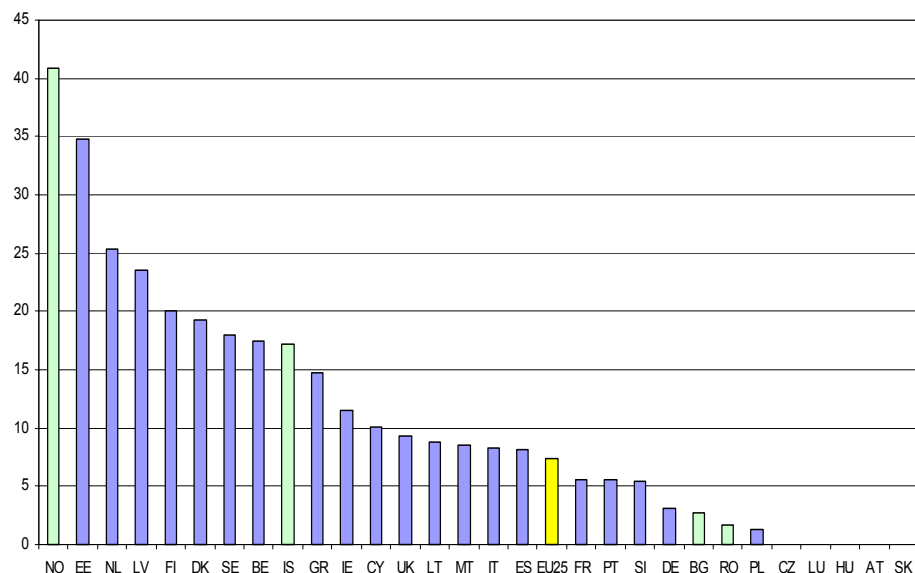


Güter- und Personen-seeverkehr 1997-2003

Abbildung 1: Seegüterumschlag (eingehender und ausgehender Verkehr): Bruttogewicht der in allen Häfen umgeschlagenen Güter (in Tonnen je Einwohner), 2003



Das Wichtigste in Kürze

Im Jahr 2003 wurden in den Seehäfen der EU-25-Länder 3,393 Mrd. t Güter umgeschlagen (das sind 7,4 t je EU-25-Einwohner). 63 % davon waren gelöschte Güter. In nahezu allen Mitgliedstaaten werden mehr Güter gelöscht als verladen.

Mit einem Güterumschlag von 556 Mio.t verzeichnete das Vereinigte Königreich mit einem Anteil von über 16 % am EU-25-Gesamtwert 2003 den umfangreichsten Güterseeverkehr. Nach dem Vereinigten Königreich folgen Italien mit einem Anteil von 14 %, die Niederlande (12 %) und Spanien (10 %).

Die relative Bedeutung des Güterseeverkehrs in den einzelnen EU-Mitgliedstaaten lässt sich ungefähr an dem Indikator „Seegüterumschlag in Tonnen je Einwohner“ ablesen, der zwischen knapp 35 in Estland und 1,3 in Polen liegt (s. Abbildung 1 oben).

In den meisten Ländern verbuchen Flüssiggüter (zu denen Mineralölerzeugnisse zählen) den höchsten Anteil am gesamten Güterumschlag.

Die zwei wichtigsten Häfen gemessen am Bruttogewicht der umgeschlagenen Güter waren im Jahr 2003 weiterhin Rotterdam und Antwerpen.

Hinsichtlich der Ein- und Ausladehäfen der beförderten Güter ergibt sich in den einzelnen Ländern ein sehr unterschiedliches Bild. In Estland, Deutschland, Belgien, Irland und Zypern (kleine Länder oder Länder mit geringer Küstenlänge) ist der Anteil des innerstaatlichen Verkehrs sehr niedrig, in Griechenland, dem Vereinigten Königreich, Italien, Dänemark und Spanien dagegen hoch.

Schätzungen zufolge wurden 2003 in den Häfen der EU 413 Mio. Fahrgäste abgefertigt. 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.

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

9/2005

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
Seeverkehr nach Schiffstypen	6
Personenseeverkehr	8



Einleitung

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

Zeitraums 1997-2003 haben nicht alle Mitgliedstaaten für alle Teilbereiche des Seeverkehrs Daten übermittelt. Anmerkungen zu einzelnen Mitgliedstaaten werden im Abschnitt "Wissenswertes 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 2003 wurden in den EU-25-Häfen 3,393 Mrd. t umgeschlagen, von denen ca. 63 % gelöschte Güter (eingehender Verkehr) waren. Bei der Verwendung der Gesamtwerte (eingehender und ausgehender Verkehr) zur Messung der „Güterbeförderung“ ist Vorsicht geboten, da möglicherweise Doppelzählungen (z. B. bei in den Häfen ein und desselben Landes verladene und gelöschte Güter) enthalten sind.

Der Anteil der gelöschten Güter belief sich 2003 in Malta auf 88 %, gefolgt von den Niederlanden mit 78 %, wohingegen die beiden skandinavischen Mitgliedstaaten, Schweden und Finnland, nur 55 % verbuchten.

In allen alten Mitgliedstaaten sowie in Zypern, Malta und Slowenien wurden mehr Güter gelöscht als verladen.

Dagegen verzeichneten die drei baltischen Länder (Estland, Lettland und Litauen) mehr verladene Güter. In Lettland lag der Anteil bei 93 % und in Estland bei 90 %. Der Anteil dieser Länder am EU-25-Gesamtwert ist allerdings gering. Auch in Norwegen ist der Anteil der verladene Güter mit 66 % höher als der der gelöschten Güter, was im Wesentlichen auf die Erdölexporte zurückzuführen ist.

Das Vereinigte Königreich verfügt über eine Küstenlinie von ungefähr 12 400 km Länge. Dieser Mitgliedstaat nimmt mit einem Güterumschlag von 556 Mio. t im Jahr 2003 (das sind mehr als 16 % des EU-25-Gesamtwertes) die führende Position im Güterseeverkehr ein. Nach dem Vereinigten Königreich folgen Italien mit einem Anteil von 14 %, die Niederlande (12 %) und Spanien (10 %).

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

	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003	
	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend
BE	100,0	61,6	110,9	60,1	102,5	63,1	110,9	68,4	107,0	67,2	104,6	69,2	103,9	77,2
DK	71,6	52,4	59,2	45,8	54,4	42,8	52,9	43,7	51,7	42,3	50,4	43,9	56,9	47,0
DE	140,5	72,9	144,9	72,5	143,1	78,5	152,2	90,3	156,5	89,6	153,9	92,4	159,2	95,6
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	3,8	36,6	3,7	41,0	4,7	42,4
EL	59,5	41,8	66,2	44,3	67,4	45,2	75,3	52,5	73,0	49,2	88,5	59,2	94,3	68,2
ES	184,9	85,7	198,0	82,2	213,0	82,7	171,6	63,3	229,4	85,7	241,0	85,0	249,6	94,1
FR	222,3	82,8	234,7	84,3	227,4	87,7	238,6	87,2	231,8	86,4	232,8	86,2	237,3	92,9
IE	25,6	10,8	28,7	11,3	30,7	12,2	31,7	13,6	32,6	13,2	32,2	12,7	33,2	12,9
IT	321,7	137,5	335,2	140,4	327,8	135,1	315,2	131,5	318,4	126,4	322,8	135,1	334,8	142,2
CY	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	5,6	1,6	5,7	1,6
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	2,5	54,3	3,3	48,7	3,8	50,9
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	3,5	17,5	3,8	20,6	4,1	26,1
MT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	3,0	0,4
NL	313,2	89,0	320,0	85,4	304,2	91,5	315,9	90,0	317,3	88,5	318,1	95,2	318,5	91,8
PL	:	:	:	:	:	:	:	:	14,7	31,5	14,9	33,2	15,2	35,8
PT	40,7	14,0	43,4	14,2	45,4	13,4	43,8	12,6	43,8	12,4	42,8	12,8	42,8	14,7
SI	:	:	:	:	:	:	:	:	6,7	2,5	6,7	2,6	7,7	3,1
FI	39,1	36,2	39,0	37,5	38,1	39,3	41,1	39,6	50,7	45,4	51,5	47,6	57,4	47,1
SE	79,0	70,9	85,2	70,5	83,4	73,0	86,8	72,5	82,9	69,9	84,1	70,5	88,6	72,9
UK	294,9	263,5	306,0	262,4	306,9	258,6	316,3	256,7	328,9	237,5	320,8	237,5	323,8	231,9
Insgesamt	1 893,2	1 018,9	1 971,5	1 010,9	1 944,3	1 023,1	1 952,3	1 021,9	2 055,2	1 156,1	2 081,5	1 195,0	2 144,5	1 248,8
EU-15	1 893,2	1 018,9	1 971,5	1 010,9	1 944,3	1 023,1	1 952,3	1 021,9	2 024,0	1 013,7	2 043,5	1 047,3	2 100,3	1 088,5
BG	:	:	:	:	:	:	:	:	11,9	8,3	11,6	8,8	12,7	8,7
RO	:	:	:	:	:	:	:	:	14,5	13,1	15,4	17,3	18,7	17,3
IS	:	:	2,9	1,9	3,1	1,9	3,2	1,9	3,1	1,8	3,0	1,8	3,2	1,8
NO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	65,4	124,6	62,8	124,0

Die Menge der in EU-25 insgesamt 2003 umgeschlagenen Güter hat sich gegenüber dem vorangegangenen Jahr um 3,5 % erhöht. Fast alle Mitgliedstaaten, die Daten vorgelegt haben, verbuchten zwischen 2002 und 2003 eine positive Entwicklung (insbesondere Litauen, Slowenien, Dänemark und Griechenland mit einem Anstieg von mehr als 10 %). Lediglich die Niederlande und das Vereinigte Königreich wiesen einen leichten Rückgang um 0,7 % bzw. 0,5 % aus.

Das einzige Land, in dem der Güterumschlag seit 1997 rückläufig war, ist Dänemark. Die Gütermenge hat sich von 124 Mio. t im Jahr 1997 auf 104 Mio. t im Jahr 2003 verringert (dies entspricht einem Rückgang um 16 %), was im Wesentlichen auf die rückläufige Beförderung von Kohle zurückzuführen ist. Den stärksten Anstieg verbuchte dagegen Griechenland, und zwar von 101 Mio. t auf 163 Mio. t (dies entspricht einer Zuwachsrate von über +60%), dicht gefolgt von Finnland mit einem Plus von 39 % in sechs Jahren. Diese Zuwächse sind jedoch größtenteils auf die Verbesserung der statistischen Erfassung zurückzuführen (Einzelheiten hierzu s. Anmerkungen auf S. 11).

Abbildung 2 gibt Aufschluss über die Verteilung auf die Ladungsarten in den Haupthäfen der EU-25-Mitgliedstaaten, Norwegens, Bulgariens und Rumäniens. In den meisten Ländern verbuchen die Flüssiggüter den größten Anteil am Gesamtgüterumschlag. Dieser Anteil liegt (aufgrund bedeutender

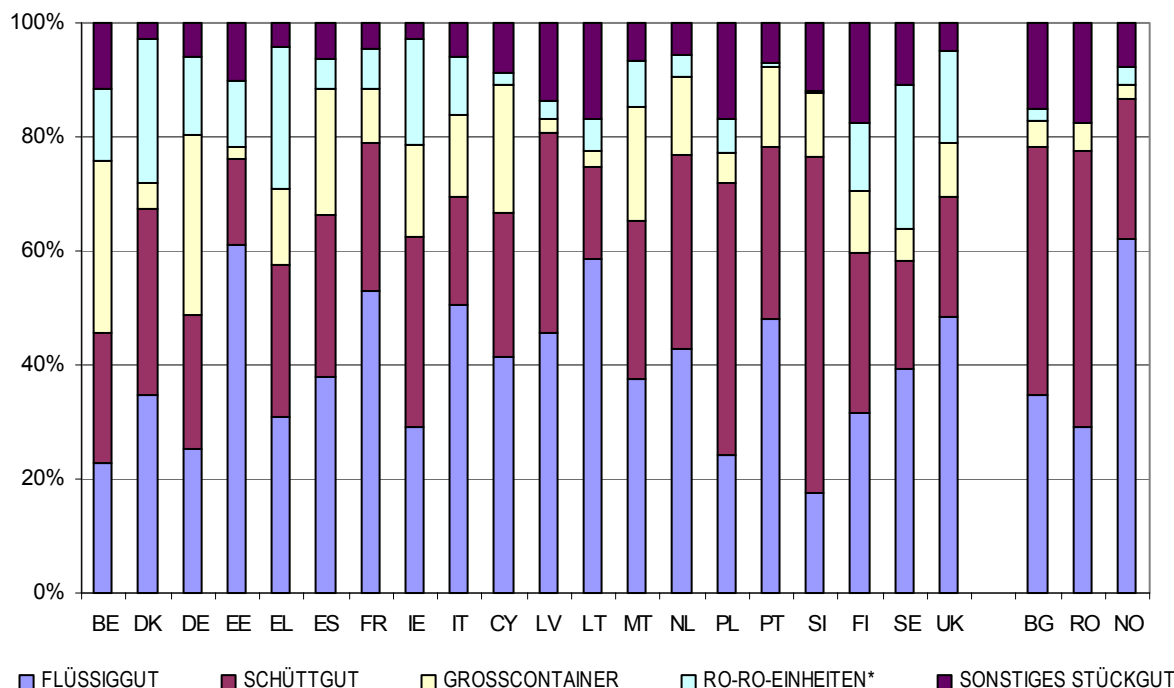
Mengen Nordseeöl) in Norwegen bei 62 %, in Estland bei 61 %, in Litauen bei 59 % und in Frankreich bei 53%, während er in Slowenien lediglich 18 %, in Belgien 23 %, in Polen 24 % und in Deutschland 25 % ausmacht.

Vor allem in den Niederlanden (138 Mio. t), dem Vereinigten Königreich (114 Mio. t) und Spanien (98 Mio. t) werden große Mengen Schüttgut umgeschlagen. Im Gesamtgüterumschlag der slowenischen und der polnischen Haupthäfen nimmt Schüttgut mit 59 % bzw. 48 % eine herausragende Bedeutung ein.

In Deutschland und Belgien spielt mit einem Anteil von 32% bzw. 30% der Containerumschlag eine wichtige Rolle, in Dänemark, Griechenland und Schweden hingegen entfällt ein beachtlicher Teil des Güterumschlags auf Ro-Ro-Einheiten (25% der insgesamt beförderten Güter). Im Vereinigten Königreich wurden mit Abstand die meisten Güter in Ro-Ro-Einheiten umgeschlagen (87 Mio. t), und zwar nahezu doppelt so viel wie in Italien (47 Mio. t), das an zweiter Stelle liegt.

Finnland, Litauen und Polen verbuchten große Anteile für „sonstiges Stückgut“ (17 % des Gesamtumschlags), die Kategorie, in der u. a. forstwirtschaftliche Erzeugnisse sowie Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie erfasst werden.

Abbildung 2: **Bruttogewicht des Seegüterumschlags (eingehender und ausgehender Verkehr) in den Haupthäfen nach Ladungsart (in % des gesamten Güterumschlags), 2003**



* Ro-Ro-Einheiten: selbstfahrende oder nicht selbstfahrende Roll-on-/Roll-off-Einheiten.

Die 20 größten europäischen Häfen im Seegüterumschlag

Die 20 größten Häfen gemessen am Bruttogewicht des Güterumschlags sind in Tabelle 2 aufgeführt. Rotterdam und Antwerpen konnten ihre Stellung seit 1997 halten. Besonders hervorzuheben ist die Bedeutung von Rotterdam, da 2003 in diesem Hafen allein 22 % des Gesamtumschlags der 20 größten Häfen, das sind 9 % des EU-25-Gesamtwertes, umgeschlagen wurden. Der Güterumschlag Rotterdams ist nahezu genau so hoch wie der von Antwerpen, Hamburg und Marseille (die an zweiter, dritter und vierter Stelle liegen) zusammen. Bei einem Großteil der umgeschlagenen Güter handelt es sich um Massengüter wie Öl, chemische Erzeugnisse, Kohle und Erze. Zudem ist Rotterdam Europas größter Containerhafen, der eine große Rolle für die Ausfuhren nach Übersee und in andere Kontinente, z. B. in die Vereinigten Staaten oder nach Fernost, spielt.

2002 und 2003 lag 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 erst 2002 mit der Berichterstattung begonnen haben. Der hohe Güterumschlag ist im Wesentlichen auf Öltransporte zurückzuführen.

Algeciras verbucht den höchsten Anstieg des Güterumschlags seit 1997 (+41 %) und verbessert damit seine Position von Platz 17 auf Platz 10.

Auch Hamburg (+34 %) und Dünkirchen (+26 %) verzeichnen einen bemerkenswerten Anstieg des Güterumschlags seit 1997.

In fünf Häfen hat sich der Güterumschlag seit 1997 verringert. Den stärksten Rückgang verbuchte Triest (-11 %) und verlor damit gegenüber 1997 5 Plätze in der Rangordnung. Der Hafen von Forth rutschte um sechs Plätze ab, was ebenfalls auf einen erheblichen Einbruch des Güterumschlags (-10 %) zurückzuführen ist. London hat sich immer noch nicht von der Schließung eines wichtigen Ölterminals erholt und konnte die Gütermenge von 1997 noch nicht wieder erreichen. In Marseille wurde 2003 etwa das gleiche Gütervolumen umgeschlagen wie 1997.

Die Angaben für niederländische Häfen seit 2001 sind 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 % auf Länderebene).

Fast alle Häfen auf der Liste für 2003 erschienen schon auf der Liste für 2002. Am meisten haben sich die Positionen von Amsterdam und Algeciras geändert.

Tabelle 2: Die 20 größten Häfen gemessen am Bruttogewicht des Güterumschlags (in 1000 t)

Position	1997		2001		2002		2003		Zuwachs 2002-2003 (%)	Zuwachs 1997-2003 (%)
1	Rotterdam (NL)	303 427	Rotterdam (NL)	296 620	Rotterdam (NL)	302 744	Rotterdam (NL)	307 353	1,5	1,3
2	Antwerpen (BE)	104 592	Antwerpen (BE)	114 777	Antwerpen (BE)	113 937	Antwerpen (BE)	126 098	10,7	20,6
3	Marseille (FR)	92 936	Marseille (FR)	89 518	Marseille (FR)	89 244	Hamburg (DE)	93 562	7,9	34,5
4	Hamburg (DE)	69 583	Hamburg (DE)	82 948	Hamburg (DE)	86 724	Marseille (FR)	92 418	3,6	-0,6
5	Le Havre (FR)	58 207	Le Havre (FR)	65 356	Bergen (NO)	85 344	Bergen (NO)	76 406	-10,5	:
6	London (UK)	55 692	Grimsby & Immingham (UK)	54 831	Le Havre (FR)	63 754	Le Havre (FR)	67 382	5,7	15,8
7	Tees & Hartlepool (UK)	51 249	Tees & Hartlepool (UK)	50 842	Grimsby & Immingham (UK)	55 723	Grimsby & Immingham (UK)	55 931	0,4	16,5
8	Grimsby & Immingham (UK)	47 991	London (UK)	50 654	London (UK)	51 185	Tees & Hartlepool (UK)	53 842	6,7	5,1
9	Trieste (IT)	46 664	Amsterdam (NL)	48 073	Tees & Hartlepool (UK)	50 447	London (UK)	51 028	-0,3	-8,4
10	Genova (IT)	43 633	Trieste (IT)	44 712	Amsterdam (NL)	48 460	Algeciras (ES)	48 264	14,3	41,0
11	Forth (UK)	43 102	Genova (IT)	43 134	Genova (IT)	44 408	Genova (IT)	46 949	5,7	7,6
12	Amsterdam (NL)	36 942	Dunkerque (FR)	41 909	Dunkerque (FR)	44 301	Dunkerque (FR)	45 768	3,3	25,7
13	Taranto (IT)	36 720	Forth (UK)	41 607	Trieste (IT)	43 717	Bremen & Bremerhaven (DE)	42 492	5,0	:
14	Wilhelmshaven (DE)	36 443	Algeciras (ES)	41 134	Algeciras (ES)	42 242	Trieste (IT)	41 566	-4,9	-10,9
15	Dunkerque (FR)	36 406	Wilhelmshaven (DE)	40 850	Forth (UK)	42 202	Amsterdam (NL)	40 757	-15,9	10,3
16	Milford Haven (UK)	34 518	Bremen & Bremerhaven (DE)	40 066	Bremen & Bremerhaven (DE)	40 452	Wilhelmshaven (DE)	39 427	1,6	8,2
17	Algeciras (ES)	34 224	Ventspils (LV)	37 937	Wilhelmshaven (DE)	38 798	Forth (UK)	38 752	-4,2	-10,1
18	Southampton (UK)	33 053	Southampton (UK)	35 689	Tallinn (EE)	36 480	Tallinn (EE)	36 984	1,4	:
19	Sullom Voe (UK)	32 082	Milford Haven (UK)	33 792	Milford Haven (UK)	34 542	Southampton (UK)	35 773	4,7	8,2
20	Goteborg (SE)	31 291	Taranto (IT)	33 625	Southampton (UK)	34 156	Taranto (IT)	35 305	8,8	-3,9

Algeciras verbucht den stärksten Anstieg des Güterumschlags gegenüber dem Vorjahr (+14 %). Dadurch konnte dieser Hafen um vier Plätze nach oben klettern. Den deutlichsten Rückgang verzeichnete dagegen Amsterdam (-16 %), so dass der Hafen vom 10. auf den 15. Platz zurückfiel. Als einziger Hafen der neuen Mitgliedstaaten erscheint Tallin, das an der

historischen Ost-West-Handelsroute gelegen ist, unter den 20 größten Häfen. Da sich das Güteraufkommen nicht entscheidend geändert hat (+1,4 % zwischen 2002 und 2003), konnte Tallin seinen 18. Platz, wie im Jahr 2002, behaupten. Estland hat 2001 mit der Berichterstattung begonnen.

Tabelle 3: Güterumschlag der 20 größten Containerhäfen in 1000 TEU*

Position	2002			2003			Zuwachs 2002-2003	
	Hafen	Insgesamt	Davon leer	Hafen	Insgesamt	Davon leer	Insgesamt (%)	Davon leer (%)
1	Rotterdam (NL)	6 505	1 055	Rotterdam (NL)	7 118	1 272	9,4	20,6
2	Hamburg (DE)	5 376	710	Hamburg (DE)	6 126	855	14,0	20,4
3	Antwerpen (BE)	3 153	159	Antwerpen (BE)	4 012	169	27,2	6,3
4	Bremen & Bremerhaven (DE)	3 032	481	Bremen & Bremerhaven (DE)	3 191	487	5,2	1,2
5	Gioia Tauro (IT)	2 883	459	Gioia Tauro (IT)	3 094	527	7,3	14,8
6	Felixstowe (UK)	2 682	659	Felixstowe (UK)	2 482	630	-7,5	-4,4
7	Valencia (ES)	1 826	545	Algeciras (ES)	2 024	0	16,9	0,0
8	Le Havre (FR)	1 754	283	Le Havre (FR)	2 015	366	14,9	29,3
9	Algeciras (ES)	1 732	0	Valencia (ES)	2 012	564	10,2	3,5
10	Genova (IT)	1 499	376	Barcelona (ES)	1 765	554	57,3	114,7
11	Piraeus (EL)	1 395	249	Piraeus (EL)	1 606	270	15,1	8,4
12	Southampton (UK)	1 275	309	Genova (IT)	1 591	394	6,1	4,8
13	Barcelona (ES)	1 122	258	Southampton (UK)	1 375	478	7,8	54,7
14	London (UK)	875	228	Las Palmas, Gran Canaria (ES)	966	288	33,1	25,2
15	Marseille (FR)	811	176	London (UK)	895	288	2,3	26,3
16	La Spezia (IT)	780	104	La Spezia (IT)	836	86	7,2	-17,3
17	Las Palmas, Gran Canaria (ES)	726	230	Marseille (FR)	835	166	3,0	-5,7
18	Goteborg (SE)	725	198	Goteborg (SE)	634	132	-12,6	-33,3
19	Medway (UK)	528	122	Liverpool (UK)	565	109	15,8	38,0
20	Liverpool (UK)	488	79	Taranto (IT)	564	45	6,8	-63,1

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

Wie aus Tabelle 3 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 jedoch darauf hinzuweisen, dass die für Antwerpen gemeldeten Daten um ca. 1 400 TEU zu niedrig angesetzt sind. Gemessen am Containerverkehr ist der Hafen von Gioia Tauro im äußersten Süden Italiens der fünftgrößte Hafen in EU-25, obwohl dort nur weniger als halb so viele Container umgeschlagen werden wie in

Rotterdam. Zu beachten ist, dass Gioia Tauro der erste Mittelmeerhafen in der Tabelle der 20 größten Häfen ist.

Die Rangordnung von 2003 ähnelt der von 2002. Lediglich Medway fiel 2003 aus der Top-20-Liste heraus; hinzu kam stattdessen Taranto auf Platz 20. Dies ist möglicherweise auf die Eröffnung eines neuen Containerterminals in Taranto im Juni 2001 zurückzuführen. Die Häfen aller Länder sind in erster Linie Durchfuhrhäfen.

Seegüterumschlag nach Ausgangs-/Zielhäfen

Tabelle 4 zeigt die Aufschlüsselung nach innerstaatlichem, grenzüberschreitendem Intra-EU-25- und grenzüberschreitendem Extra-EU-25-Verkehr. Die Tabelle lässt beträchtliche Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten erkennen. Der innerstaatliche Verkehr spielt in Estland, Deutschland, Belgien, Irland und Zypern keine sehr große Rolle, da es sich hierbei entweder um kleine Länder oder Länder mit geringer

Küstenlänge handelt; einen hohen Anteil erreicht er dagegen - wegen der zahlreichen Inseln - in Griechenland (33 %), gefolgt vom Vereinigten Königreich (20 %), Italien und Dänemark (jeweils über 17 %) und Spanien (15 %). Aufgrund der sehr langen Küstenlinie und der „schwierigen“ Topographie (Fjorde) ist in Norwegen der Anteil des innerstaatlichen Verkehrs besonders hoch (28 %).

Tabelle 4: Von den Haupthäfen gemeldeter Seegüterumschlag nach Ausgangs-/Zielhäfen

	2001				2002				2003			
	Ins-gesamt (Mio. t)	Davon			Ins-gesamt (Mio. t)	Davon			Ins-gesamt (Mio. t)	Davon		
		Inner-staatlich (%)	Grenzüber-schreitend Intra-EU-25 (%)	Grenzüber-schreitend Extra-EU-25 (%)		Inner-staatlich (%)	Grenzüber-schreitend Intra-EU-25 (%)	Grenzüber-schreitend Extra-EU-25 (%)		Inner-staatlich (%)	Grenzüber-schreitend Intra-EU-25 (%)	Grenzüber-schreitend Extra-EU-25 (%)
BE	171,3	2,6	37,7	59,7	171,0	2,3	37,7	60,1	178,5	2,1	36,8	61,1
DK	73,0	18,6	53,3	28,1	73,5	16,5	54,9	28,6	79,8	17,4	52,7	30,0
DE	236,7	2,0	48,6	49,4	236,3	2,0	46,1	51,9	247,5	2,0	45,1	52,9
EE	:	:	:	:	44,7	1,1	79,2	19,7	45,3	1,0	84,9	14,1
EL	87,2	27,7	23,7	48,5	97,4	32,0	20,6	47,4	111,3	33,4	22,9	43,7
ES	293,2	16,7	21,0	62,3	304,9	15,8	20,4	63,8	320,9	15,2	20,9	63,9
FR	302,0	6,3	33,7	60,0	303,4	6,9	32,9	60,2	315,5	6,2	32,2	61,6
IE	36,9	3,4	63,2	33,4	40,2	2,2	68,5	29,3	41,3	2,4	68,6	29,0
IT	378,1	15,0	14,5	70,5	390,0	16,5	14,3	69,3	405,8	17,3	14,7	68,0
CY	:	:	:	:	7,0	3,6	20,8	75,6	7,3	3,0	15,2	81,7
LT	21,0	0,4	76,5	23,1	24,4	0,0	72,1	27,9	22,9	:	71,9	28,1
LV	56,0	:	:	:	51,0	:	:	:	53,8	:	:	:
MT	:	:	:	:	:	:	:	:	3,4	:	70,7	29,3
NL	404,0	:	34,3	65,7	411,6	:	33,2	66,8	408,8	:	32,6	67,4
PL	46,0	:	:	:	47,9	:	:	:	50,7	:	:	:
PT	50,5	11,1	33,4	55,5	50,3	11,1	35,2	53,7	51,2	11,2	32,3	56,5
SI	9,1	0,0	36,7	63,3	9,2	0,0	34,6	65,4	10,7	:	34,3	65,7
FI	85,1	6,7	73,5	19,9	87,3	6,9	69,5	23,6	92,2	5,9	70,4	23,7
SE	126,7	9,3	66,5	24,1	126,8	9,0	69,2	21,7	133,6	8,7	69,0	22,3
UK	502,5	21,3	43,6	35,1	493,4	21,1	43,1	35,8	491,7	19,9	43,8	36,2
BG	20,2	0,0	23,5*	76,5*	20,3	0,0	25,3*	74,7*	21,4	0,1	19,1*	80,8*
RO	:	:	:	:	30,2	:	20,5*	79,5*	33,9	0,5	16,7*	82,8*
IS	4,9	:	:	:	4,8	:	:	:	5,0	:	:	:
NO	:	:	:	:	163,2	29,1	47,2*	23,7*	154,9	28,0	48,5*	23,5*

* Die Prozentsätze drücken den Anteil des Verkehrs mit EU-25- bzw. Drittländern aus.

Einen sehr hohen Anteil hatte der grenzüberschreitende Extra-EU-Verkehr 2003 in Zypern (82 %), Italien (68 %), den Niederlanden (67 %), Slowenien (66 %), Spanien (64 %), Frankreich (62 %) und Belgien (61 %). Über 80 % des Seeverkehrs Bulgariens und Rumäniens entfielen auf Drittländer.

Estland ragt insofern heraus, als rund 85 % des Seeverkehrs dieses Landes mit EU-Mitgliedstaaten erfolgt, und zwar zu einem Großteil mit Nachbarländern und den Niederlanden. Das gleiche Muster ist für Litauen mit einem Anteil von rund 72 % für den grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehr zu beobachten. Hauptsächlich aufgrund des Verkehrs mit Italien betrug der Anteil des grenzüberschreitenden Intra-EU-Verkehrs in Malta 71 %. Finnland und Schweden, die eine ganz besondere Beziehung untereinander wie auch zu Deutschland haben, weisen einen Anteil von rund 70 % aus. In Irland macht der

grenzüberschreitende Intra-EU-25-Verkehr 69 % des gesamten Seegüterumschlags aus, was im Wesentlichen auf den Verkehr auf den Vereinigten Königreich (der sich auf 40 % des gesamten, von Irland gemeldeten Seeverkehrs beläuft) zurückzuführen ist.

Zwischen 2001 und 2003 hat sich der Anteil des grenzüberschreitenden Extra-EU-Verkehrs Griechenlands und Irlands deutlich verringert, und zwar im Falle Griechenlands zugunsten des innerstaatlichen Verkehrs (wobei die Veränderungen jedoch zum Teil auf die Verbesserung des statistischen Erfassungsgrads des innerstaatlichen Verkehrs zurückzuführen sind) und im Falle Irlands zugunsten des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehrs. Eine gegenläufige Entwicklung verzeichneten Litauen und Deutschland, wo der Anteil des grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehrs rückläufig war und sich der grenzüberschreitende Extra-EU-25-Verkehr, vor allem mit Norwegen, erhöht hat.

Seeverkehr nach Schiffstypen

Tabelle 5 gibt Aufschluss über die Verteilung des Seeverkehrs auf die einzelnen Mitgliedstaaten nach Schiffstypen (Zahl der Schiffe, die die Haupthäfen anlaufen, und beförderte Bruttotonnage) im Jahr 2003. Die Daten beziehen sich nur auf einlaufende Schiffe (eingehender Verkehr). In den meisten Ländern überwiegt die Kategorie „Stückgutfrachtschiff“. Insbesondere in Dänemark entfallen auf diese Kategorie 95 % der Bruttoreisanzahl (BRZ) der Schiffe und der Schiffsbewegungen, in Schweden 93 % der BRZ und

84 % der Schiffsbewegungen und in Finnland 88 % der BRZ und 76 % der Schiffsbewegungen.

Einen nennenswerten Anteil haben Spezialfrachtschiffe nur in Belgien (24 % der Schiffe, die die wichtigsten belgischen Häfen anlaufen, 30 % der BRZ), Slowenien (32 % der BRZ) und in Zypern (27 % der BRZ); in allen anderen Ländern sind sie unerheblich.

Tabelle 5: Anzahl und Bruttoreaumzahl (BRZ) der in den Haupthäfen eingehenden Schiffe nach dem Schiffstyp, 2003

	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)
STÜCKGUTFRACHTSCHIFF	3 507	67 782	343 044	1 009 919	67 987	631 737	1 546	15 078	10 878	32 914	34 160	297 602
SPEZIALFRACHTSCHIFF	7 227	131 250	3 114	5 179	1 911	43 930	10	51	1 831	27 369	2 159	24 437
CONTAINERSCHIFF	4 111	106 379	1 554	14 543	11 432	194 316	456	2 529	3 407	48 488	26 168	230 757
SCHÜTTGUTFRACHTSCHIFF	119	6 451	1 769	10 088	7 123	43 591	2 054	8 143	8 195	22 706	8 233	105 372
SCHUTEN	6	135	453	1 581	18	46	109	407	3 326	3 377	:	:
TANKSCHIFF	5 213	39 781	2 083	9 518	6 309	50 510	1 011	20 811	9 203	44 752	16 966	258 855
OFFSHORE-FAHRZEUG	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
FAHRGASTSCHIFF	57	1 784	9 648	8 017	16 760	11 797	15 093	207 779	380 635	603 303	24 880	294 367
SONSTIGE*	10 086	77 060	:	:	302	1 357	157	122	290	108	7 998	21 762
INSGESAMT	30 326	430 621	361 665	1 058 845	111 842	977 284	20 436	254 920	417 765	783 016	120 564	1 233 153
	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)
STÜCKGUTFRACHTSCHIFF	45 828	857 178	8 000	134 641	363 744	1 292 083	1 508	6 026	:	:	:	:
SPEZIALFRACHTSCHIFF	997	21 801	337	7 682	2 312	44 095	610	12 002	:	:	:	:
CONTAINERSCHIFF	3 952	103 753	2 619	10 997	8 716	213 495	797	10 445	:	:	:	:
SCHÜTTGUTFRACHTSCHIFF	4 285	48 479	1 006	8 385	3 672	63 923	167	1 996	:	:	:	:
SCHUTEN	87	34	1	1	521	1 478	6	4	:	:	:	:
TANKSCHIFF	8 024	125 167	1 598	8 661	15 763	199 742	816	6 934	:	:	:	:
OFFSHORE-FAHRZEUG	12	58	147	389	257	563	:	:	:	:	:	:
FAHRGASTSCHIFF	7 734	72 143	:	:	118 841	143 970	424	6 481	:	:	:	:
SONSTIGE*	11 465	29 960	:	:	356	356	267	305	:	:	:	:
INSGESAMT	82 384	1 258 573	13 708	170 756	514 182	1 959 706	4 595	44 192	:	:	:	:
	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)
STÜCKGUTFRACHTSCHIFF	242	4 092	24 031	233 565	:	:	5 855	31 899	439	1 720	28 943	479 963
SPEZIALFRACHTSCHIFF	39	392	160	1 971	:	:	546	10 977	319	4 646	223	2 635
CONTAINERSCHIFF	2 155	53 130	5 929	181 085	:	:	2 098	20 651	359	3 296	1 355	8 361
SCHÜTTGUTFRACHTSCHIFF	493	2 806	2 350	94 418	:	:	624	9 705	528	3 299	822	9 359
SCHUTEN	:	:	2	3	:	:	12	7	51	104	1 132	4 535
TANKSCHIFF	116	1 375	9 869	135 075	:	:	1 988	21 850	144	1 211	3 436	29 144
OFFSHORE-FAHRZEUG	:	:	1 814	3 983	:	:	49	138	:	:	:	:
FAHRGASTSCHIFF	:	:	95	2 968	:	:	690	18 948	22	29	2 166	13 916
SONSTIGE*	:	:	1 965	5 051	29 771	113 321	:	:	:	:	:	:
INSGESAMT	3 045	61 795	46 215	658 119	29 771	113 321	11 862	114 175	1 862	14 305	38 077	547 913
	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)
STÜCKGUTFRACHTSCHIFF	73 986	950 105	114 278	1 561 013	1 038	4 042	:	:	:	:	23 103	164 125
SPEZIALFRACHTSCHIFF	198	6 246	4 455	97 385	7	7	:	:	:	:	797	893
CONTAINERSCHIFF	1 277	12 865	6 475	178 327	504	3 587	:	:	:	:	1 028	5 327
SCHÜTTGUTFRACHTSCHIFF	1 786	8 485	3 062	62 122	924	6 809	:	:	:	:	2 565	6 359
SCHUTEN	243	1 293	20	34	15	13	:	:	:	:	63	111
TANKSCHIFF	3 206	27 552	16 591	173 804	375	4 723	:	:	:	:	3 129	26 559
OFFSHORE-FAHRZEUG	265	1 435	6 323	16 480	18	49	:	:	:	:	:	:
FAHRGASTSCHIFF	6 826	9 367	245	6 754	34	404	:	:	:	:	202	73
SONSTIGE*	:	:	6 134	9 142	161	1 244	:	:	:	:	:	:
INSGESAMT	87 787	1 017 349	157 583	2 105 060	3 076	20 878	:	:	:	:	30 887	203 446

* „Sonstige“ umfasst Fischereifahrzeuge, Schlepper, sonstige Schiffe (die nicht der Berichtspflicht unterliegen) sowie Schiffe unbekanntem Typs.

Die größte Bedeutung hat der Containerverkehr in Malta mit 71 % der Schiffsbewegungen und 86 % der BRZ. Bei diesem Schiffstyp sind vielfach deutliche Unterschiede hinsichtlich der Zahl der in den Haupthäfen eingehenden Schiffe und des beförderten Bruttogewichts zu beobachten. In Irland entspricht die Zahl der Containerschiffe, die die Haupthäfen anlaufen, 19 % des gesamten Schiffsaufkommens, allerdings entfallen nur 6 % des Güterumschlags in Tonnen auf diesen Schiffstyp. Demgegenüber machen in den Niederlanden Containerschiffe 13 % der insgesamt in den Haupthäfen eingehenden Schiffe aus, während sich die Bruttoreaumzahl auf 28 % des Gesamtwertes beläuft.

In Griechenland und in Estland sind Fahrgastschiffe der wichtigste Schiffstyp. Auf sie entfallen rund 80 % des Seeverkehrs gemessen an der Bruttoreaumzahl und 91 % und 74 % gemessen an der Zahl der in den großen griechischen bzw. estnischen Häfen eingehenden Schiffe.

Die Kategorie „Tankschiff“ hat in den Niederlanden (vor allem aufgrund des Rohölterminals Europoort/Rotterdam), Portugal, Spanien, Zypern und Bulgarien

einen hohen Anteil an der Bruttoreaumzahl und den Schiffsbewegungen.

Unter Berücksichtigung aller Schiffe verzeichnet Italien mit fast 510 000 die höchste Anzahl von Schiffen, die in einen Hafen einliefen, gefolgt von Griechenland (418 000) und Dänemark (362 000).

Gemessen an der gesamten Bruttoreaumzahl je Land verbuchen das Vereinigte Königreich (2,1 Mrd. t) und Italien (2,0 Mrd. t) mit Abstand den umfangreichsten eingehenden Verkehr.

Die durchschnittliche Größe (BRZ) aller in den Haupthäfen eingehenden Schiffe variiert 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 (z. B. Fahrgastschiffe in Griechenland).

Personenseeverkehr

Tabelle 6: Personenseeverkehr nach Ländern: eingeschifte und ausgeschifte Fahrgäste in allen Häfen (in 1 000)

	1997		1998		1999		2000		2001		2002		2003	
	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend	Ein- gehend	Aus- gehend
BE	925	1 021	839	857	775	778	764	756	689	689	550	575	371	369
DK	37 899	38 030	31 661	31 787	28 649	28 696	25 958	25 872	23 994	23 868	24 090	24 088	24 358	24 294
DE	:	:	:	:	:	:	15 719	15 659	15 985	15 832	16 749	16 473	16 036	16 110
EE	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	2 596	2 540	2 615	2 557
EL	16 169	16 090	17 312	18 053	18 177	19 003	14 040	13 827	25 128	25 021	50 648	50 562	51 460	51 300
ES	6 949	6 990	7 739	7 610	8 131	8 093	7 924	6 659	9 839	8 784	10 132	8 814	10 782	9 259
FR	16 576	16 548	15 426	15 400	15 233	15 203	13 956	13 887	13 888	13 836	14 566	14 544	13 700	13 705
IE	2 209	2 171	2 354	2 329	2 203	2 155	2 094	2 124	1 940	1 955	1 935	1 958	1 874	1 872
IT	40 128	40 056	40 398	40 223	42 744	42 695	43 215	43 161	43 438	43 444	41 394	41 306	41 287	41 289
CY	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	169	170	144	143
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	26	0	11	12	57	61
LT	:	:	:	:	:	:	:	:	53	48	55	52	68	67
MT	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	71	69
NL	974	989	928	912	976	973	1 003	1 001	1 019	1 022	1 104	1 098	1 024	990
PL	:	:	:	:	:	:	:	:	2 220	2 197	1 718	1 587	1 617	1 572
PT	19	15	238	235	237	235	268	267	273	269	251	251	306	310
SI	:	:	:	:	:	:	:	:	17	17	21	21	23	24
FI	7 617	7 574	8 012	7 974	8 096	8 051	8 008	7 956	8 405	8 324	8 336	8 241	8 216	8 125
SE	20 580	20 369	20 955	20 794	20 914	20 660	18 457	18 116	16 201	16 149	16 164	15 948	16 545	16 203
UK	18 103	18 183	18 407	18 477	17 872	17 941	16 867	16 985	17 225	17 291	17 835	17 788	16 814	16 894
Insgesamt	168 148	168 036	164 266	164 651	164 007	164 483	168 273	166 270	180 340	178 746	208 324	206 028	207 368	205 213
EU-15	168 148	168 036	164 266	164 651	164 007	164 483	168 273	166 270	178 024	176 484	203 754	201 646	202 773	200 720
BG	:	:	:	:	:	:	:	:	2	1	4	2	3	1
RO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	0	0	0	0
IS	:	:	:	:	:	:	159	159	180	180	197	197	204	204
NO	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	2 832	3 246	2 309	2 347

Tabelle 6 zeigt die Zahlen für die in allen Häfen an und von Bord gegangenen Fahrgäste nach Ländern. Die Angaben beziehen sich auf den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr innerhalb der EU und mit Drittländern. Beim innerstaatlichen und

grenzüberschreitenden Fahrgastverkehr innerhalb der EU 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 tatsächlich angetretenen Fahrten zu

hoch angesetzt. Unter Berücksichtigung dessen wurden 2003 in den EU-25-Häfen 413 Mio. Fahrgäste abgefertigt.

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.

Bis 2001 wies Italien hier die bei Weitem höchsten Zahlen auf, wozu vor allem die Verbindung zwischen dem Festland (Reggio Calabria) und Messina auf Sizilien beitrug. Die Werte für Griechenland haben sich jedoch zwischen 2001 und 2002 nahezu verdoppelt. Im Jahr 2003 sind in Griechenland 103 Mio. Fahrgäste (25 % des Wertes für EU-25) an bzw. von Bord gegangen, so dass Italien an die zweite Position zurückfiel. Dieser plötzliche Anstieg für Griechenland erklärt sich durch den verbesserten statistischen Erfassungsgrad seit dem letzten Quartal 2001 (insbesondere für die Häfen Rio und Antirio sowie Perama und Paloukia).

Vor allem bei den genannten italienischen und griechischen Häfen kommt es zu der bereits erwähnten doppelten Zählung von Fahrgästen, da sie alle in innerstaatliche Fährverbindungen einbezogen sind.

Dänemark liegt 2003 hinsichtlich der Fahrgastzahlen an dritter Stelle, obwohl es seit 1997, als seine Zahlen noch fast denen Italiens entsprachen, einen Rückgang um 36 % verzeichnet hat. 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 einer Brücke zwischen den großen Inseln Seeland und Fünen zurückzuführen.

Das Fahrgastaufkommen Frankreichs und des Vereinigten Königreichs hat sich seit 1997 um 17 % bzw. um 7 % verringert, da der Kanaltunnel eine Alternative zum Seeverkehr bietet.

Das Aufkommen im Personenseeverkehr Belgiens ist absolut gesehen wesentlich niedriger, doch wurden auch diese Zahlen eindeutig durch die Alternative des Schienenverkehrs durch den Kanaltunnel beeinflusst; sie sanken zwischen 1997 und 2003 um 62 %.

Das Fahrgastaufkommen Schwedens hat sich gegenüber 2002 geringfügig erhöht (+2 %), allerdings wurden die Werte von 1997 nicht wieder 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.

Tabelle 7: Die 20 größten Häfen im Personenseeverkehr: Zahl der eingeschifften und ausgeschifften Fahrgäste (in 1 000)

Position	1997	2001	2002	2003	Zuwachs 2002-2003 (%)	Zuwachs 1997-2003 (%)
1	Dover (UK) 21 236	Dover (UK) 15 957	Dover (UK) 16 449	Dover (UK) 14 770	-10,2	-30,4
2	Calais (FR) 20 060	Calais (FR) 14 370	Calais (FR) 14 991	Calais (FR) 13 729	-8,4	-31,6
3	Helsingborg (SE) 13 397	Helsingborg (SE) 11 771	Antirio (EL) 14 210	Antirio (EL) 13 688	-3,7	:
4	Helsingør (DK) 13 302	Messina (IT) 11 612	Rio (EL) 14 210	Rio (EL) 13 688	-3,7	:
5	Messina (IT) 11 157	Helsingør (DK) 11 513	Paloukia Salaminas (EL) 12 133	Paloukia Salaminas (EL) 12 541	3,4	:
6	Reggio Di Calabria (IT) 11 000	Reggio Di Calabria (IT) 11 511	Perama (EL) 12 133	Perama (EL) 12 541	3,4	:
7	Piraeus (EL) 8 707	Helsinki (FI) 9 010	Helsingborg (SE) 11 666	Helsingborg (SE) 11 693	0,2	-12,7
8	Helsinki (FI) 8 146	Piraeus (EL) 8 237	Helsingør (DK) 11 609	Helsingør (DK) 11 646	0,3	-12,5
9	Korsør (DK) 8 117	Napoli (IT) 7 056	Messina (IT) 10 256	Messina (IT) 9 833	-4,1	-11,9
10	Nyborg (DK) 8 040	Stockholm (SE) 7 001	Reggio Di Calabria (IT) 10 137	Reggio Di Calabria (IT) 9 698	-4,3	-11,8
11	Stockholm (SE) 7 499	Rodby (Faergehavn) (DK) 6 028	Helsinki (FI) 8 871	Piraeus (EL) 9 315	7,8	7,0
12	Napoli (IT) 7 277	Puttgarden (DE) 5 984	Piraeus (EL) 8 639	Helsinki (FI) 8 549	-3,6	5,0
13	Rødby (Faergehavn) (DK) 5 975	Tallinn (EE) 5 740	Stockholm (SE) 6 826	Stockholm (SE) 7 294	6,9	-2,7
14	Malmö (SE) 5 236	Capri (IT) 5 546	Napoli (IT) 6 708	Napoli (IT) 6 811	1,5	-6,4
15	Capri (IT) 4 995	Santa Cruz De Tenerife (ES) 4 910	Puttgarden (DE) 6 592	Puttgarden (DE) 6 422	-2,6	:
16	Frederikshavn (DK) 4 962	Algeciras (ES) 4 402	Rodby (Faergehavn) (DK) 6 508	Rodby (Faergehavn) (DK) 6 421	-1,3	7,5
17	Goteborg (SE) 4 539	Antirio (EL) (partial data) 4 336	Tallinn (EE) 5 136	Tallinn (EE) 5 172	0,7	:
18	Kobenhavns (Og Frihavnen) 4 002	Rio (EL) (partial data) 4 336	Capri (IT) 5 028	Santa Cruz De Tenerife (ES) 5 011	3,1	25,9
19	Santa Cruz De Tenerife (ES) 3 980	Turku (FI) 4 074	Santa Cruz De Tenerife (ES) 4 861	Capri (IT) 4 749	-5,5	-4,9
20	Turku (FI) 3 601	Porto D'Ischia (IT) 3 844	Algeciras (ES) 4 286	Algeciras (ES) 4 542	6,0	28,7

In Tabelle 7 sind die 20 größten Häfen aufgelistet, und zwar nach der Gesamtzahl der eingeschifften und ausgeschifften Fahrgäste. Die drastischen Änderungen in der Einstufung für 2002 verglichen mit 2001 erklären sich dadurch, dass Griechenland den Erfassungsgrad für einige sehr bedeutende Fährverbindungen seit dem letzten Quartal 2001 verbessert hat.

2003 befanden sich 5 griechische und 4 italienische Häfen unter den 20 wichtigsten Häfen. Dänemark, Spanien und Schweden hatten jeweils 2 Häfen unter den ersten 20, Deutschland, Estland, Frankreich, Finnland und das Vereinigte Königreich jeweils einen. Die Hälfte dieser 20 Häfen verzeichnete zwischen 2002 und 2003 und ebenfalls zwischen 1997 und 2003 einen Rückgang der insgesamt abgefertigten Fahrgäste. Davon sind größere Häfen stärker betroffen als kleinere. Infolge dessen hat sich der Abstand zwischen dem ersten und dem letzten Hafen auf der Liste der 20 wichtigsten Häfen für den Personenseeverkehr im Vergleich zu vorangegangenen Jahren verringert.

Dover und Calais sind seit 1997 unverändert die wichtigsten Häfen. Die deutliche Verringerung der Fahrgastzahlen um 30 % bzw. 32 % ist auf die Eröffnung des Kanaltunnels zurückzuführen. Zwischen 2001 und 2002 waren zwar steigende Werte zu beobachten, dies konnte jedoch einen weiteren Rückgang im Jahr 2003 um -10 % bzw. -8 % gegenüber 2002 nicht verhindern.

Die Häfen Antirio und Rio kommen fast an die Fahrgastzahlen von Dover und Calais heran. Die beiden griechischen Häfen weisen für die Kurzstrecke über den Golf von Korinth zwischen dem Festland und dem Peloponnes mit 13,7 Mio. an und von Bord gegangenen Fahrgästen den gleichen Wert auf. Im August 2004 wurde jedoch eine Brücke in Betrieb genommen, was sich spürbar auf den Personenseeverkehr in dieser Region auswirken dürfte.

Ein weiteres griechisches Hafenpaar fand 2002 Eingang in die Rangliste, und zwar die Verbindung zwischen Perama (Piräus) und Paloukia auf der Insel Salamina. Dort gingen jeweils 12,5 Mio. Fahrgäste an bzw. von Bord.

Stabilisiert gegenüber 2002 haben sich die Fahrgastzahlen von Helsingborg (Schweden) und Helsingør (Dänemark), die ebenfalls durch einen Linienfährverkehr verbunden sind, obwohl beide Häfen seit 1997 rückläufige Fahrgastzahlen verbucht haben, was auf die Eröffnung der Øresundbrücke zurückzuführen ist.

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 nach Puttgarden – in der Liste erscheint. Diese beiden Häfen verbuchten 2003 einen geringfügigen Rückgang der Fahrgastzahlen nach einem beeindruckenden Anstieg im Jahr 2002.

Die meisten Häfen verzeichnen zwar seit 1997 rückläufige Fahrgastzahlen, dies trifft jedoch nicht auf Rødby (Faergehavn), Piräus und Helsinki zu, wo 2003 mehr Passagiere abgefertigt wurden als 1997 (+7 %, +7 % bzw. +5 %).

Die beiden Häfen aus der Liste der 20 wichtigsten Häfen, die zwischen 1997 und 2003 den stärksten Anstieg ihrer Fahrgastzahlen verbuchten, waren jedoch Algeciras (+29 %) und Santa Cruz de Tenerife (+26 %) in Spanien. Algeciras lag 2003 an zwanzigster Stelle – wie auch im Jahr 2002 –, wenngleich die Zahl der abgefertigten Passagiere um 6 % gestiegen ist. Santa Cruz de Tenerife rückte dagegen bei einem Anstieg der Fahrgastzahlen um 3 % vom neunzehnten Platz im Jahr 2002 auf den achtzehnten Platz vor.

Wie auch beim Güterseeverkehr erscheint nur ein Hafen aus den neuen Mitgliedstaaten unter den 20 wichtigsten Häfen, nämlich Tallinn. Seine Platzierung ist im Wesentlichen auf die Route Tallinn-Helsinki zurückzuführen (auf der rund 84 % des Passagieraufkommens von Tallinn verkehren).

➤ WISSENSWERTES 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“ im Güterverkehr diejenigen Häfen, in denen jährlich mehr als 1 Mio. t Güter umgeschlagen werden. Für Haupthäfen sind detailliertere Daten zu erheben als für die übrigen Häfen.

Aufgrund von Ausnahmeregelungen in den Rechtsakten 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 von den Berichtsjahren 2001 bis 2003 an vor. Infolgedessen decken die Daten für den Zeitraum von 1997 bis 2002 die EU-25-Ebene nicht vollständig ab. In den betroffenen Tabellen ist daher ein Gesamtwert ("Insgesamt") angegeben anstatt eines EU-25-Wertes.

Die EU-25-Indikatoren 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): Auf Antrag Deutschlands werden die Daten für die nahe beieinander gelegenen Häfen Bremen und Bremerhaven zusammengefasst.

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

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

Spanien (ES): In den Daten für Spanien sind Ceuta und Melilla eingeschlossen. 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 Fahrgastaufkommen in den Häfen der französischen überseeischen Gebiete (Départements d'Outre Mer/Territoires d'Outre Mer) Réunion, Guyane, Guadeloupe und Martinique berücksichtigt. Der Verkehr zwischen diesen Gebieten und dem französischen Festland wird als innerstaatlicher Verkehr gerechnet.

Litauen(LT), Malta (MT) und Slowenien (SI): Für 2003 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt. **Rumänien (RO):** Für 2002 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt.

Niederlande (NL): Die Niederlande haben für 2001, 2002 und 2003 keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt (lediglich Zolldaten wurden gemeldet). Einige Zahlen (insbesondere in Bezug auf die niederländischen Häfen in Tabelle 2) könnten jedoch geringfügig zu niedrig angesetzt sein. Die niederländischen Behörden werden in Zukunft möglicherweise erneut Daten sammeln.

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

Portugal (PT): Die von Portugal gemeldeten Daten beziehen sich auch auf die Azoren und Madeira.

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

Vereinigtes Königreich (UK): Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Tees werden als "Tees und Hartlepool" gemeldet. Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Humber werden als "Grimsby und 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 Berichtsjahr 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: Seegüterumschlag: Bruttogewicht der in allen Häfen umgeschlagenen Güter (in Mio. Tonnen)

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 (LV), Litauen, Polen, Slowenien, Bulgarien (BG) und Rumänien haben 2001 begonnen, Daten über den Seeverkehr vorzulegen, Zypern (CY) 2002 und Malta 2003.

Abbildung 2: Bruttogewicht des Seegüterumschlages (eingehender und ausgehender Verkehr) in den Haupthäfen nach Ladungsart, 2003

Aus Gründen der Klarheit wurden bestimmte Ladungsarten zusammengefasst. Dies gilt insbesondere für die Kategorie "mobile Ro-Ro-Einheiten", die sich aus "selbstfahrenden Ro-Ro-Einheiten" und "mobilen Ro-Ro-Einheiten" (nicht selbstfahrend) zusammensetzt (Ro-Ro = Roll-on/Roll-off).

Tabelle 4: Von den Haupthäfen gemeldeter Seegüterumschlag nach Ausgangs-/Zielhäfen

Um Doppelzählungen zu vermeiden, beruht der innerstaatliche Verkehr auf dem eingehenden Verkehr. Dies bedeutet: Innerstaatlicher Verkehr = innerstaatlicher eingehender Verkehr + „Teil x“ des innerstaatlichen ausgehenden Verkehrs („Teil x“ = innerstaatlicher ausgehender Verkehr nur in den Fällen, in denen der Gegenstrom im eingehenden Verkehr fehlt). Lettland und Polen haben keine detaillierten, nach Partnerländern untergliederten Daten vorgelegt.

Tabelle 5: Anzahl und Bruttoreaumzahl (BRZ) der in den Haupthäfen eingehenden Schiffe nach dem Schiffstyp, 2003

Aufgrund von Schwierigkeiten bei der Klassifikation der Schiffe wurde die Kategorie „Stückgutfrachtschiff“ möglicherweise zu hoch angesetzt. Lettland, Litauen, Rumänien und Island haben keine Daten über den Schiffsverkehr vorgelegt.

Tabelle 6: Personenseeverkehr nach Ländern: eingeschiffte und ausgeschiffte Fahrgäste in allen Häfen (in 1 000)

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, Zypern und Rumänien 2002 und Malta 2003.

Tabelle 7: Die 20 größten Häfen im Personenseeverkehr: Zahl der eingeschiffen und ausgeschiffen Fahrgäste (in 1 000)

Für die Zeit bis (einschließlich) 1999 liegen für Deutschland aufgrund einer Ausnahmeregelung in den Rechtsakten keine Daten vor.

Alle in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten stammen von Eurostat und entsprechen dem **Datenstand** in der gebührenfreien Eurostat-Verbreitungsdatenbank vom **September 2005**.

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



Weitere Informationsquellen:

Veröffentlichungen

Titel Glossar für Verkehrsstatistiken – dritte Ausgabe
Katalognummer KS-BI-03-002

Datenbanken

Verkehr

-  Hauptindikatoren - Verkehr
-  Eisenbahnverkehr
-  Strassenverkehr
-  Binnenschifffahrt
-  Transport in Ölförnerleitungen
-  **Seeverkehr**
-  **Personenseeverkehr**
-  **Güterseeverkehr**
-  **Schiffsverkehr**
-  Luftverkehr
-  Verschiedene/Andere Transportdaten

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/017
L - 2920 Luxembourg

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

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

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:
www.europa.eu.int/comm/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.eu.int>
E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int
