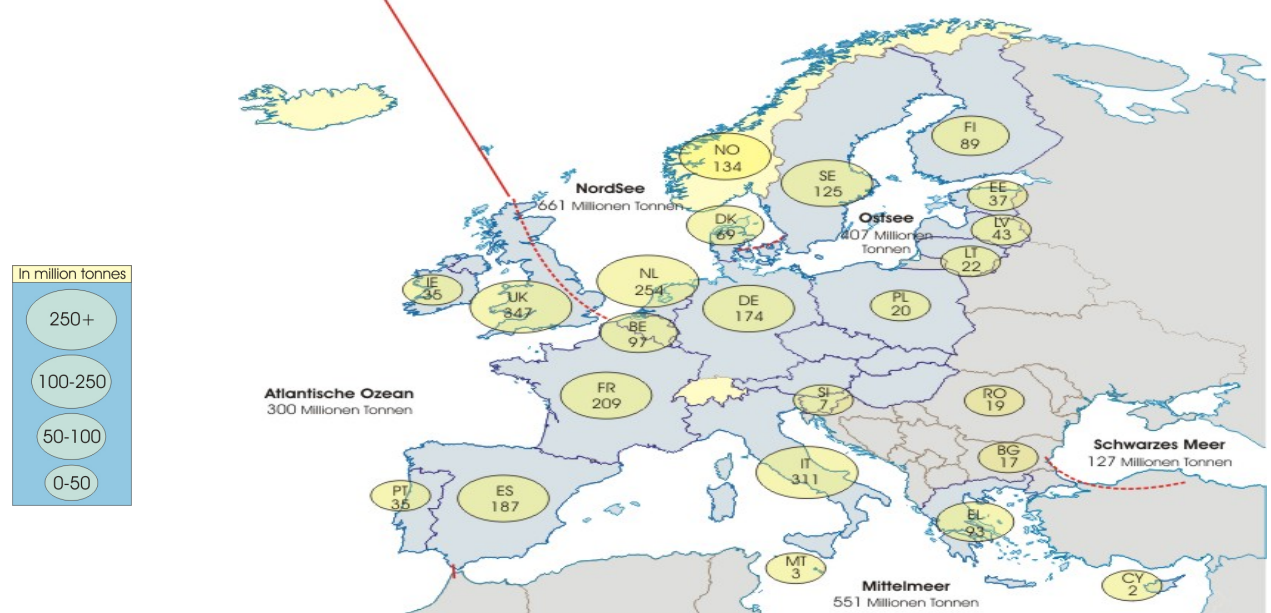


Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach See-/Meeresregionen

Karte 1: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr der EU-25-Mitgliedstaaten, Bulgariens, Rumäniens und Norwegens nach See-/Meeresregionen und nach Meldeländern in Mio. Tonnen, 2004



In den meisten Ländern (EU-25-Ländern, Bulgarien, Rumänien und Norwegen) handelte es sich beim überwiegenden Teil des Seeverkehrs im Jahr 2004 (Abbildung 1) um Kurzstreckenseeverkehr. Besonders deutlich überwiegt der Kurzstreckenseeverkehr gegenüber dem übrigen Seeverkehr (Hochseeverkehr) in Finnland (93,6 %), Schweden (89,6 %), Griechenland (86,5 %), Dänemark (85,9 %), Litauen (84,1 %), Estland (82,1 %) und Irland (81,6 %). Die genannten Länder haben mit die höchsten Anteile am innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Intra-EU-25-Verkehr. Im Vereinigten Königreich wurden 2004 347 Mio. Tonnen Fracht im Kurzstreckenseeverkehr befördert, das sind 16,1 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs der EU-25-Mitgliedstaaten. An zweiter und dritter Stelle folgten Italien mit einem Anteil von 14,4 % und die Niederlande mit 11,8 %. Zwischen EU-25-Häfen und Häfen in der Nordsee wurden 582 Mio. Tonnen Güter befördert, das sind nahezu 30 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs der EU-25-Mitgliedstaaten. Dicht darauf folgten die Mittelmeerhäfen mit 533 Mio. Tonnen. Das im Kurzstreckenseeverkehr in der Ostsee und der Nordsee beförderte Frachtvolumen betrug zusammengenommen knapp die Hälfte des von EU-25 gemeldeten Frachtaufkommens im Kurzstreckenseeverkehr. Auf das Schwarze Meer entfielen lediglich 5,6 % des gesamten Frachtaufkommens von EU-25 im Kurzstreckenseeverkehr.

Abbildung 2: Kurzstreckenseeverkehr von EU-25 nach See-/Meeresregionen, 2004

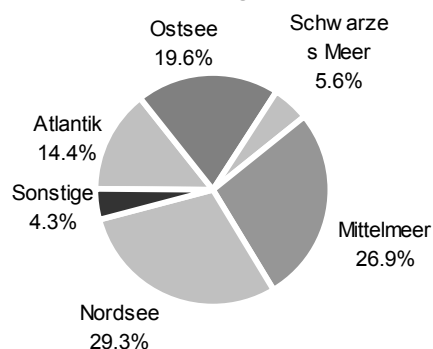


Tabelle 1: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach See-/Meeresregionen – in 1 000 Tonnen, 2004

	Atlantik	Ostsee	Schwarzes Meer	Mittelmeer	Nordsee	Sonstige ⁽¹⁾
BE	13 304	21 333	1 445	22 421	38 135	609
DK	3 058	36 064	37	590	30 262	566
DE	10 980	81 175	192	13 513	65 989	2 335
EE	2 921	13 677	:	1 020	17 451	1 708
EL	1 379	494	13 735	72 927	3 415	1 319
ES	38 355	18 040	12 410	90 520	26 959	7 900
FR	49 266	16 164	18 210	51 995	46 230	27 123
IE	18 066	1 841	98	963	13 588	182
IT	7 412	1 700	55 455	212 657	11 908	21 580
CY	89	12	:	1 646	412	:
LV	4 949	13 104	223	1 126	21 610	1 544
LT	2 417	5 459	992	363	12 148	360
MT	173	38	255	1 980	312	:
NL	33 770	68 242	2 560	45 487	97 093	6 526
PL	1 480	6 799	134	1 155	8 806	1 234
PT	10 694	2 574	2 495	10 636	8 158	94
SI	36	78	783	5 881	58	16
FI	4 177	52 670	77	1 799	29 820	84
SE	4 220	66 224	33	1 830	49 831	5 570
UK	120 966	35 619	1 106	22 833	178 336	5 805
EU-15	273 751	370 925	107 854	524 949	521 004	79 694
EU-25	285 815	389 825	110 240	533 228	581 801	84 557
BG	547	11	10 451	5 468	152	59
RO	454	149	6 261	10 843	205	823
NO	13 404	16 710	195	4 912	94 822	3 970
Insgesamt	300 220	406 694	127 147	554 450	661 480	89 409

(1) Siehe „Wissenswertes zur Methodik“

Der Klarheit halber wird auf Folgendes hingewiesen: Da der Kurzstreckenseeverkehr von EU-25 definiert ist als der Gütertransport zwischen den Häfen von EU-25 und den Häfen im geografischen Europa, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer, sind in den 110 Mio. Tonnen des EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs im Schwarzen Meer keine Güterbeförderungen innerhalb des Schwarzen Meers enthalten.

Italien verbuchte 2004 den größten Anteil am Kurzstreckenseeverkehr im Schwarzen Meer (55 Mio. Tonnen, d. h. 50,3 % des gesamten EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs im Schwarzen Meer). Ein Großteil des EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs im Mittelmeer (37,9 % oder 213 Mio. Tonnen) wurde ebenfalls von italienischen Häfen gemeldet. Im Atlantik und in der Nordsee kamen die Güter im Kurzstreckenseeverkehr zu einem großen Teil aus britischen Häfen (36,9 %) bzw. wurden in britische Häfen befördert (27,0 %). In der Ostsee bezog sich der EU-25-

Kurzstreckenseeverkehr überwiegend (68,8 %) auf die vier Länder Deutschland, Niederlande, Schweden und Finnland. Aus Tabelle 1 wird außerdem ersichtlich, dass mit Ausnahme Estlands, Lettlands, Litauens und Polens alle Länder den Großteil ihres Kurzstreckenseeverkehrs mit Partnerhäfen der Meere durchführen, an denen sie auch eine Küstenlinie haben. Die Hälfte der im Kurzstreckenseeverkehr in die bzw. aus den drei baltischen Staaten beförderten Güter wurde in Nordseehäfen geladen oder gelöscht.

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

	2000			2002			2003			2004			Jährliche Wachstumsrate (Insgesamt)	
	Eingehender Verkehr	Ausgehender Verkehr	Insgesamt	Eingehender Verkehr	Ausgehender Verkehr	Insgesamt	Eingehender Verkehr	Ausgehender Verkehr	Insgesamt	Eingehender Verkehr	Ausgehender Verkehr	Insgesamt	Durchschnittliche Rate 2000-2004	2003-2004
BE	59	36	94	56	36	92	56	39	95	58	40	97	0.9%	2.6%
DK	31	33	59	34	35	62	35	37	66	39	38	69	3.9%	5.4%
DE	107	52	156	104	53	155	108	55	160	116	60	174	2.7%	8.3%
EE	:	:	:	4	34	38	4	36	41	4	33	37	:	-9.5%
EL	63	43	86	59	42	84	70	54	98	67	51	93	2.0%	-4.4%
ES	99	45	132	134	60	172	138	65	179	144	69	187	9.3%	4.8%
FR	153	64	210	141	60	195	147	65	204	150	66	209	-0.1%	2.2%
IE	17	10	27	21	11	32	22	11	33	24	11	35	6.5%	4.5%
IT	227	103	280	234	109	291	244	116	302	248	121	311	2.7%	2.9%
CY	:	:	:	2	1	3	1	1	2	1	1	2	:	-0.7%
LV	:	:	:	:	:	:	:	:	:	3	39	43	:	:
LT	:	:	:	3	16	19	3	21	24	4	18	22	:	-9.6%
MT	:	:	:	:	:	:	3	0	3	2	0	3	:	-12.6%
NL	161	57	218	168	58	226	170	56	227	191	62	254	3.9%	11.9%
PL	:	:	:	:	:	:	:	:	:	6	14	20	:	:
PT	25	10	31	25	10	32	25	11	32	26	12	35	2.5%	6.8%
SI	:	:	:	3	2	6	4	3	6	4	3	7	:	7.4%
FI	37	33	70	46	39	80	50	39	85	52	41	89	5.9%	4.8%
SE	66	62	118	63	58	114	67	60	118	70	62	125	1.3%	5.3%
UK	171	188	306	220	174	344	216	174	341	227	172	347	3.2%	1.7%
EU-15	1 216	738	1 514	1 305	746	1 609	1 348	782	1 658	1 412	806	1 729	3.4%	4.2%
Insgesamt	1 216	738	1 514	1 317	800	1 672	1 363	843	1 731	1 436	914	1 779	:	:
BG	:	:	:	8	7	16	8	7	15	10	7	17	:	11.4%
RO	:	:	:	3	10	14	4	10	14	8	11	19	:	33.1%
NO	:	:	:	54	82	127	51	81	122	54	91	134	:	9.7%

Die in Tabelle 2 dargestellten Gesamtwerte enthalten keine Doppelzählungen von Strömen, die auf nationaler und internationaler Ebene von Intra-EU-25 auftreten können. Daher können diese Gesamtwerte von den Gesamtströmen in eingehender und ausgehender Richtung abweichen (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

Im Jahr 2004 verschifften alle EU-25-Länder außer Estland, Lettland, Litauen und Polen weniger Güter im Kurzstreckenseeverkehr, als bei ihnen eintrafen. Ausnahmen waren auch Rumänien und Norwegen. Im Kurzstreckenseeverkehr in niederländischen Häfen wurden dreimal so viele Güter gelöscht wie geladen.

Fast alle Länder, für die Daten verfügbar waren, verbuchten während des Zeitraums von 2000 bis 2004 für den Kurzstreckenseeverkehr eine positive Wachstumsrate. Lediglich in einem der alten Mitgliedstaaten (Frankreich) war

der Kurzstreckenseeverkehr in diesem Zeitraum rückläufig (-0,1 %), wengleich Frankreich zwischen 2003 und 2004 einen Zuwachs von 2,2 % verbuchte.

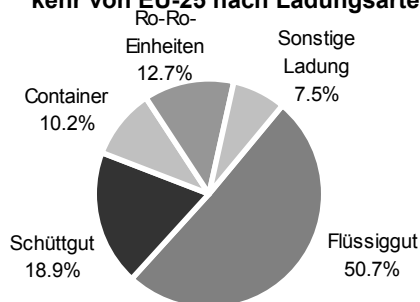
Der Umfang des von den EU-15-Staaten gemeldeten Kurzstreckenseeverkehrs hat sich zwischen 2003 und 2004 um 4,2 % erhöht.

In allen alten EU-15-Mitgliedstaaten kam es zwischen 2003 und 2004 zu einer Zunahme des Kurzstreckenseeverkehrs, mit Ausnahme Griechenlands, wo eine Abnahme (-4,4 %) zu beobachten war. Die höchsten Zuwachsraten zwischen 2003 und 2004 verzeichneten die Niederlande (+11,9 %) und Deutschland (+8,3 %).

Mehrere neue Mitgliedstaaten verbuchten zwischen 2003 und 2004 einen Rückgang der Gütermenge im Kurzstreckenseeverkehr, insbesondere Estland (-9,5 %), Litauen (-9,6 %) und Malta (-12,6 %).

Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

Abbildung 3: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr von EU-25 nach Ladungsarten, 2004



Aus Abbildung 3 geht hervor, dass es sich bei den im Kurzstreckenseeverkehr aus/nach EU-25 umgeschlagenen Gütern vornehmlich um Flüssiggut handelt. Mit einem Güterumschlag von 902 Mio. Tonnen entfallen auf diese Ladungsart 50,7 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs von EU-25. Schüttgut mit einem Anteil von 18,9 % bzw. einem Gesamtumschlag von 337 Mio. Tonnen folgt mit relativ großem Abstand hinter dem Flüssiggut an zweiter Stelle. An dritter Stelle rangieren die mobilen Ro-Ro-Einheiten mit einem Anteil von 12,7 % am gesamten EU-25-Kurzstreckenseeverkehr oder 225 Mio. Tonnen, dahinter Container mit 10,2 % oder 182 Mio. Tonnen (siehe Tabelle 3).

Abbildung 4: Kurzstreckenseeverkehr von EU-25 nach Ladungsarten und See-/Meeresregionen, 2004

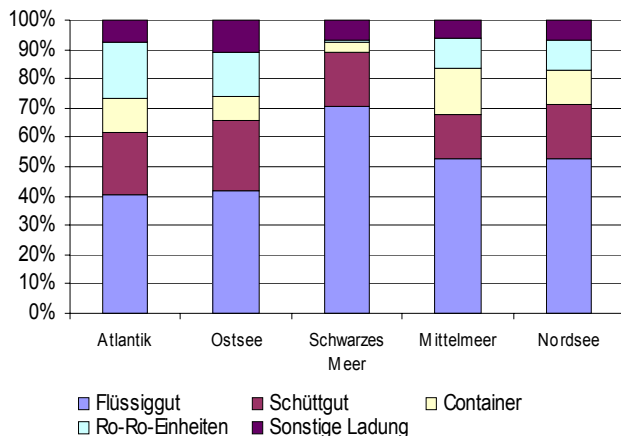


Abbildung 4 zeigt die Verteilung des EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs nach Ladungsarten und See-/Meeresregionen. Flüssiggut nimmt in sämtlichen See-/Meeresregionen eine vorherrschende Position ein. Insbesondere in den Schwarzmeerhäfen bestehen 70,9 % des im Kurzstreckenseeverkehr beförderten Frachtvolumens aus Flüssiggut. Dabei handelt es sich zu über 97 % um Rohöl und Erdölzerzeugnisse, die in Schwarzmeerhäfen geladen und in Häfen in EU-25 gelöscht werden.

Flüssiggut ist zwar auch im Atlantischen Ozean die am häufigsten umgeschlagene Ladungsart, sein Anteil am gesamten Frachtvolumen ist mit 40,7 % indessen nicht so hoch wie in den übrigen See-/Meeresregionen.

Mit Ausnahme des Mittelmeeres steht Schüttgut als Ladungsart in allen am Kurzstreckenseeverkehr von EU-25 beteiligten See-/Meeresregionen nach wie vor an zweiter Stelle.

Im Atlantischen Ozean machten Ro-Ro-Einheiten und Schüttgut 18,8 % bzw. 20,7 % des Frachtvolumens im Kurzstreckenseeverkehr aus den bzw. in die EU-25-Häfen aus.

Das Mittelmeer ist die einzige See-/Meeresregion, in der Container mit 16,2 % des gesamten Gütervolumens die zweitgrößte Kategorie der im Kurzstreckenseeverkehr beförderten Ladungsarten sind.

Tabelle 3: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach Ladungsarten, in 1 000 Tonnen, 2004

	Flüssiggut	Schüttgut	Container	Ro-Ro-Einheiten ⁽¹⁾	Sonstige Ladung	Insgesamt
BE	28 601	16 589	22 207	21 098	8 752	97 246
DK	26 515	17 167	3 646	19 563	2 280	69 170
DE	61 916	31 710	36 064	33 044	10 962	173 697
EE	23 658	4 476	1 008	3 049	4 586	36 778
EL	33 701	22 684	12 921	18 852	5 111	93 269
ES	79 133	47 762	31 390	12 455	16 749	187 488
FR	130 645	33 849	10 671	23 274	10 336	208 775
IE	11 714	6 641	7 012	8 198	1 173	34 738
IT	181 642	36 247	43 332	32 140	17 351	310 712
CY	567	20	1 222	79	273	2 160
LV	17 921	14 424	972	962	8 276	42 555
LT	12 172	4 877	1 150	1 616	1 924	21 739
MT	778	669	656	222	433	2 758
NL	157 670	40 701	24 568	14 697	16 042	253 678
PL	4 875	10 020	1 467	1 695	1 551	19 608
PT	18 237	7 353	5 444	363	3 254	34 651
SI	1 988	2 677	1 423	32	732	6 852
FI	26 309	22 907	11 657	12 616	15 136	88 625
SE	45 310	19 753	7 377	37 794	14 495	124 730
UK	164 886	54 945	24 731	81 683	20 377	346 622
EU-15	878 830	322 531	181 724	224 477	120 994	1 728 556
EU-25	901 502	336 977	181 624	225 471	133 742	1 779 316
BG	7 413	5 188	1 220	484	2 384	16 689
RO	8 256	5 755	1 734	45	2 943	18 733
NO	72 369	40 500	4 174	4 650	12 318	134 012

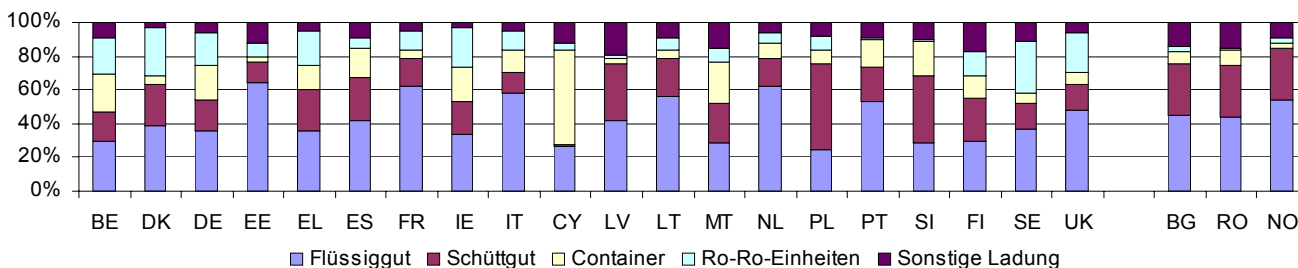
⁽¹⁾ ro-ro: roll-on/roll-off

Aus Tabelle 3 geht hervor, dass im Vereinigten Königreich im Kurzstreckenseeverkehr mit insgesamt 81,7 Mio. Tonnen weit die meisten Ro-Ro-Einheiten in EU-25 umgeschlagen wurden. An zweiter und dritter Stelle liegen Schweden mit 37,8 Mio. Tonnen bzw. Deutschland mit 33,0 Mio. Tonnen.

Mit 54,9 Mio. Tonnen liegt das Vereinigte Königreich auch bei Schüttgut auf dem ersten Platz.

Beim Flüssiggut und bei den Containern liegt Italien mit einem Volumen von 181,6 bzw. 43,3 Millionen Tonnen an der Spitze.

Abbildung 5: Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und Ladungsarten, 2004



Aus Abbildung 5 ist, wie auch aus Abbildung 4, ersichtlich, dass Flüssiggut im Kurzstreckenseeverkehr von vorrangiger Bedeutung ist, denn es war in den meisten EU-25-Ländern die gängigste Ladungsart. Dies gilt insbesondere für Estland

(64,3 %), Frankreich (62,6 %) und die Niederlande (62,2 %). Die Ausnahme bilden einige der neuen Mitgliedstaaten. Wichtigste Ladungsart im Kurzstreckenseeverkehr für Polen und Slowenien war Schüttgut (51,1 % bzw. 39,1 %).

Tabelle 4: Beförderung von Containern im Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern, in Tausend TEU⁽¹⁾

	2000		2002		2003		2004		Jährliche Wachstumsrate			
	Insgesamt	davon leer	Insgesamt	davon leer	Insgesamt	davon leer	Insgesamt	davon leer	Durchschnittliche Rate 2000-2004		2003-2004	
									Insgesamt	davon leer	Insgesamt	davon leer
BE	897	102	1 144	84	1 458	83	1 940	212	21.3%	20.2%	33.1%	155.2%
DK	427	121	431	118	452	103	470	101	2.4%	-4.5%	4.0%	-2.5%
DE	2 630	530	3 344	739	3 661	768	4 236	845	12.7%	12.4%	15.7%	10.0%
EE	:	:	112	27	131	28	160	33	:	:	21.7%	17.6%
EL	1 201	284	1 176	211	1 343	199	1 292	193	1.8%	-9.1%	-3.8%	-2.8%
ES	2 307	611	2 967	584	3 460	830	3 163	745	8.2%	5.1%	-8.6%	-10.2%
FR	820	269	996	291	1 096	323	1 269	339	11.5%	6.0%	15.8%	4.8%
IE	569	93	785	162	869	186	922	192	12.8%	19.8%	6.1%	3.4%
IT	3 026	471	3 832	624	4 244	732	4 392	627	9.8%	7.4%	3.5%	-14.3%
CY	:	:	183	58	154	52	186	66	:	:	21.1%	26.8%
LV	:	:	:	:	:	:	91	1	:	:	:	:
LT	:	:	:	:	:	:	174	55	:	:	:	:
MT	:	:	:	:	91	32	88	26	:	:	-2.6%	-20.2%
NL	2 327	419	2 426	512	2 634	550	3 026	640	6.8%	11.2%	14.9%	16.4%
PL	:	:	:	:	:	:	195	32	:	:	:	:
PT	558	135	629	168	663	166	685	170	5.2%	5.9%	3.3%	2.5%
SI	:	:	100	0	190	0	135	20	:	:	-29.0%	:
FI	879	192	1 052	208	1 115	199	1 279	226	9.8%	4.1%	14.7%	13.6%
SE	627	142	887	250	780	177	869	210	8.5%	10.4%	11.4%	18.8%
UK	2 972	735	3 276	981	3 334	1 065	3 408	1 102	3.5%	10.6%	2.2%	3.5%
EU-15	14 479	3 038	17 317	3 668	19 157	4 054	20 311	4 120	8.8%	7.9%	6.0%	1.6%
Total	14 479	3 038	17 699	3 753	19 687	4 163	20 666	4 221	:	:	:	:
BG	:	:	103	42	167	48	153	42	:	:	-8.0%	-12.5%
RO	:	:	:	:	:	:	128	18	:	:	:	:
NO	:	:	456	121	488	135	502	143	:	:	2.8%	5.7%

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

Italien lag 2004 an der Spitze der EU-25-Mitgliedstaaten mit 4,4 Mio. TEU im Kurzstreckenseeverkehr beförderten Containern, dicht gefolgt von Deutschland. Volumenmäßig verbuchte das Vereinigte Königreich mit 1,1 Mio. TEU die meisten Leercontainer.

Von den EU-25-Mitgliedstaaten verzeichneten Slowenien, Spanien, Griechenland und Malta zwischen 2003 und 2004 ein Nachlassen der Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr, wobei Slowenien mit -29,0 % den stärksten Rückgang meldet. In Spanien war dagegen eine Zunahme des Containerverkehrs im Kurzstreckenseeverkehr zu beobachten, die sich zwischen 2000 und 2004 auf durchschnittlich 8,2 % im gesamten Containerverkehr belief.

Einen beachtlichen Rückgang der Beförderung von Containern im Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2003 und

2004 in Höhe von -8,0 % meldete auch Bulgarien. Die stärksten Anstiege zwischen 2003 und 2004 verbuchten Belgien und Estland.

Allerdings sei darauf hingewiesen, dass die von Belgien gemeldeten Daten über die Zahl der Container bis einschließlich zum 2. Halbjahr 2004 unterbewertet worden waren. Daher liegt bei den in Tabelle 4 für Belgien angegebenen Wachstumsraten eine Überbewertung vor.

In den Niederlanden, Schweden, dem Vereinigten Königreich und Norwegen hat die Beförderung von Leercontainern im Kurzstreckenseeverkehr zwischen 2003 und 2004 stärker zugenommen als der gesamte Containerverkehr.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Gesamtzahl der von den Häfen in Dänemark und Italien im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Container gestiegen ist, während die Zahl der umgeschlagenen Leercontainer rückläufig war.

Wichtigste Häfen im Kurzstreckenseeverkehr

Aus Tabelle 5 geht hervor, dass von allen EU-25-Häfen Rotterdam den höchsten Güterumschlag verbuchte. Allein 8,0 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs der EU-25-Häfen wurden hier abgewickelt, während von den 20 Spitzenreitern unter den Häfen zusammengenommen knapp 40 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs abgewickelt wurden. Der Gesamtwert ergibt sich aus der Summe der Meldungen des eingehenden und ausgehenden Verkehrs der einzelnen Häfen.

Die in Rotterdam umgeschlagene Gütermenge hat sich gegenüber 2003 um 11,5 % erhöht. Die höchsten Wachstumsraten verzeichneten Gioia Tauro (+33,9 %) und Amsterdam (+31,5 %), gefolgt von Wilhelmshaven (+18,0 %) und Milford Haven (+14,6 %).

Der zweitwichtigste Hafen für den Kurzstreckenseeverkehr war Marseille, wo jedoch weit weniger Güter – nur rund ein Drittel des Volumens von Rotterdam – umgeschlagen wurden. Marseille verbuchte gegenüber dem vorangegangenen Jahr einen Rückgang von -1,3 %.

Tabelle 5: Die 20 Spitzenreiter unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr – 1 000 Tonnen, 2004

Position	Hafen	Kurzstreckenseeverkehr insgesamt	Wachstumsrate 2003 - 2004	Anteil des EU-25-Kurzstreckenseeverkehrs	Übriger Seeverkehr
1	Rotterdam (NL)	187 830	11.5%	8.0%	143 035
2	Marseille (FR)	61 642	-1.3%	2.6%	29 168
3	Antwerpen (BE)	60 827	2.7%	2.6%	74 614
4	Le Havre (FR)	46 150	6.9%	2.0%	25 728
5	Hamburg (DE)	44 208	7.8%	1.9%	55 321
6	London (UK)	42 702	2.3%	1.8%	10 587
7	Wilhelmshaven (DE)	39 267	18.0%	1.7%	5 689
8	Grimby & Immingham (UK)	39 094	4.0%	1.7%	18 522
9	Triest (IT)	38 464	3.8%	1.6%	3 052
10	Tees & Hartlepool (UK)	38 200	-0.1%	1.6%	15 619
11	Göteborg (SE)	33 347	11.2%	1.4%	3 057
12	Forth (UK)	32 942	-6.4%	1.4%	1 950
13	Genua (IT)	32 610	-0.5%	1.4%	13 269
14	Tallinn (EE)	29 838	-9.4%	1.3%	7 278
15	Augusta (IT)	29 648	3.6%	1.3%	2 051
16	Amsterdam (NL)	27 100	31.5%	1.2%	22 809
17	Milford Haven (UK)	26 934	14.6%	1.1%	11 518
18	Southampton (UK)	26 679	9.5%	1.1%	11 752
19	Venedig (IT)	24 627	4.0%	1.0%	4 256
20	Gioia Tauro (IT)	23 865	33.9%	1.0%	5 538
20 Spitzenreiter insgesamt		885 975	6.5%	37.7%	464 814

Antwerpen, an dritter Stelle platziert, meldet einen ähnlichen Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr wie Marseille; allerdings ist sein Güterumschlag im Hochseeverkehr mit 75 Mio. Tonnen zweieinhalb Mal höher als der von Marseille (29 Mio. Tonnen). Von den 20 Spitzenreitern unter den EU-25-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr hat Antwerpen den zweitniedrigsten Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr (44,9 %) hinter Hamburg (44,4 %) zu verzeichnen.

Le Havre und Hamburg melden Zuwachsraten von +6,9 % bzw. +7,8 % und einen Anteil am gesamten Kurzstreckenseeverkehr der EU-25-Häfen von 2,0 % bzw. 1,9 %.

Tallinn ist der Hafen, der zwischen 2003 und 2004 den stärksten Rückgang im Kurzstreckenseeverkehr zu verzeichnen hatte (-9,4 %).

2004 sind sechs Häfen des Vereinigten Königreichs in der Liste der 20 wichtigsten Häfen im Kurzstreckenseeverkehr aufgeführt. Mit Ausnahme von Forth und Tees & Hartlepool melden alle aufgeführten Häfen des Vereinigten Königreichs eine Zunahme der im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Gütermenge während des Zeitraums 2003 bis 2004 zwischen +2,3 % in London und +14,6 % in Milford Haven.

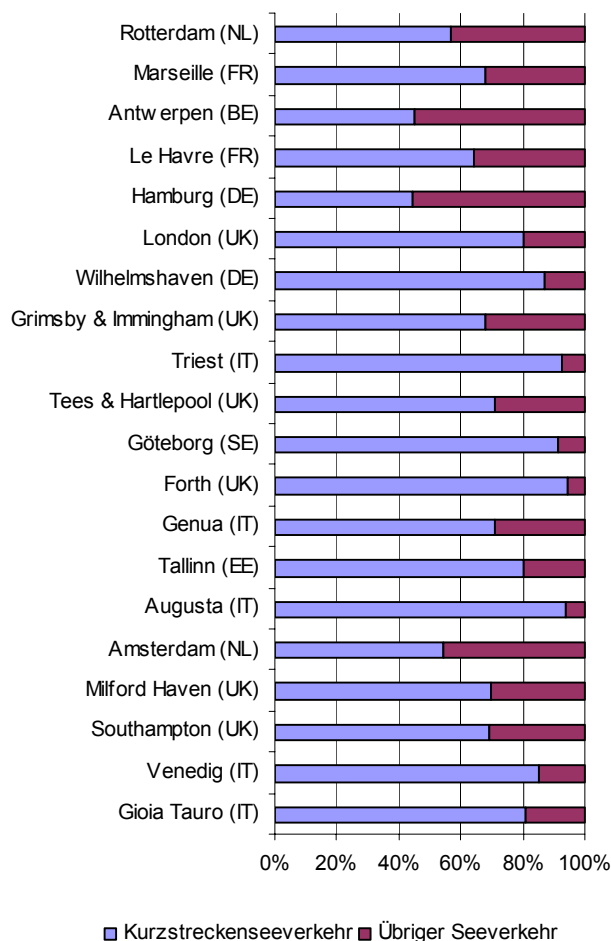
In drei der fünf italienischen Häfen unter den 20 Spitzenreitern – Triest, Augusta und Venedig – hat sich die im Kurzstreckenseeverkehr beförderte Gütermenge zwischen 2003 und 2004 um rund +4 % erhöht. Lediglich in Genua war ein – wenn auch geringfügiger – Rückgang der Güterbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr (-0,5 %) zu beobachten, während Gioia Tauro den stärksten Anstieg unter den 20 Spitzenreitern verzeichnete: +33,9 %.

Abbildung 6 gibt Aufschluss über den Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs der 20 wichtigsten Häfen am gesamten Güterseeverkehr.

Bis auf Antwerpen und Hamburg wiesen alle 20 Häfen aus der Rangliste für den Kurzstreckenseeverkehr Anteile am gesamten Güterseeverkehr von über 50 % aus.

Für die Häfen von Forth, Augusta, Triest und Göteborg spielte der Kurzstreckenseeverkehr im Vergleich zum Hochseeverkehr eine herausragende Rolle, was in einem Anteil von über 90 % am gesamten Güterseeverkehr seinen Niederschlag findet. Wilhelmshaven und Venedig sollten hier ebenfalls erwähnt werden mit einem Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr von 87,3 % bzw. 85,3 %.

Abbildung 6: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seeverkehr der 20 wichtigsten Häfen von EU-25, 2004



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

Die Ergebnisse werden auf der Grundlage des Datensatzes A1 (C1 für Container) berechnet. Das bedeutet, dass sich die Daten grundsätzlich auf das Bruttogewicht der Güter beziehen, wie es nur die größten Häfen melden (Häfen mit einem Güterumschlag von über 1 Mio. Tonnen jährlich).

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

Die Angaben über EU-25 beziehen sich auf insgesamt 20 Mitgliedstaaten, da die Tschechische Republik, Luxemburg, Ungarn, Österreich und die Slowakei nicht über Seehäfen verfügen. Der geografische Erfassungsbereich der Daten ist vor 2004 nicht vollständig (insbesondere aufgrund der neuen Mitgliedstaaten): Sofern dies zweckmäßig erscheint, wird in den Tabellen die Bezeichnung „Insgesamt“ anstatt „EU-25“ verwendet.

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

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.

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): Die Daten Frankreichs umfassen nicht die französischen überseeischen Gebiete (Départements d'Outre Mer/Territoires d'Outre Mer).

Zypern (CY): Die von Zypern vorgelegten Daten umfassen einen erheblichen Anteil von Meldungen über den Verkehr in bzw. aus unbekanntem Häfen. Daher werden das absolute Volumen des Kurzstreckenseeverkehrs und sein Anteil am gesamten Seeverkehr erheblich unterbewertet.

Malta (MT) und Slowenien (SI): Für 2003 und 2004 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt. **Litauen (LT):** Für 2003 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt. **Rumänien (RO):** Für 2002 wurden keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt.

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

Niederlande (NL): Die Niederlande haben für 2001, 2002, 2003 und 2004 keine Daten über den innerstaatlichen Seeverkehr vorgelegt (lediglich Zolldaten wurden gemeldet).

Polen (PL): Polen hat für 2003 und für die ersten beiden Quartale 2004 keine detaillierten Daten über Partnerhäfen gemeldet. Das Volumen des polnischen Kurzstreckenseeverkehrs für 2004 wird daher um ca. 50 % unterbewertet.

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

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

Vereinigtes Königreich (UK): Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Tees werden als "Tees & Hartlepool" gemeldet. Die Hafenanlagen im Mündungsgebiet des Humber werden als "Grimsby & Immingham" gemeldet. Beide befinden sich an der Ostküste (Nordsee) des Vereinigten Königreichs. Forth bezieht sich auf Hafenanlagen am Firth of Forth in der Nähe von Edinburgh.

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

Die hier dargestellten Gesamtwerte für den Kurzstreckenseeverkehr der einzelnen Länder enthalten keine Doppelzählungen von Strömen, die auf nationaler Ebene

auftreten können. Die hier dargestellten Gesamtwerte für den Kurzstreckenseeverkehr für EU-25 enthalten keine Doppelzählungen von Strömen, die auf nationaler und internationaler Ebene von Intra-EU-25 auftreten können. Wenn sowohl der Ausgangs- als auch der Bestimmungshafen Daten geliefert haben, wurden zur Ermittlung des auf dieser Seestrecke beförderten Frachtvolumens nur die von jedem Hafen gemeldeten Eingänge addiert. Die Aggregate nach einzelnen Ländern und für EU-25 sind die Summe dieser Daten. Folglich können diese Gesamtwerte von der Summe der Ein- und Ausgänge abweichen.

Im Interesse der Klarheit wurden einige Ladungsarten zusammengefasst. Dies betrifft insbesondere die Kategorie „Mobile Ro-Ro-Einheiten“, die „selbstfahrende Ro-Ro-Einheiten“ und „nicht selbstfahrende Ro-Ro-Einheiten“ umfasst.

Abbildung 1: Der „Übrige Seeverkehr“ umfasst die Daten, für die die Ausgangs- bzw. Bestimmungshäfen unbekannt sind. Es ist festzuhalten, dass im Jahr 2004 der Anteil der unbekanntem Ausgangs- bzw. Bestimmungshäfen am gesamten Seeverkehr in allen Ländern bis auf Zypern und Polen unter 10 % liegt.

Tabelle 1: Doppelzählungen wurden auf der Ebene der einzelnen Meere behandelt. Bei Häfen, die einem Land und einem Meer zuzuordnen sind, wurden nur die von den einzelnen Häfen gemeldeten Eingänge addiert. Aus diesem Grund weicht der durch Addition der Werte für die einzelnen Meere ermittelte Gesamtwert für die Länder ggf. vom Gesamtwert für den Kurzstreckenseeverkehr in anderen Tabellen und Abbildungen ab.

Tabelle 5 und Abbildung 6: Der „Übrige Seeverkehr“ umfasst die Daten, für die die Ausgangs- bzw. Bestimmungshäfen unbekannt sind. Es ist festzuhalten, dass im Jahr 2004 der Anteil der unbekanntem Ausgangs- bzw. Bestimmungshäfen am gesamten Seeverkehr für alle Häfen bis auf Milford Haven (17 %) unter 10 % liegt.

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

Ostsee:

- Die dänischen Häfen entlang und südlich der Linie Helsingborg - Korsør - Nyborg - Kolding (ohne Helsingborg).

- Alle Häfen Finnlands, Estlands, Lettlands, Litauens und Polens sowie die deutschen und russischen Ostseehäfen.

- Die schwedischen Ostseehäfen ab Helsingborg (ausschließlich).

Nordsee:

- Alle Häfen Norwegens, der Niederlande und Belgiens sowie die deutschen Nordseehäfen.

- Die schwedischen Nordseehäfen ab einschließlich Helsingborg.

- Die dänischen Häfen oberhalb der Linie Helsingborg - Korsør - Nyborg - Kolding; Nord-Dänemark (einschließlich Helsingør). Färøer.

- Die Häfen an der Ostküste des Vereinigten Königreichs ab einschließlich Ramsgate bis zum Cape Wrath in Schottland, Shetland- und Orkney-Inseln.

Atlantischer Ozean:

- Die Häfen des Vereinigten Königreichs am Ärmelkanal ab Ramsgate (ausschließlich) und die Häfen des Vereinigten Königreichs an der Westküste bis Cape Wrath in Schottland.

- Alle Häfen Irlands, Portugals und Islands.

- Die französischen Häfen am Atlantischen Ozean und am Ärmelkanal.

- Die spanischen Häfen am Atlantischen Ozean bis einschließlich Tarifa und einschließlich der Kanarischen Inseln.

Mittelmeer:

- Die spanischen Häfen am Mittelmeer ab Tarifa (ausschließlich).

- Die französischen Häfen am Mittelmeer.

- Alle Häfen Maltas, Italiens, Sloweniens, Kroatiens, Bosnien-Herzegowinas, Montenegros, Albaniens, Griechenlands, Zyperns, Syriens, des Libanon, Libyens, Tunesiens, Algeriens und Gibraltars.

- Die Häfen der Türkei am Mittelmeer (einschließlich der Häfen am Bosphorus).

Schwarzes Meer:

- Die Häfen am Schwarzen Meer ohne die Häfen am Bosphorus.

Sonstige:

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

Alle in dieser Veröffentlichung aufgeführten Daten stammen von Eurostat und spiegeln den Stand der Verfügbarkeit der Daten in der Referenzdatenbank von Eurostat von November 2005 wider.

Diese Veröffentlichung entstand in Zusammenarbeit mit Christiane Gengler, Manuel Da Silva und Petronela Reinecke.






Weitere Informationsquellen:

Veröffentlichungen

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

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

Verkehr

-  Hauptindikatoren - Verkehr
-  Eisenbahnverkehr
-  Strassenverkehr
-  Binnenschifffahrt
-  Transport in Ölfertleitungen
-  **Seeverkehr**
-  Personenseeverkehr
-  Güterseeverkehr
-  Schiffsverkehr

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
