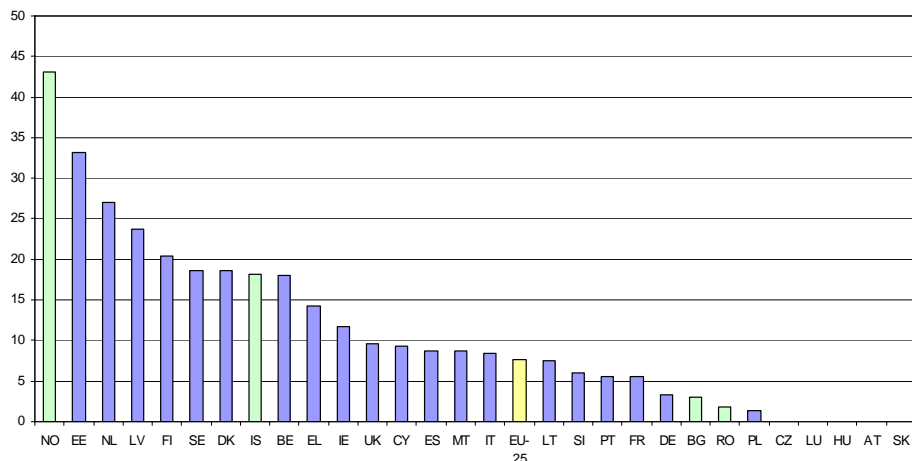


Güter- und Personenseeverkehr

1997-2004

Abbildung 1: Seegüterumschlag (eingehender und ausgehender Verkehr):
Bruttogewicht der in allen Häfen umgeschlagenen Güter
(in Tonnen je Einwohner), 2004



Das Wichtigste in Kürze

Im Jahr 2004 wurden in den Seehäfen der EU-25-Länder 3 505 Mio. t Güter umgeschlagen (das sind 7,7 t je EU-25-Einwohner). 64 % davon waren gelöschte Güter. In nahezu allen Mitgliedstaaten wurden mehr Güter gelöscht als verladen.

Mit 573 Mio. t stellte das Vereinigte Königreich den höchsten Anteil an den in der EU-25 umgeschlagenen Gütern (16 %), gefolgt von Italien (14 %), den Niederlanden (13 %) und Spanien (11 %).

Die relative Bedeutung des Güterseeverkehrs in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten lässt sich an dem Indikator „Seegüterumschlag in Tonnen je Einwohner“ ablesen, der zwischen knapp 33 in Estland und 1,4 in Polen lag (s. Abbildung 1 oben).

In den meisten Ländern verbuchten Flüssiggüter (zu denen Mineralölzeugnisse zählen) 2004 gewichtsmäßig den höchsten Anteil am gesamten Güterumschlag.

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

2004 wurden fast 60 % des Güterseeverkehrs mit Partnern (Ausgangs-/Zielhäfen) außerhalb der EU-25 abgewickelt. 29 % entfielen auf den Verkehr innerhalb der EU-25 und 11 % auf den innerstaatlichen Verkehr.

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

2004 wurden in den Häfen der EU-25 406 Mio. Passagiere abgefertigt.

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-25 abgewickelt wird.

In den Haupthäfen der EU-25 legten 2004 über 2,1 Mio. Mal Schiffe an.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

10/2006

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..... 7

Seeverkehr nach Schiffstypen 9



Manuskript abgeschlossen: 12.09.2006

Datenextraktion am: 7.07.2006

ISSN 1562-1332

Katalognummer: KS-NZ-06-010-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2006

Einleitung

Diese Ausgabe von "Statistik kurz gefasst" beruht auf Daten, die im Rahmen der EU-25-Seeverkehrsrichtlinie (Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs) erhoben werden. Während des Zeitraums 1997-2004 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 die in den Häfen der EU-25-Mitgliedstaaten sowie in den bulgarischen, rumänischen, isländischen und norwegischen Häfen, die Daten vorgelegt haben, umgeschlagene Gütermenge. Im Jahr 2004 wurden in den EU-25-Häfen 3 505 Mio. t umgeschlagen, von denen ca. 64 % gelöscht 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 2004 in Malta 87 %, in Zypern 82 % und in den Niederlanden 77 % des insgesamt umgeschlagenen Gütervolumens, in Finnland, Dänemark und Schweden hingegen weniger als 55 %. In allen alten Mitgliedstaaten sowie in Zypern, Malta und Slowenien wurden

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 93 % und in Estland bei 91 %. Der Anteil dieser Länder am EU-25-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.

Die Küste des Vereinigten Königreichs ist etwa 12 400 km lang. Mit einem Güterumschlag von 573 Mio. t im Jahr 2004 (das sind mehr als 16 % des EU-25-Gesamtwertes) nimmt dieses Land die führende Position im Güterseeverkehr der EU ein. Nach dem Vereinigten Königreich folgen Italien mit einem Anteil von 14 %, die Niederlande (13 %) und Spanien (11 %).

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

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004			Zunahme 2003-2004 (%)
	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Eingehend	Ausgehend	Insgesamt	
BE	161,6	171,0	165,6	179,3	174,2	173,8	181,1	108,9	78,9	187,9	3,7%
DK	124,0	105,0	97,2	96,6	94,0	94,3	103,9	54,6	45,8	100,4	-3,4%
DE	213,4	217,4	221,6	242,5	246,1	246,3	254,8	168,5	103,4	271,9	6,7%
EE	:	:	:	:	40,4	44,7	47,1	4,0	40,8	44,8	-4,9%
EL	101,3	110,5	112,6	127,8	122,2	147,7	162,5	92,7	65,2	157,9	-2,8%
ES	270,6	280,2	295,7	234,9	315,1	326,0	343,7	269,9	103,2	373,1	8,5%
FR	305,1	319,0	315,1	325,8	318,2	319,0	330,2	240,5	93,5	334,0	1,2%
IE	36,4	40,0	42,9	45,3	45,8	44,9	46,1	34,7	13,0	47,7	3,5%
IT	459,2	475,6	462,9	446,7	444,8	457,9	477,0	338,4	146,6	485,0	1,7%
CY	:	:	:	:	:	7,2	7,3	5,6	1,3	6,8	-6,3%
LV	:	:	:	:	56,8	52,0	54,7	3,5	51,3	54,8	0,2%
LT	:	:	:	:	21,0	24,4	30,2	4,4	21,5	25,8	-14,4%
MT	:	:	:	:	:	:	3,4	3,0	0,4	3,5	2,2%
NL	402,2	405,4	395,7	405,9	405,8	413,3	410,3	339,5	101,2	440,7	7,4%
PL	:	:	:	:	46,2	48,1	51,0	16,5	35,8	52,3	2,5%
PT	54,7	57,6	58,8	56,4	56,2	55,6	57,5	43,1	15,9	59,1	2,7%
SI	:	:	:	:	9,2	9,3	10,8	8,8	3,3	12,1	11,7%
FI	75,3	76,5	77,4	80,7	96,1	99,1	104,5	58,5	48,0	106,5	1,9%
SE	149,9	155,7	156,4	159,3	152,8	154,6	161,5	90,6	76,8	167,4	3,6%
UK	558,5	568,5	565,7	573,0	566,4	558,3	555,7	342,4	230,6	573,1	3,1%
EU-25	:	:	:	:	:	:	3 393,3	2 228,2	1 276,5	3 504,7	3,3%
EU-15	2 912,2	2 982,4	2 967,6	2 974,2	3 037,7	3 090,8	3 188,8	2 182,4	1 122,2	3 304,6	3,6%
BG	:	:	:	:	20,2	20,4	21,4	13,6	9,5	23,1	7,9%
RO	:	:	:	:	27,6	32,7	36,0	22,4	18,2	40,6	12,8%
IS	:	4,8	5,0	5,1	4,9	4,8	5,0	3,4	1,9	5,3	6,0%
NO	:	:	:	:	:	190,0	186,8	64,9	133,3	198,2	6,1%
Insgesamt	2 912,2	2 987,2	2 972,6	2 979,3	3 264,0	3 524,4	3 642,5	2 332,5	1 439,4	3 771,9	3,6%

Die Menge der in der EU-25 insgesamt umgeschlagenen Güter hat sich von 3 393 Mio. t im Jahr 2003 auf 3 505 Mio. t 2004 (+3,3%) erhöht. Am stärksten stieg sie in Slowenien (+12 %), Spanien (+9 %) und den Niederlanden (+7 %). Von 2003 auf 2004 nahm das Volumen der umgeschlagenen Güter

in allen Mitgliedstaaten zu, außer in Litauen (-14 %), Zypern (-6 %), Estland (-5 %), Dänemark (-3 %) und Griechenland (-3 %). Es ist zu beachten, dass Litauen, Dänemark und Griechenland zu den Ländern zählen, die von 2002 auf 2003 einen Anstieg von mehr als 10 % verzeichneten.

Dänemark ist das einzige Land, in dem das umgeschlagene Volumen seit 1997 zurückging, und zwar von 124 Mio. t im Jahr 1997 auf 100 Mio. t im Jahr 2004 (-19 %), hauptsächlich weil nach der Eröffnung der Brücke über den Großen Belt und der Øresund-Brücke weniger Kohle und weniger Straßengüterfahrzeuge mit ihren Anhängern transportiert wurden. In Griechenland und Finnland 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-25-Mitgliedstaaten, Bulgariens, Rumäniens und Norwegens. In den meisten Ländern verbuchten die Flüssiggüter den größten Anteil am Gesamtgüterumschlag. Dieser Anteil lag in Estland bei 66 %, in Norwegen (aufgrund bedeutender Mengen Nordseeöl) bei 58%, in Litauen bei 57 % und in Frankreich bei 53 %, während er in Slowenien lediglich 18 %, in Belgien 21% und in Deutschland 26 % ausmachte.

Vor allem in den Niederlanden (146 Mio. t), dem Vereinigten Königreich (114 Mio. t) und Spanien (106 Mio. t) wurden große Mengen Schüttgut umgeschlagen. Im Gesamtgüterumschlag der slowenischen und der polnischen Haupthäfen nahm Schüttgut mit 61 % bzw. 46 % eine herausragende Bedeutung ein. In Slowenien wurden hauptsächlich Erze und Kohle umgeschlagen, in Polen vorwiegend Kohle.

In Deutschland und Belgien spielte mit einem Anteil von 34 % bzw. 33 % der Containerumschlag eine wichtige Rolle, in Dänemark und Schweden hingegen entfiel ein beachtlicher Teil des Güterumschlags auf Ro-Ro-Einheiten (26 % bzw. 24 % der insgesamt beförderten Güter). Gemessen am Gewicht wurden im Vereinigten Königreich mit Abstand die meisten Güter in Ro-Ro-Einheiten umgeschlagen (93 Mio. t), und zwar nahezu doppelt so viel wie in Italien (51 Mio. t), das an zweiter Stelle liegt.

Lettland und Finnland verbuchten große Anteile für „sonstige Ladungen“ (über 17 % des Gesamtumschlags), 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), 2004

	Anteil an der insgesamt umgeschlagenen Fracht in %							Gesamt-ladung wichtigste Häfen (Mio. t)	Gesamt-ladung alle Häfen (Mio. t)
	Flüssiggüter	Schüttgut	Große Container	Mobile Ro-Ro-Einheiten	Sonstige Ladung a.n.g.	Unbekannt	Insgesamt		
BE	21%	22%	33%	12%	11%	0%	100%	185,6	187,9
DK	35%	32%	5%	26%	3%	0%	100%	87,9	100,4
DE	26%	21%	34%	14%	6%	0%	100%	266,1	271,9
EE	66%	14%	2%	7%	11%	0%	100%	44,8	44,8
EL	32%	28%	13%	22%	4%	0%	100%	132,3	157,9
ES	37%	28%	23%	5%	6%	0%	100%	373,1	373,1
FR	53%	25%	10%	7%	4%	0%	100%	325,2	334,0
IE	29%	32%	16%	19%	3%	0%	100%	42,8	47,7
IT	48%	19%	16%	11%	6%	0%	100%	472,0	485,0
CY	35%	19%	30%	3%	12%	1%	100%	6,8	6,8
LV	42%	37%	2%	2%	18%	0%	100%	53,9	54,8
LT	57%	24%	4%	6%	8%	0%	100%	25,8	25,8
MT	33%	22%	23%	6%	16%	0%	100%	3,5	3,5
NL	43%	33%	15%	4%	5%	0%	100%	439,9	440,7
PL	27%	46%	6%	6%	14%	0%	100%	52,0	52,3
PT	48%	30%	14%	1%	7%	0%	100%	57,3	59,1
SI	18%	61%	13%	0%	8%	0%	100%	12,0	12,1
FI	32%	26%	12%	13%	17%	0%	100%	99,2	106,5
SE	39%	19%	6%	26%	11%	0%	100%	146,8	167,4
UK	48%	20%	10%	17%	5%	0%	100%	558,2	573,1
EU-25	41%	25%	16%	11%	7%	0%	100%	3 385,2	3 504,7
BG	37%	43%	5%	2%	13%	0%	100%	23,1	23,1
RO	31%	44%	10%	0%	15%	0%	100%	40,6	40,6
IS	:	:	:	:	:	:	:	:	5,3
NO	58%	28%	2%	3%	8%	0%	100%	180,8	198,2
Insgesamt	42%	26%	15%	11%	7%	0%	100%	3 629,7	3 771,9

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

(2) Flüssiggüter: Verflüssigtes Gas, Rohöl, Erdölprodukte, 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 2004 in diesem Hafen allein 23% des Gesamtumschlags der 20 größten Häfen, das sind 9% des EU-25-Gesamtwertes, umgeschlagen wurden. In Rotterdam wurden mehr Güter umgeschlagen als in Antwerpen, Hamburg und Marseille (die an zweiter, dritter und vierter Stelle liegen) zusammen. 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 Ausfuhren nach Übersee und in andere Kontinente, z. B. in die Vereinigten Staaten oder nach Fernost, spielt.

Seit 2002 liegt der norwegische Hafen Bergen auf Platz fünf der Rangordnung. Die Tatsache, dass Bergen in vorangegangenen Jahren nicht platziert war, ist darauf zurückzuführen, dass die norwegischen Behörden 2002 mit der Berichterstattung begonnen haben. Der hohe Güterumschlag ist im Wesentlichen auf Öltransporte zurückzuführen.

Algeciras verbuchte den höchsten Anstieg des Güterumschlags seit 1997 (+54%) und verbesserte damit seine Position von Platz 17 auf Platz 10. Über 50% der 2004 in Algeciras umgeschlagenen Güter fielen in die Kategorie "große Container".

Auch Bremen und Bremerhaven (+48%) sowie Hamburg (+43%) verzeichneten einen bemerkenswerten Anstieg des Güterumschlags seit 1997. Auch in diesen beiden Häfen wurden die Güter hauptsächlich in großen Containern umgeschlagen, die Anteile dieser Kategorie betragen 62% bzw. 59%.

In drei Häfen hat sich der Güterumschlag seit 1997 verringert: Triest, London und Marseille. Den stärksten Rückgang verbuchte Triest (-11%) und verlor damit gegenüber 1997 sieben Plätze in der Rangordnung. London hat sich immer noch nicht von der Schließung eines wichtigen Ölterminals erholt und konnte die Gütermenge von 1997 noch nicht wieder erreichen.

Die Angaben für niederländische Häfen sind seit 2001 möglicherweise etwas zu niedrig angesetzt, da für diese Jahre keine Angaben zum innerstaatlichen Verkehr vorgelegt wurden. Den für den Zeitraum von 1997 bis 2000 vorgelegten Daten zufolge war der Anteil des innerstaatlichen Verkehrs am Gesamtverkehr jedoch sehr niedrig (unter 1%).

Die 10 größten Häfen waren 2004 die selben wie 2003, das Volumen der umgeschlagenen Güter nahm aber in diesem Zeitraum unterschiedlich stark zu.

Zwei Häfen zählen nicht mehr zu den 20 größten: Forth und Tallinn (die 2003 auf Platz 17 bzw. 18 lagen).

Tabelle 3: Die 20 größten Häfen gemessen am Bruttogewicht des Güterumschlags (in Mio. t), 2004

Platz 2004	Hafen	1997	2002	2003	2004								Zunahme 2003-2004 (%)	Zunahme 1997-2004 (%)
		Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Eing.			Nach Ladungsart (in %)						
					Eing.	Ausg.	Insgesamt	Flüssige Güter	Schüttgut	Große Container	Mobile Ro-Ro-Einheiten	Sonstige Ladung a.n.g.		
1	Rotterdam (NL)	303,4	302,7	307,4	259,9	71,0	330,9	48%	26%	20%	3%	3%	7,6%	9,0%
2	Antwerpen (BE)	104,6	113,9	126,1	75,3	60,1	135,5	25%	19%	41%	3%	13%	7,5%	29,6%
3	Hamburg (DE)	69,6	86,7	93,6	60,2	39,3	99,5	12%	26%	59%	0%	2%	6,4%	43,0%
4	Marseille (FR)	92,9	89,2	92,4	72,1	18,7	90,8	70%	16%	8%	2%	4%	-1,7%	-2,3%
5	Bergen (NO)	:	85,3	76,4	17,6	58,0	75,6	94%	3%	0%	0%	3%	-1,0%	:
6	Le Havre (FR)	58,2	63,8	67,4	54,7	17,2	71,9	66%	6%	25%	2%	0%	6,7%	23,5%
7	Grimsby & Immingham (UK)	48,0	55,7	55,9	41,9	15,7	57,6	42%	33%	2%	20%	3%	3,0%	20,1%
8	Tees & Hartlepool (UK)	51,2	50,4	53,8	19,0	34,8	53,8	68%	22%	2%	5%	3%	0,0%	5,0%
9	London (UK)	55,7	51,2	51,0	43,9	9,4	53,3	38%	27%	17%	11%	7%	4,4%	-4,3%
10	Algeciras (ES)	34,2	42,2	48,3	31,0	21,6	52,6	41%	5%	50%	2%	2%	9,1%	53,8%
11	Amsterdam (NL)	36,9	48,5	40,8	36,5	13,4	49,9	35%	59%	1%	0%	4%	22,5%	35,1%
12	Dunkerque (FR)	36,4	44,3	45,8	35,3	11,1	46,4	26%	58%	3%	0%	12%	1,5%	27,6%
13	Genova (IT)	43,6	44,4	46,9	34,5	11,3	45,9	43%	10%	28%	17%	2%	-2,3%	5,2%
14	Bremen & Bremerhaven (DE)	30,6	40,5	42,5	24,6	20,8	45,4	4%	17%	62%	5%	12%	6,8%	48,3%
15	Wilhelmshaven (DE)	36,4	38,8	39,4	34,9	10,0	45,0	94%	5%	1%	0%	1%	14,0%	23,4%
16	Trieste (IT)	46,7	43,7	41,6	38,4	3,1	41,5	84%	3%	4%	8%	1%	-0,1%	-11,0%
17	Taranto (IT)	36,7	32,5	35,3	23,8	15,6	39,4	14%	45%	15%	10%	16%	11,5%	7,2%
18	Milford Haven (UK)	34,5	34,5	32,7	21,9	16,5	38,5	98%	0%	0%	2%	0%	17,5%	11,4%
19	Southampton (UK)	33,1	34,2	35,8	25,4	13,0	38,4	70%	5%	20%	4%	0%	7,4%	16,3%
20	Constanta (RO)	:	28,5	32,2	21,4	16,2	37,7	31%	45%	10%	0%	13%	17,1%	:

Der Hafen von Milford, der 2002 auf Platz 19 lag und 2003 nicht zu den Top 20 gehörte, lag 2004 auf Platz 18. Der Hafen von Constanta zählte zum ersten Mal zu den 20 größten Häfen - er lag auf Platz 20 - und ist der einzige Hafen der Kandidatenländer in dieser Auflistung. Dieser Hafen verzeichnete von 2003 auf 2004 einen Zuwachs von 17 %. Damit überholte er Tallinn (Platz 21), wo der Verkehr stabil blieb. Amsterdam verbuchte den stärksten Anstieg des Güterumschlags gegenüber dem Vorjahr (+23 %) und übertraf

damit seinen Wert von 2002. Dadurch konnte Amsterdam um vier Plätze nach oben klettern. Genua hingegen verzeichnete einen Rückgang (-2 %) und fiel vom 11. auf den 13. Platz zurück.

Es ist zu beachten, dass der Zuwachs von fast 8 % in Rotterdam in absoluten Werten einer Zunahme von fast 24 Mio. t an umgeschlagenen Gütern entspricht.

Tabelle 4: Die 20 größten Containerhäfen 2004 nach dem Volumen der umgeschlagenen Container (in 1000 TEU⁽¹⁾)

Platz 2004	Hafen	2000		2002		2003		2004		Zunahme 2003-2004	
		Insgesamt	davon leer	Insgesamt	davon leer	Insgesamt	davon leer	Insgesamt	davon leer	Insgesamt (%)	davon leer (%)
1	Rotterdam (NL)	6 253	880	6 505	1 055	7 118	1 272	8 242	1 455	15,8%	14,4%
2	Hamburg (DE)	4 275	542	5 376	710	6 126	855	7 004	922	14,3%	7,8%
3	Antwerpen (BE) ⁽²⁾	2 641	188	3 153	159	4 012	169	5 055	526	26,0%	211,2%
4	Bremen & Bremerhaven (DE)	2 643	375	3 032	481	3 191	487	3 529	539	10,6%	10,7%
5	Gioia Tauro (IT)	2 575	466	2 883	459	3 094	527	3 170	575	2,5%	9,1%
6	Felixstowe (UK)	2 825	527	2 682	659	2 482	630	2 717	718	9,5%	14,0%
7	Le Havre (FR)	1 334	257	1 754	283	2 015	366	2 158	322	7,1%	-12,0%
8	Valencia (ES)	1 313	404	1 826	545	2 012	564	2 156	540	7,2%	-4,3%
9	Barcelona (ES)	1 389	353	1 122	258	1 765	554	2 084	543	18,1%	-2,0%
10	Piraeus (EL)	1 096	238	1 395	249	1 606	269	1 551	290	-3,4%	7,8%
11	Genova (IT)	1 179	38	1 499	376	1 591	394	1 437	361	-9,7%	-8,4%
12	Southampton (UK)	1 092	256	1 275	309	1 375	478	1 435	498	4,4%	4,2%
13	Las Palmas, Gran Canaria (ES)	648	210	726	230	966	288	1 111	304	15,0%	5,6%
14	Algeciras (ES) ⁽³⁾	:	:	1 732	0	2 024	0	970	0	-52,1%	:
15	London (UK)	573	129	875	228	895	288	966	306	7,9%	6,3%
16	Marseille (FR)	725	149	811	176	835	166	920	166	10,2%	0,0%
17	La Spezia (IT)	661	37	780	104	836	86	879	119	5,1%	38,4%
18	Göteborg (SE)	652	162	725	198	634	132	722	155	13,9%	17,4%
19	Medway (UK)	515	94	528	122	517	166	672	214	30,0%	28,9%
20	Liverpool (UK)	541	74	488	79	565	109	601	115	6,4%	5,5%

(1) TEU = Zwanzig-Fuß-Äquivalenzeinheit (1 TEU entspricht einem 20-Fuß-ISO-Container). (2) Bis zum 2. Quartal 2004 unvollständige Daten. Daher sind die Zuwachsraten von 2003 auf 2004 zu hoch angesetzt. (3) Vorläufige Daten für 2004.

Wie aus Tabelle 4 hervorgeht, liegen Rotterdam und Hamburg beim Containerumschlag vorn. Antwerpen sowie Bremen und Bremerhaven folgen auf den Plätzen drei und vier, jedoch mit beträchtlichem Abstand. Es ist allerdings zu beachten, dass die Angaben zu Antwerpen für die Zeit vor dem 3. Quartal 2004 zu niedrig angesetzt sind. Bemerkenswert ist, dass Gioia Tauro der erste Mittelmeerhafen in der Tabelle der 20 größten Häfen ist. Dort wird sehr viel umgeladen.

Die Reihung hat sich von 2003 auf 2004 wenig verändert. Lediglich Marseille ist von Platz 17 auf Platz 16 gewechselt und Medway von 22 auf 19.

Den bedeutendsten Zuwachs verzeichnete Medway mit fast 30 %, sowohl bei der Gesamtanzahl der Container als auch bei der Zahl der leeren Container.

In Barcelona wurden insgesamt 18 % mehr Container, aber 2 % weniger leere Container umgeschlagen.

In fast allen Häfen der Top 20 entwickelte sich die Zahl der umgeschlagenen leeren Container parallel zur Zahl der insgesamt umgeschlagenen Container, außer in Le Havre, Valencia und Barcelona, wo die Zahl der leeren Container sank während die Gesamtzahl der Container stieg, und in Piräus, wo die Entwicklung umgekehrt verlief.

Seegüterumschlag nach Ausgangs-/Zielhäfen

Tabelle 5 zeigt die Aufschlüsselung nach innerstaatlichem, grenzüberschreitendem Intra-EU-25- und grenzüberschreitendem Extra-EU-25-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“).

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

	2003					2004				
	Gesamtverkehr (Mio. t)	Davon				Gesamtverkehr (Mio. t)	Davon			
		Innerstaatl. (%)	Grenzüberschreitend Intra-EU-25 (%)	Grenzüberschreitend Extra-EU-25 (%)	Unbekannt (%)		Innerstaatl. (%)	Grenzüberschreitend Intra-EU-25 (%)	Grenzüberschreitend Extra-EU-25 (%)	Unbekannt (%)
BE	178,5	2%	37%	61%	0%	185,4	2%	35%	64%	0%
DK	79,7	17%	53%	26%	4%	80,5	16%	57%	24%	4%
DE	247,4	2%	45%	53%	0%	263,2	2%	45%	53%	0%
EE	45,3	1%	85%	13%	1%	44,8	2%	76%	21%	2%
EL	111,3	33%	23%	43%	1%	107,8	33%	21%	45%	1%
ES	320,3	15%	21%	64%	0%	347,6	14%	21%	65%	0%
FR	315,3	6%	32%	60%	2%	317,1	6%	33%	58%	3%
IE	41,3	2%	69%	29%	0%	42,6	2%	70%	28%	0%
IT	404,6	17%	15%	67%	1%	413,5	17%	15%	68%	1%
CY	7,3	3%	15%	12%	70%	6,7	2%	21%	14%	63%
LV	53,8	:	:	:	100%	53,6	1%	76%	21%	2%
LT	30,2	:	72%	25%	3%	25,8	0%	76%	24%	1%
MT	3,4	:	71%	29%	:	3,5	:	65%	35%	0%
NL	408,8	:	33%	67%	1%	439,9	:	33%	66%	1%
PL	50,7	:	:	:	100%	51,8	1%	32%	15%	52%
PT	51,2	11%	32%	56%	1%	53,1	11%	33%	56%	0%
SI	10,7	:	34%	65%	0%	12,0	:	40%	60%	0%
FI	92,2	6%	70%	24%	0%	94,7	6%	68%	26%	0%
SE	133,4	9%	69%	22%	1%	139,2	8%	69%	21%	2%
UK	490,2	20%	44%	33%	4%	506,5	19%	43%	35%	4%
EU-25	2 782,4	11%	29%	55%	5%	2803,3	11%	28%	58%	3%
BG*	21,4	0%	19%	80%	1%	23,1	0%	17%	83%	1%
RO*	33,9	1%	17%	83%	0%	40,6	0%	14%	76%	10%
IS*	5,0	:	:	:	100%	5,3	:	:	:	100%
NO*	154,5	28%	49%	22%	2%	169,7	27%	48%	23%	1%

*: Die Anteile des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehrs und des Extra-EU-25-Verkehrs für Nicht-EU-Länder geben den Anteil des Gesamtverkehrs mit EU-25- bzw. Nicht-EU-25-Ländern wieder.

Die Tabelle lässt für 2004 beträchtliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten erkennen. Der innerstaatliche Verkehr spielte in Litauen, Lettland, Polen, Belgien, Estland, Deutschland und Irland keine sehr große Rolle, da es sich hierbei entweder um relativ kleine Länder oder Länder mit geringer Küstenlänge handelt; einen hohen Anteil erreichte er dagegen in Griechenland (33 %) - wegen der zahlreichen Inseln -, gefolgt vom Vereinigten Königreich (19 %), Italien und Dänemark (jeweils über 16 %) und Spanien (14 %). Aufgrund der sehr langen Küstenlinie und der „schwierigen“ Topographie (Fjorde) ist auch in Norwegen der Anteil des innerstaatlichen Verkehrs sehr hoch (27 %).

Einen sehr hohen Anteil hatte der grenzüberschreitende Extra-EU-Verkehr 2004 in Italien (68 %), den Niederlanden (66 %), Spanien (65 %), Belgien (64 %) und Slowenien (60 %). Über 75 % des Seeverkehrs Bulgariens und Rumäniens entfielen auf Drittländer.

Estland, Lettland und Litauen ragen insofern heraus, als rund 75 % ihres Seeverkehrs mit EU-Mitgliedstaaten abgewickelt wurde, und zwar zu einem Großteil mit Nachbarländern, den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich. Allerdings ging der grenzüberschreitende Intra-EU-25-Verkehr in Estland von 2003 auf 2004 deutlich zurück, hauptsächlich aufgrund des

geringeren Verkehrs zwischen diesem Land und den Niederlanden und Finnland. Der Anteil des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehrs in Malta sank ebenfalls, insbesondere weil weniger Fahrten von und nach Italien durchgeführt wurden. Estland und Malta verzeichneten einen Zuwachs im Extra-EU-25-Verkehr weil die Linien nach den Vereinigten Staaten bzw. den Vereinigten Arabischen Emiraten stärker befahren wurden. In Irland machte der grenzüberschreitende Intra-EU-25-Verkehr 70 % des gesamten Seegüterumschlags aus, was im Wesentlichen auf den Verkehr mit dem Vereinigten Königreich (der sich auf 38 % des gesamten von Irland gemeldeten Seeverkehrs belief) zurückzuführen ist. Auch in Finnland und Schweden lag der Anteil bei etwa 70 %.

Von 2003 auf 2004 war in Dänemark und Slowenien ein deutlicher Rückgang des Anteils des Extra-EU-25-Verkehrs zugunsten des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehrs zu verzeichnen. Eine gegenläufige Entwicklung verzeichneten Finnland und das Vereinigte Königreich, wo der Anteil des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehrs rückläufig war und sich der grenzüberschreitende Extra-EU-25-Verkehr, vor allem mit Russland, erhöht hat.

Personenseeverkehr

Tabelle 6: In allen Häfen an und von Bord gegangene Fahrgäste (in 1000)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004			Zunahme 2003-2004 (%)
	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Insgesamt	Von Bord	An Bord	Insgesamt	
BE	1 946	1 696	1 553	1 520	1 378	1 125	740	388	399	787	6,4%
DK	75 929	63 448	57 345	51 830	47 862	48 178	48 652	24 297	24 258	48 555	-0,2%
DE	:	:	:	31 378	31 817	33 222	32 146	14 818	14 997	29 815	-7,3%
EE	:	:	:	:	5 740	5 136	5 172	3 231	3 221	6 452	24,7%
EL ⁽¹⁾	32 259	35 365	37 180	27 867	50 149	101 210	102 760	48 270	48 146	96 416	-6,2%
ES	13 939	15 349	16 224	14 583	18 623	18 946	20 041	11 381	10 314	21 695	8,3%
FR	33 124	30 826	30 436	27 843	27 724	29 110	27 405	13 494	13 574	27 068	-1,2%
IE	4 380	4 683	4 358	4 218	3 895	3 893	3 746	1 776	1 774	3 550	-5,2%
IT	80 184	80 618	85 439	86 376	86 882	82 700	82 576	41 716	41 600	83 316	0,9%
CY	:	:	:	:	:	339	287	124	123	247	-13,9%
LV	:	:	:	:	26	23	118	64	66	130	10,2%
LT	:	:	:	:	101	107	135	73	74	147	8,9%
MT	:	:	:	:	:	:	166	113	112	225	35,5%
NL	1 963	1 840	1 949	2 004	2 041	2 202	2 014	1 006	1 006	2 012	-0,1%
PL	:	:	:	:	4 417	3 305	3 189	1 030	1 001	2 031	-36,3%
PT ⁽²⁾	34	473	472	535	542	502	616	325	325	650	5,5%
SI	:	:	:	:	34	42	47	21	21	42	-10,6%
FI	15 191	15 984	16 147	15 964	16 729	16 577	16 341	8 432	8 375	16 807	2,9%
SE	40 949	41 749	41 574	36 573	32 350	32 112	32 748	16 892	16 426	33 318	1,7%
UK	36 286	36 884	35 813	33 852	34 516	35 623	33 708	16 395	16 442	32 837	-2,6%
EU-25	:	:	:	:	:	:	412 607	203 846	202 254	406 100	-1,6%
EU-15	336 184	328 915	328 490	334 543	354 508	405 400	403 493	199 190	197 636	396 826	-1,7%
BG	:	:	:	:	3	6	4	4	2	6	50,0%
RO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
IS	:	0	0	318	360	394	408	201	203	404	-1,0%
NO	:	:	:	:	:	6 078	4 656	2 722	3 065	5 787	24,3%
Insgesamt	336 184	328 915	328 490	334 861	365 189	420 830	417 675	206 773	205 524	412 297	-1,3%

(1) EL von 1997 bis 2001: unvollständige Daten. (2) PT für 1997: unvollständige Daten (Angaben für die Häfen „Funchal“ und „Madeira“ fehlen).

Tabelle 6 zeigt nach Ländern aufgeschlüsselt, wie viele Fahrgäste in allen Häfen an und von Bord gegangen sind. Die Angaben beziehen sich auf den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr innerhalb der EU-25 und mit Drittländern. Beim innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr innerhalb der EU-25 ist allerdings zu beachten, dass die Fahrgäste doppelt gezählt werden, nämlich einmal wenn sie an Bord und einmal wenn sie von Bord gehen. Dadurch wird die Zahl der tatsächlichen Fahrten zu hoch angesetzt. Unter Berücksichtigung dessen wurden 2004 in den EU-25-Häfen 406 Mio. Fahrgäste abgefertigt, fast 1,6 % weniger als 2003.

Anders als im Güterverkehr 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. Vor allem bei den italienischen und griechischen Häfen kommt es zu der bereits erwähnten doppelten Zählung von Fahrgästen, weil es dort wichtige innerstaatliche Fährverbindungen gibt, etwa Reggio Calabria-Messina und Perama-Paloukia.

Während Griechenland aufgrund der besseren statistischen Abdeckung ab dem letzten Quartal 2001 eine plötzliche

Zunahme der Fahrgastzahlen zwischen 2000 und 2002 verzeichnete, verbuchte es von 2003 auf 2004 einen Rückgang um 6 %. Diese Abwärtsentwicklung erklärt sich hauptsächlich durch die Eröffnung einer Brücke zwischen dem Peloponnes und dem griechischen Festland, die der griechischen Fährverbindung Rio-Antirio Konkurrenz macht.

Gemessen an den 2004 an und von Bord gegangenen Fahrgästen liegt Dänemark an dritter Stelle (49 Mio.), auch wenn das Passagieraufkommen seit 1997 um 36 % gefallen ist, als das Land mit 76 Mio. fast so hohe Zahlen wie Italien (80 Mio.) verzeichnete. 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 zurückzuführen.

Das Fahrgastaufkommen Frankreichs und des Vereinigten Königreichs hat sich seit 1997 um 18 % bzw. um 10 % verringert, da der Kanaltunnel und Billigflüge Alternativen zum Seeverkehr bieten.

Das Aufkommen im Personenseeverkehr Belgiens ist absolut gesehen wesentlich niedriger, doch wurden auch diese Zahlen eindeutig durch die Alternativen des Schienenverkehrs durch den Kanaltunnel und der Billigflüge beeinflusst; sie sanken zwischen 1997 und 2004 um 60 %.

Die Zahl der in schwedischen Häfen an und von Bord gegangenen Fahrgäste hat seit 2002 leicht zugenommen

(+4 %). Allerdings hat das Fahrgastaufkommen nicht den Wert von 1997 erreicht. Der deutlichste Einbruch erfolgte jedoch zwischen 1999 und 2000 (-12 %) aufgrund der Öffnung neuer Alternativen zum Seeverkehr, nämlich der Øresundbrücke, die Schweden mit Dänemark verbindet.

Malta und Estland verzeichneten von 2003 auf 2004 mit +36 % bzw. +25 % deutliche Zuwächse. Am stärksten sanken die Anteile von 2003 auf 2004 in Polen, Zypern und Slowenien. In absoluten Fahrgastzahlen gemessen verzeichneten Deutschland und Griechenland die größten Rückgänge

Tabelle 7: Die 20 größten Passagierhäfen 2004 – auf Basis der an und von Bord gegangenen Passagiere (in 1000)

Platz 2004	Hafen	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004			Zunahme 2003-2004 (%)	Zunahme 1997-2004 (%)
		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	7 223	7 206	14 429	-2,3%	-32,1%
2	Calais (FR)	20 060	18 117	17 100	15 068	14 370	14 991	13 729	6 628	6 631	13 259	-3,4%	-33,9%
3	Helsingborg (SE)	13 397	13 747	14 407	13 525	11 771	11 666	11 693	5 943	5 865	11 808	1,0%	-11,9%
4	Helsingør (DK)	13 302	13 655	14 257	13 322	11 513	11 609	11 646	5 803	5 808	11 612	-0,3%	-12,7%
5	Paloukia Salaminas (EL)	:	:	:	:	:	12 133	12 541	5 845	5 723	11 568	-7,8%	:
6	Perama (EL) (*)	:	:	:	:	3 624	12 133	12 541	5 723	5 845	11 568	-7,8%	:
7	Piraeus (EL)	8 707	9 131	9 590	7 289	8 237	8 639	9 315	5 222	5 362	10 584	13,6%	21,6%
8	Messina (IT)	11 157	11 208	10 522	11 898	11 612	10 256	9 833	5 169	4 959	10 128	3,0%	-9,2%
9	Reggio Di Calabria (IT)	11 000	11 075	10 434	11 839	11 511	10 137	9 698	4 894	5 098	9 992	3,0%	-9,2%
10	Antirio (EL) (*)	:	:	:	:	4 336	14 210	13 688	4 847	4 258	9 105	-33,5%	:
11	Rio (EL) (*)	:	:	:	:	4 336	14 210	13 688	4 258	4 847	9 105	-33,5%	:
12	Helsinki (FI)	8 146	8 616	9 073	9 251	9 010	8 871	8 549	4 380	4 367	8 747	2,3%	7,4%
13	Stockholm (SE)	7 499	7 780	7 977	7 746	7 001	6 826	7 294	3 876	3 947	7 823	7,3%	4,3%
14	Napoli (IT)	7 277	6 168	6 960	6 748	7 056	6 708	6 811	3 388	3 413	6 801	-0,1%	-6,5%
15	Rødby (Færgenhavn) (DK)	5 975	5 850	5 617	5 430	6 028	6 508	6 421	3 372	3 372	6 744	5,0%	12,9%
16	Puttgarden (DE)	:	:	:	5 430	5 984	6 592	6 422	3 303	3 438	6 741	5,0%	:
17	Tallinn (EE)	:	:	:	:	5 740	5 136	5 172	3 231	3 221	6 452	24,7%	:
18	Santa Cruz de Tenerife (ES)	3 980	4 357	4 553	4 927	4 910	4 861	5 011	2 719	2 445	5 164	3,1%	29,7%
19	Capri (IT)	4 995	4 650	5 555	5 404	5 546	5 028	4 749	2 394	2 378	4 771	0,5%	-4,5%
20	Algeciras (ES)	3 528	3 808	4 034	:	4 402	4 286	4 542	2 267	2 338	4 605	1,4%	30,5%

(*) Unvollständige Daten für 2001.

Tabelle 7 zeigt die 20 größten Häfen, gemessen am Fahrgastaufkommen.

2004 befanden sich 5 griechische und 4 italienische Häfen unter den 20 größten Häfen. Dänemark, Spanien und Schweden hatten jeweils 2 Häfen unter den ersten 20, Deutschland, Estland, Frankreich, Finnland und das Vereinigte Königreich jeweils einen. In acht dieser 20 Häfen war das gesamte Fahrgastaufkommen 2004 geringer als 2003.

Dover und Calais sind seit 1997 unverändert die wichtigsten Häfen. Der deutliche Rückgang der Fahrgastzahlen von 1997 bis 2004 (um 32 % bzw. 34 %) zeigt, dass der Kanaltunnel und Billigflüge 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.

Helsingborg und Helsingør, die durch eine stark befahrene Fährlinie verbunden sind, lagen 2004 auf Platz 3 und 4. Die Fahrgastzahlen in diesen Häfen gehen seit 1997 aufgrund der bereits erwähnten Verbindung über die Øresund-Brücke zurück. Allerdings stieg die Zahl der in Helsingborg

ankommenden und abfahrenden Fahrgäste von 2003 auf 2004 um 1 %. Neben Piräus und Messina ist dies der einzige Hafen mit über 10 Mio. Passagieren, dessen Fahrgastzahlen 2004 zunahm. Dies erklärt, warum Helsingborg (und Helsingør) von Platz 7 (und 8) auf Platz 3 (und 4) aufgerückt sind.

Die griechischen Häfen Rio und Antirio, die meist ein ähnlich hohes Fahrgastaufkommen hatten wie Dover und Calais, verzeichneten 2004 den bedeutendsten Rückgang (-33 %). Wie bereits erwähnt erklärt sich dieser Rückgang hauptsächlich dadurch, dass eine Brücke zwischen dem Golf von Korinth und dem Golf von Patraikos eröffnet wurde, die das griechische Festland mit dem Peloponnes verbindet. In diesen beiden griechischen Häfen wurden gleich viel Fahrgäste abgefertigt (9,1 Mio.), sie stellen nämlich die kurze Verbindung über den Golf von Korinth sicher.

Die wichtigste griechische Fährverbindung ist jetzt die zwischen Perama und Paloukia auf der Insel Salaminas. Diese beiden Häfen meldeten für 2004 11,6 Mio. abgefertigte Fahrgäste und liegen damit auf Platz 5 und 6. Der nahe Hafen von Piräus, von dem aus unter anderem die Verbindung mit den saronischen Inseln, den Kykladen und Kreta sichergestellt wird, wies 2004 einen beeindruckenden Zuwachs von 14 %

auf und übertraf damit erstmals die Marke von 10 Mio. Fahrgästen.

In Messina und Reggio Calabria, wo die Passagierzahlen zwischen 2000 und 2003 stetig zurückgingen, wurden 2004 um 3 % mehr Fahrgäste abgefertigt, so dass sie wieder die 10-Millionen-Marke erreichten.

Der Hafen von Tallinn, der einzige Hafen der neuen Mitgliedstaaten in dieser Reihung, verzeichnete von 2003 auf 2004 den größten Zuwachs: + 25 %. Auf der Linie Tallinn-Helsinki (die etwa 88 % des Fahrgastaufkommens von Tallinn stellt) stieg die Zahl der Passagiere um etwa 1 Mio. Tallinn liegt dennoch auf dem selben Platz wie 2003, nämlich auf dem 17.

Die meisten Häfen verzeichnen zwar seit 1997 rückläufige Fahrgastzahlen, dies trifft jedoch nicht auf Piräus, Rødby (Faergehavn), Helsinki und Stockholm zu, wo 2004 mehr Passagiere abgefertigt wurden als 1997 (+22 %, +13 %, +7 % bzw. +4 %).

Die beiden Häfen der Top 20, die von 1997 bis 2004 den höchsten Zuwachs im Fahrgastaufkommen verzeichneten, liegen jedoch in Spanien: Algeciras (+31 %) und Santa Cruz de Tenerife (+30 %).

Der einzige deutsche Hafen auf der Liste ist Puttgarden, ein wichtiges Tor nach Skandinavien. Von Puttgarden führen Seerouten zum Hafen von Rødby (Faergehavn) auf der Insel Lolland, das ebenfalls – direkt vor Puttgarden – unter den Top-20 gereiht ist. Diese beiden Häfen verzeichneten 2004 das höchste Passagieraufkommen seit Beginn der statistischen Reihen, über die Eurostat verfügt.

Seeverkehr nach Schiffstypen

Tabelle 8 gibt Aufschluss über die Verteilung des Seeverkehrs auf die einzelnen Schiffstypen (Zahl der Schiffe, die die Haupthäfen anlaufen, und beförderte Bruttotonnage) im Jahr 2004. Die Daten beziehen sich nur auf den eingehenden Verkehr.

Betrachtet man alle Schiffe, so wurden 2004 in Italien mit 521 000 die meisten Schiffe abgefertigt, gefolgt von Griechenland (463 000) und Dänemark (367 000). Die Gesamtsumme für die EU-25 betrug 2.114 000.

Gemessen an der gesamten Bruttoreaumzahl je Land verbuchten das Vereinigte Königreich (2,1 Mrd. t) und Italien (2,0 Mrd. t) mit Abstand den umfangreichsten Verkehr. Die Gesamtsumme für die EU-25 war 13,2 Mrd. t.

Die durchschnittliche Größe (BRZ) aller in den Haupthäfen anlegenden Schiffe variierte zwischen unter 2 000 t in Griechenland und über 20 000 t in Malta. 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 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 84 % der Schiffsbewegungen und in Finnland 87 % der BRZ und 76 % der Schiffsbewegungen.

Einen nennenswerten Anteil hatten Spezialfrachtschiffe nur in Belgien (25 % der Schiffe, die die wichtigsten belgischen Häfen anliefen, 34 % der BRZ), Slowenien (37 % der BRZ) und in Zypern (26 % der BRZ); in allen anderen Ländern waren sie unerheblich.

Der Containerverkehr hatte in Malta mit 68 % der Schiffsbewegungen und 85 % der BRZ die größte Bedeutung. Bei diesem Schiffstyp sind vielfach deutliche Unterschiede hinsichtlich der Zahl der in den Haupthäfen eingehenden 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 den Niederlanden Containerschiffe 14 % der insgesamt in den Haupthäfen einlaufenden Schiffe aus, während sich die Bruttoreaumzahl auf 29 % des Gesamtwertes belief.

In Griechenland, Estland und Lettland waren Fahrgastschiffe (einschließlich Kreuzfahrtschiffe) der wichtigste Schiffstyp. Auf sie entfielen rund 80 % des Seeverkehrs gemessen an der Bruttoreaumzahl sowie 93 % und 75 % gemessen an der Zahl der in den großen griechischen bzw. estnischen Häfen einlaufenden Schiffe.

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

Tabelle 8: Anzahl und Bruttoreaumzahl (BRZ) der 2004 in den Haupthäfen anlegenden Schiffe nach Schiffstyp (basierend auf dem gemeldeten eingehenden Verkehr)

	BELGIEN		DÄNEMARK		DEUTSCHLAND		ESTLAND		GRIECHENLAND		SPANIEN	
	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)
TANKSCHIFF	4 425	37 905	1 916	9 615	4 101	40 543	1 198	21 915	9 119	39 970	17 203	275 159
SCHÜTTGUTSCHIFF	93	4 649	2 130	9 846	3 695	32 454	1 926	7 929	6 385	18 874	7 827	94 130
CONTAINERSCHIFF	4 213	120 730	1 509	14 845	13 929	249 558	570	3 820	2 750	43 835	27 596	246 937
SPEZIALFRACHTSCHIFF	7 623	154 196	3 132	4 949	906	23 975	7	27	2 115	31 068	2 123	28 939
STÜCKGUTFRACHTER	5 781	76 102	348 402	1 017 471	74 503	641 438	1 266	14 096	9 673	28 948	31 420	281 164
TROCKENFRACHTLEICHTER	11	247	581	2 132	31	113	151	563	3 988	3 838	:	:
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	15	369	8 841	2 146	27 810	11 939	16 944	201 001	428 454	690 167	25 994	302 565
KREUZFAHRTSCHIFF	40	1 268	470	17 898	287	5 808	633	20 904	:	:	228	8 674
OFFSHORE-FAHRZEUG*	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
ANDERE**	8 063	61 237	:	:	713	5 734	14	11	114	168	8 076	24 401
Insgesamt	30 264	456 703	366 981	1 078 903	125 975	1 011 562	22 709	270 267	462 598	856 869	120 467	1 261 969
	FRANKREICH		IRLAND		ITALIEN		ZYPERN		LETTLAND		LITAUEN	
	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)
TANKSCHIFF	8 657	138 468	1 626	8 757	16 740	201 262	822	6 728	135	1 352	54	614
SCHÜTTGUTSCHIFF	4 150	46 084	875	7 514	3 634	63 229	98	1 141	506	1 398	84	1 049
CONTAINERSCHIFF	4 807	147 866	2 480	11 258	8 041	208 914	788	10 169	432	2 461	291	1 489
SPEZIALFRACHTSCHIFF	1 354	26 877	349	8 157	2 194	50 639	582	10 880	:	:	6	37
STÜCKGUTFRACHTER	43 083	793 708	7 637	132 754	361 559	1 322 618	1 541	5 964	72	746	2 136	21 074
TROCKENFRACHTLEICHTER	:	:	:	:	737	1 639	3	:	3	1	43	101
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	4 004	20 552	21	911	123 974	38 930	444	7 189	888	13 003	2	3
KREUZFAHRTSCHIFF	897	22 572	119	3 413	2 816	112 638	:	:	:	:	48	594
OFFSHORE-FAHRZEUG*	18	63	2	5	993	857	:	:	:	:	:	:
ANDERE**	15 586	12 746	:	:	31	98	266	302	55	40	24	42
Insgesamt	82 556	1 208 937	13 109	172 769	520 719	2 000 825	4 544	42 373	2 091	19 001	2 688	25 003
	MALTA		NIEDERLANDE		POLEN		PORTUGAL		SLOWENIEN		FINNLAND	
	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)
TANKSCHIFF	73	1 043	10 241	144 884	685	5 424	2 119	25 921	119	1 748	3 438	31 102
SCHÜTTGUTSCHIFF	461	2 396	2 444	97 785	875	7 708	709	10 144	616	5 348	835	7 618
CONTAINERSCHIFF	1 603	39 485	6 736	201 066	423	2 359	1 961	18 353	302	5 316	1 799	12 656
SPEZIALFRACHTSCHIFF	19	181	129	1 652	81	900	495	10 788	400	8 315	277	3 990
STÜCKGUTFRACHTER	190	3 595	24 535	238 903	3 317	32 878	5 609	30 251	361	1 664	31 261	517 094
TROCKENFRACHTLEICHTER	:	:	:	:	116	512	4	8	98	195	1 355	4 380
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	:	:	67	1 579	1 210	721	294	6 813	23	33	2 063	10 300
KREUZFAHRTSCHIFF	:	:	25	1 318	69	1 948	439	14 502	1	:	217	7 754
OFFSHORE-FAHRZEUG*	:	:	1 891	4 017	:	:	27	81	:	:	:	:
ANDERE**	:	:	1 687	4 870	8 108	52 244	:	:	:	:	:	:
Insgesamt	2 346	46 700	47 755	696 073	14 884	104 694	11 657	116 861	1 920	22 620	41 245	594 893
	SCHWEDEN		VEREINIGTES KÖNIGR.		BULGARIEN		RUMÄNIEN		ISLAND		NORWEGEN	
	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)	Schiffe	BRZ (in 1000)
TANKSCHIFF	3 427	27 941	16 756	185 454	409	5 975	309	5 602	:	:	3 478	26 430
SCHÜTTGUTSCHIFF	1 937	8 730	3 153	58 393	1 131	7 118	1 026	10 175	:	:	2 836	8 895
CONTAINERSCHIFF	1 322	13 576	6 894	197 106	545	4 064	1 183	15 483	:	:	1 419	6 171
SPEZIALFRACHTSCHIFF	292	7 957	4 326	103 545	1	0	107	1 037	:	:	120	926
STÜCKGUTFRACHTER	72 705	1 001 399	108 116	1 561 256	1 242	4 922	19	70	:	:	24 105	149 027
TROCKENFRACHTLEICHTER	239	1 413	134	103	2	1	2	2	:	:	47	160
FAHRGAST (OHNE KREUZER)	7 155	3 571	7	2	40	377	:	:	:	:	1 861	55 475
KREUZFAHRTSCHIFF	:	:	135	3 774	:	:	:	:	:	:	1 327	44 295
OFFSHORE-FAHRZEUG*	1	4	6 533	17 006	:	:	:	:	:	:	2 473	8 632
ANDERE**	:	:	6 129	8 479	:	:	2	14	:	:	:	:
Insgesamt	87 078	1 064 591	152 183	2 135 119	3 370	22 456	2 648	32 381	:	:	37 666	300 011

* Für Offshore-Fahrzeuge müssen keine Daten vorgelegt werden.

** 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.

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 neuen Mitgliedstaaten 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-25-Ebene nicht vollständig ab.

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

Deutschland (DE): Die Daten für die nahe beieinander gelegenen Häfen Bremen und Bremerhaven sind zusammengefasst.

Estland (EE) 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 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.

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.

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 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.

Slowenien (SI): Die Daten über Güterumschlag, Fahrgäste und Schiffe beziehen sich für 2003 und 2004 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 „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): Die Daten über Güterumschlag und Schiffe beziehen sich bis 2002 nur auf den grenzüberschreitenden Verkehr.

Norwegen (NO) 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.

Tabelle 1: Die Daten für Spanien beziehen sich nur auf die wichtigsten Häfen.

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

Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowenien, Bulgarien und Rumänien haben 2001 begonnen, Daten über den Seeverkehr vorzulegen, Zypern 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.

Tabelle 5: Bei der Abschätzung des Seeverkehrs ist das Problem der „Doppelzählung“ zu berücksichtigen, also dass die selbe Ladung sowohl vom Beladehafen – als ausgehend – als auch vom Entladehafen – als eingehend – gemeldet wird. Soweit möglich wurde dies bei der Abschätzung des „innerstaatlichen Verkehrs“ der einzelnen Länder und des „grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehrs“ der EU-25 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-25 ausgewiesenen Zahlen ergeben sich einfach aus der Summe des innerstaatlichen Verkehrs der Mitgliedstaaten.

In anderen Worten: die Summe des innerstaatlichen und des grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehrs der EU-25 wäre der „innerstaatliche Verkehr der EU“, wenn die EU als ein einziges Land behandelt würde.

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

Lettland hat bis 2003, Polen bis Mitte 2004 keine detaillierten Angaben zu Partnerhäfen vorgelegt.

Tabelle 6: Eingeschlossen sind Fahrgäste, die eine Reise beenden oder beginnen, Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen sind im Prinzip ausgeschlossen.

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

Portugal: Für 1997 liegen nur Angaben der kleinen Häfen vor.

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

Lettland, Litauen, Polen, Slowenien und Bulgarien haben 2001 mit der Lieferung von Daten über den Personenverkehr begonnen, Estland und Zypern 2002 und Malta 2003. Für Rumänien sind keine Daten verfügbar.

Tabelle 7: Eingeschlossen sind Fahrgäste, die eine Reise beenden oder beginnen, Kreuzfahrtpassagiere auf Landausflügen sind im Prinzip ausgeschlossen. Für die Zeit bis einschließlich 1999 liegen für Deutschland aufgrund einer Ausnahmeregelung keine Daten vor.

Tabelle 8: 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 aussteigen lassen).

Die Aufschlüsselung nach Schiffstyp ist mit Vorsicht zu betrachten, weil 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 gebührenfreien Eurostat-Verbreitungsdatenbank vom **Juli 2006**.

Diese Veröffentlichung wurde mit Unterstützung von Manuel Da Silva (Daten) 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](#)

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
