anteil von Meldungen über den Verkehr in bzw. aus unbekanntem Häfen. 21% im Jahr 2006, 15% im Jahr 2005, 10% im Jahr 2004, jedoch 0 % in den Jahren 2003 und 2002. Dies hat verschiedene Auswirkungen: Die im Kurzstreckenseeverkehr beförderte Gütermenge und ihr Anteil am gesamten Güterseeverkehr sind wahrscheinlich unterbewertet, die jährlichen Wachstumsraten entsprechen möglicherweise nicht der Realität, insbesondere die Abnahme vom Jahr 2005 auf das Jahr 2006 ist wahrscheinlich überbewertet. Dies gilt insbesondere für die Containerstatistik (Tabelle 4), wo der Anteil „unbekannter Orte“ 2005 bei 73 % und 2006 bei 84 % lag.

**Slowenien (SI):** Für 2003 bis 2006 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.

**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-27** (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-27 (und für „Gesamt 28“) können daher von der Summe der Meldungen der Ein- und Ausgänge sowie von der Summe der Zahlen der Länder abweichen.

**Abbildung 1:** Der „Sonstige 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 (68 %) und Rumänien (21 %) im Jahr 2006 bei unter 4 % liegt. Der EU-27-Durchschnitt liegt 2006 bei 1,8 % (2005:1,6 %).

**Tabelle 1:** In dieser Tabelle wurden Doppelzählungen auch auf der Ebene der See-/Meeresregionen behandelt. Wenn sowohl der Ausgangs- als auch der Bestimmungshafen Daten geliefert haben und beide Häfen in demselben Land und an demselben Meer liegen, wurden nur die von jedem Hafen 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 (wo Doppelzählungen nur auf der Ebene der Länder behandelt wurden).

**Abbildungen 3 bis 5 und Tabelle 3:** „Mobile Ro-Ro-Einheiten“ umfassen sowohl „selbstfahrende Ro-Ro-Einheiten“ als auch „nicht selbstfahrende Ro-Ro-Einheiten“. „Sonstige Ladung“ umfasst auch „unbekannte Ladungsart“.

**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 2006 der Anteil der unbekanntem Ausgangs- bzw. Bestimmungshäfen am gesamten Seeverkehr in allen genannten Häfen unter 4 % liegt. Das Aggregat „EU-27-Häfen gesamt“ ist lediglich die Summe der Meldungen der Ein- und Ausgänge einzelner Häfen (keine Vermeidung von Doppelzählungen) ohne Beförderungen innerhalb eines (statistischen) Hafens.

Einige **strukturelle Veränderungen** an der Datenerhebung 2006 können sich auf die Vergleichbarkeit der Daten **zwischen 2005 und 2006** auswirken.

Im Jahr 2006 wurden Daten über den Seeverkehr mit russischen Häfen an der Barentssee und am Weißen Meer erstmals getrennt erhoben. Der Seeverkehr mit diesen Häfen gehört nicht zum Kurzstreckenseeverkehr. 2005 (und in den Jahren davor) waren diese Daten wahrscheinlich in die Daten der russischen Küstengebiete einbezogen worden, die unter den Kurzstreckenseeverkehr fallen. Diese strukturelle Veränderung hat vermutlich zu einer Unterbewertung der Zuwachsrate des Kurzstreckenseeverkehrs von 2005 auf 2006 geführt, die wie folgt geschätzt werden kann: BE: 1,3, DE: 0,3, NL: 3,0, EU-27: 0,5 Prozentpunkte. Das bedeutet vorausgesetzt, die obigen Annahmen und Schätzungen sind richtig, dass beispielsweise die Zuwachsrate für den Kurzstreckenseeverkehr der EU-27 zwischen 2005 und 2006 bei +1,3 % (statt bei +0,8 % wie in Tabelle 2) liegen würde.

Alle in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten stammen von Eurostat und spiegeln den Stand der Verfügbarkeit der Daten in der Referenzdatenbank von Eurostat ab November 2007 wider.

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Christiane Gengler (Layout), Manuel Da Silva (Daten) und Marion Biré (Analyse) erstellt.

# Weitere Informationsquellen:

## Veröffentlichungen:

Titel Glossary for Transport Statistics – Third Edition  
Katalognummer KS-BI-03-002-EN-N

## Daten:

### Verkehr



---

## Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/125  
L - 2920 Luxembourg

Tel. (352) 4301 33408  
Fax (352) 4301 35349

E-mail: [eurostat-mediasupport@ec.europa.eu](mailto:eurostat-mediasupport@ec.europa.eu)

## European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Kontaktinformationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:  
<http://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](mailto:info@publications.europa.eu)

---