

Dipl.-Ing. Horst Winter

# Seeschifffahrt 2005 – Güterumschlag auf neuer Rekordhöhe

Auch 2005 erzielte der Seeverkehr mit einem Plus von 4,8% wieder eine erhebliche Steigerung. Damit setzte sich die Entwicklung des Jahres 2004 fort, als der Seegüterumschlag um 6,7% zugenommen hatte. Die Tonnage lag im vergangenen Jahr bei knapp 285 Mill. t und damit um 13 Mill. t höher als 2004. Wie schon in den Vorjahren ergab sich dieses Wachstum ausschließlich durch vermehrte Transporte zwischen deutschen und ausländischen Seehäfen, die um über 5% zunahmen. Der innerdeutsche Seeverkehr verringerte sich dagegen um gut 6%.

Bei den Fahrtgebieten zeigten sich diesmal völlig andere Entwicklungen als noch 2004. Wiesen damals Nordamerika mit +9,9%, Europa mit +7,8% und Afrika mit +6,7% die stärksten Zunahmen auf, so lag im vergangenen Jahr Afrika mit gut +28% vor Asien mit einem Plus von 13% und Australien/Ozeanien mit +4,7% an der Spitze. Für Nordamerika musste dagegen ein geringfügiger Rückgang um 0,1% verzeichnet werden. Mengenmäßig standen im Seegüterumschlag weiterhin Halb- und Fertigwaren mit 94 Mill. t an erster Stelle, gefolgt von Erdöl, Mineralölzerzeugnissen und Gasen mit knapp 65 Mill. t.

Weiterhin unangefochten an der Spitze unter den deutschen Seehäfen liegt Hamburg. Mit 108,3 Mill. t Gesamtumschlag wurde das Ergebnis von 2004 um 8,8% übertroffen. Die Bremischen Häfen belegen auch diesmal die zweite Position, konnten ihren Umschlag aber nur um 2,8% steigern.

Insgesamt wurden von den 2005 umgeschlagenen 284,9 Mill. t Gütern 34,6 Mill. t auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert. Dies entspricht einem Anteil von etwas über 12%. An zweiter Stelle stand mit knapp 27 Mill. t die „Billigflagge“ Panama, gefolgt von der Flagge des Vereinigten Königreichs mit 24,8 Mill. t.

Die Zahl der ein- und ausgestiegenen Passagiere verringerte sich von 2004 auf 2005 erneut um etwa 1%. Wie schon 2004 war auch diesmal besonders der Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands betroffen, der um 3,3% abnahm. Innerhalb Deutschlands erhöhten sich die Passagierzahlen dagegen geringfügig um 0,7%.

## Ein Jahrzehnt ununterbrochenes Wachstum

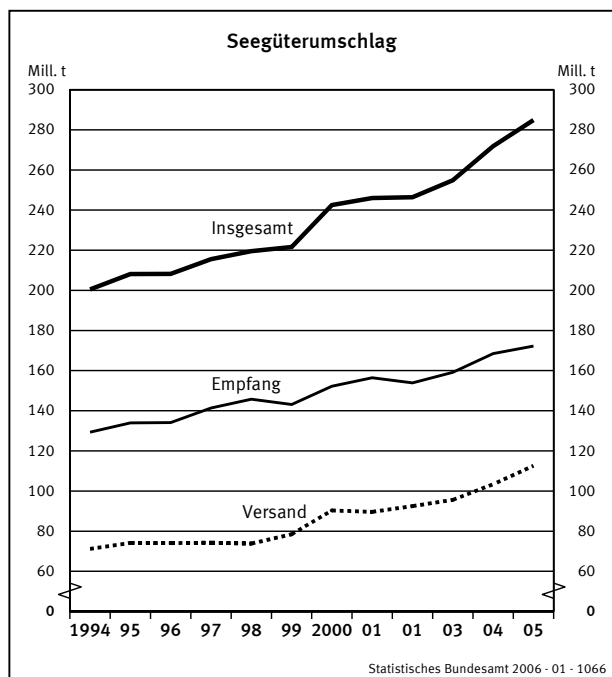
Die 2004 mit einem Plus von 6,7% sehr positive Entwicklung im Seeverkehr wurde 2005 zwar nicht ganz erreicht,

Tabelle 1: Seegüterumschlag

Jahr	Gesamtumschlag		Bruttoinlandsprodukt
	1 000 t	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in % <sup>1)</sup>	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in % <sup>2)</sup>
1994 .....	196 452	+6,8	+2,7
1995 .....	205 059	+4,4	+1,9
1996 .....	206 013	+0,5	+1,0
1997 .....	213 318	+3,5	+1,8
1998 .....	217 388	+1,9	+2,0
1999 <sup>3)</sup> .....	224 097	+3,1	+2,0
2000 .....	242 535	+8,2	+3,2
2001 .....	246 050	+1,5	+1,2
2002 .....	246 353	+0,1	+0,1
2003 .....	254 834	+3,4	-0,2
2004 .....	271 869	+6,7	+1,6
2005 .....	284 865	+4,8	+1,0

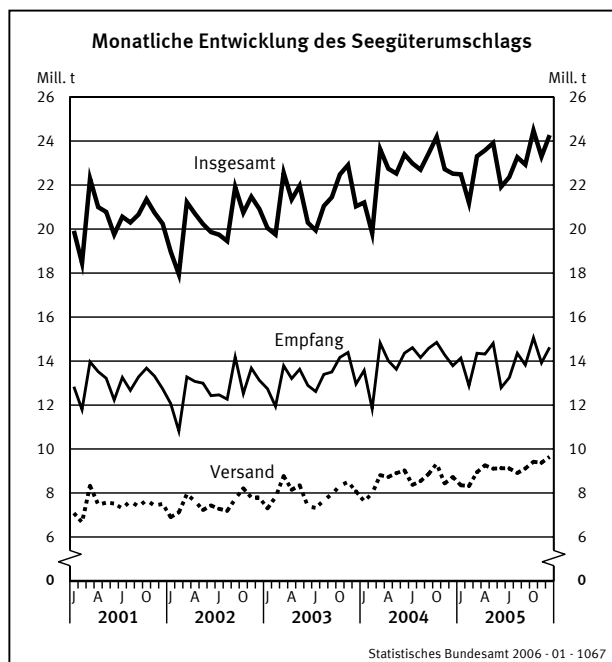
1) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 t berechnet. – 2) Erste Ergebnisse der VGR-Revision 2005. – 3) Die Daten ab dem Berichtsjahr 1999 sind der seit Januar 2000 geltenden Methodik angepasst worden.

Schaubild 1



mit einer Zuwachsrate von 4,8% setzte sich aber die in den letzten zehn Jahren durchgängig positive Entwicklung weiter fort. Insgesamt sind im Jahr 2005 in den deutschen Seehäfen 284,9 Mill. t Güter umgeschlagen worden, 13 Mill. t mehr als 2004. Damit wurde ein neuer Rekordwert erzielt. Seit 1994 hat sich der Seegüterumschlag von damals 196,5 Mill. t um über 88 Mill. t erhöht, was einem Zuwachs um 45% entspricht (siehe Tabelle 1 und Schaubild 1). Anders

Schaubild 2



als im Jahr zuvor zeigte sich 2005 keine Abschwächung zum Jahresende hin. Die positive Entwicklung reicht noch bis in das erste Quartal 2006 hinein (siehe Schaubild 2).

Ähnlich wie schon 2004<sup>1)</sup> hat sich auch 2005 der Seegüterumschlag erheblich besser entwickelt als die Gesamtwirtschaft. So nahm das Bruttoinlandsprodukt im vergangenen Jahr nur um 1% zu.<sup>2)</sup> Wie schon in den Vorjahren dürfte dies darauf zurückzuführen sein, dass in den letzten beiden Jahren die deutsche Konjunktur positive Impulse hauptsächlich aus dem Export erhalten hat, wogegen bei der Binnennachfrage erneut nur ein geringes Wachstum zu verzeichnen war. Gerade bei der Ausfuhr von Gütern kommt aber den deutschen Seehäfen eine große Bedeutung zu, die sich auch in den stark unterschiedlichen Entwicklungen zwischen dem innerdeutschen Seeverkehr, dem Empfang aus dem Ausland und dem Versand deutlich zeigt (siehe Tabelle 2). So wurden von den 2005 insgesamt umgeschlagenen 284,9 Mill. t Gütern 277 Mill. t im Verkehr mit Häfen im Ausland abgewickelt, nur 7,8 Mill. t zwischen deutschen Häfen. Der Anteil der ausländischen Häfen am Gesamtumschlag erhöhte sich damit leicht von 96,9% im Jahr 2004 auf nunmehr 97,2%. Der Versand in ausländische Häfen nahm mit +9,1% wieder erheblich stärker zu als der Empfang (+2,7%). Absolut wurden allerdings mit 168,3 Mill. t immer noch erheblich mehr Güter aus dem Ausland in deutschen Häfen empfangen, als mit 108,7 Mill. t Güter in das Ausland versendet wurden.

Bei den Fahrtgebieten zeigen sich diesmal völlig andere Entwicklungen als 2004. Erreichten damals Nordamerika mit +9,9%, Europa mit +7,8% und Afrika mit +6,7% die stärksten Zunahmen, so lag im vergangenen Jahr Afrika mit rund 28% vor Asien mit einem Plus von 13% und Australien/Ozeanien mit +4,7% an der Spitze. Für Nordamerika musste dagegen ein geringfügiger Rückgang um 0,1% verzeichnet werden. Auffallend ist die zum Teil sehr unterschiedliche Entwicklung zwischen Empfang und Versand. So wurden aus europäischen Häfen 0,6% weniger Güter nach Deutschland eingeführt, der Versand aus deutschen Seehäfen in andere europäische Länder wuchs dagegen um 6,7%. Für Nordamerika steht einem Zuwachs von 4,6% im Versand sogar ein starker Rückgang von 8,2% im Empfang gegenüber. Wenig Unterschiede sind für Australien und Ozeanien (Empfang +5,2%, Versand +3,9%) und Asien festzustellen (Empfang +13,7%; Versand +12,3%). Beim Fahrtgebiet Afrika lag dagegen die Zuwachsrate beim Empfang mit knapp 23% nur etwa halb so hoch wie die des Versands mit 47%, wobei allerdings die aus Häfen dieses Kontinents nach Deutschland gelieferte Gütermenge fast dreimal so groß war, wie die dorthin versandte.

Auch 2005 ergaben sich innerhalb der einzelnen Kontinente wieder zum Teil stark unterschiedliche Entwicklungen. So nahm in Europa der Seeverkehr mit den Staaten der Europäischen Union um 5,7% zu, der mit den sonstigen europäischen Staaten aber um knapp 7% ab – eine Tendenz, die auch 2004 schon zu verzeichnen war. Mit einer Zunahme von 6,7% wies der Ostseeraum eine wesentlich höhere Zuwachsrate auf als die Häfen in Nord- und West-

1) Siehe Winter, H.: „Boom in der Seeschifffahrt – Güterumschlag auf neuer Rekordhöhe“ in WiSta 7/2005, S. 737 ff.  
 2) Siehe Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung vom 11. Mai 2006 „Schnellmeldung zur Wirtschaftsleistung im 1. Quartal 2006“.

Tabelle 2: Seegüterumschlag nach Fahrtgebieten

Fahrtgebiet	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung
	Mill. t		% <sup>1)</sup>	Mill. t		% <sup>1)</sup>	Mill. t		% <sup>1)</sup>
Verkehr innerhalb Deutschlands .....	7,8	8,4	-6,3	4,0	4,7	-15,1	3,9	3,7	+4,8
Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands .....	277,0	263,5	+5,1	168,3	163,8	+2,7	108,7	99,7	+9,1
Europa .....	169,4	166,3	+1,9	109,4	110,1	-0,6	60,0	56,2	+6,7
Europäische Union <sup>2)</sup> .....	122,0	115,4	+5,7	71,6	68,5	+4,5	50,4	46,9	+7,6
Sonstiges Europa <sup>3)</sup> .....	47,4	50,9	-6,9	37,8	41,6	-9,0	9,6	9,3	+2,5
Ostseegebiet .....	91,2	85,5	+6,7	58,0	55,3	+5,0	33,1	30,2	+9,7
darunter:									
Schweden .....	28,2	25,9	+8,7	15,7	14,1	+11,6	12,5	11,9	+5,2
Finnland .....	17,7	18,4	-3,8	10,8	11,6	-6,8	6,9	6,8	+1,4
Dänemark, Ostsee .....	9,7	9,1	+6,1	4,9	4,7	+4,2	4,8	4,4	+8,2
Lettland .....	5,3	6,2	-14,6	4,5	5,5	-17,0	0,8	0,8	+3,6
Polen .....	7,1	6,9	+2,8	5,2	5,2	+0,1	2,0	1,8	+10,7
Russische Föderation, Ostsee .....	17,6	13,4	+31,4	13,1	10,3	+27,5	4,5	3,1	+44,4
Nordeuropa .....	52,6	54,5	-3,5	41,0	43,8	-6,3	11,5	10,7	+7,8
darunter:									
Vereinigtes Königreich .....	22,1	22,5	-1,5	15,4	15,9	-2,7	6,7	6,6	+1,3
Norwegen, Skagerrak und Oslofjord .....	26,5	27,0	-1,7	23,0	23,9	-3,6	3,5	3,1	+13,3
Westeuropa .....	19,3	20,5	-5,7	8,5	9,2	-7,5	10,8	11,2	-4,3
dar.: Niederlande .....	7,1	8,2	-12,9	3,8	4,6	-16,5	3,3	3,6	-8,4
Süd- und Südosteuropa .....	6,3	5,8	+8,6	1,8	1,8	+1,0	4,5	4,0	+11,9
Nordamerika .....	21,8	21,8	-0,1	7,4	8,0	-8,2	14,4	13,8	+4,6
Mittel- und Südamerika .....	18,8	18,0	+4,7	14,5	14,0	+3,3	4,4	4,0	+9,4
Mittel- und Südamerika, Ostküste .....	15,9	15,4	+3,4	11,9	11,8	+1,5	4,0	3,6	+9,4
dar.: Brasilien .....	9,4	9,3	+1,8	7,7	7,5	+2,1	1,8	1,8	+0,5
Mittel- und Südamerika, Westküste .....	2,9	2,6	+12,5	2,5	2,2	+13,0	0,4	0,4	+9,5
Asien .....	46,0	40,7	+13,0	21,6	19,0	+13,7	24,4	21,7	+12,3
Asien, Mittelmeer .....	0,9	1,0	-5,8	0,3	0,2	+50,3	0,7	0,8	-18,1
Rotes Meer bis Persischer Golf .....	7,1	4,7	+50,8	0,8	0,8	+3,5	6,3	3,9	+60,6
Mittlerer Osten .....	3,2	2,5	+28,5	1,5	1,3	+17,8	1,7	1,2	+40,0
Ostasien .....	25,0	22,9	+9,1	13,5	11,3	+19,9	11,5	11,6	-1,5
dar.: Volksrepublik China .....	13,3	11,1	+20,2	8,9	6,9	+28,9	4,4	4,2	+5,8
Südostasien .....	9,8	9,6	+1,6	5,5	5,5	+0,3	4,3	4,2	+3,3
dar.: Singapur .....	5,9	5,4	+9,3	3,1	2,8	+11,0	2,7	2,5	+7,4
Afrika .....	19,2	15,0	+28,2	14,3	11,6	+22,8	4,9	3,3	+47,0
Nordafrika .....	9,0	6,5	+38,3	6,3	4,9	+29,0	2,7	1,6	+66,3
Westafrika .....	4,5	3,2	+41,2	3,8	2,5	+50,7	0,7	0,7	+4,7
Ostafrika .....	0,1	0,1	+43,6	0,0	0,0	+364,2	0,1	0,1	+29,3
Südafrika .....	5,6	5,2	+7,6	4,2	4,2	-1,1	1,4	1,0	+44,5
dar.: Republik Südafrika .....	5,4	5,0	+7,8	4,2	4,2	-1,2	1,3	0,8	+53,5
Australien und Ozeanien .....	1,8	1,7	+4,7	1,1	1,0	+5,2	0,7	0,7	+3,9
Insgesamt ...	284,9	271,9	+4,8	172,3	168,5	+2,2	112,6	103,4	+8,9

1) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 t berechnet. – 2) Ab Mai 2004 einschl. der neuen Mitgliedstaaten Estland, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechische Republik, Ungarn und Zypern. – 3) Ab Mai 2004 ohne die vorgenannten Mitgliedstaaten der Europäischen Union.

europa, mit denen sich der Verkehr um 3,5 bzw. 5,7% rückläufig entwickelt hat. Innerhalb Europas war für Süd- und Südosteuropa dagegen mit einer Zunahme von 8,6% wieder eine sehr positive Entwicklung zu verzeichnen. In Afrika bewegten sich die Veränderungen zwischen einem Plus von um die 40% für den Norden, Westen und Osten dieses Erdteils und einem hiermit verglichen nur geringen Anstieg von knapp 8% für den Süden. In Asien stand einem Rückgang von knapp 6% im Mittelmeerraum eine Zunahme von über 50% für die Staaten am Roten Meer und am Persischen Golf gegenüber. Der Seegütertausch mit Häfen des Fahrtgebietes Mittlerer Osten (Indien, Sri Lanka u. a.) erhöhte sich um knapp 29%, mit denen aus Südostasien dagegen nur noch um 1,6%, was fast einer Stagnation gleichkommt. Für Mittel- und Südamerika stieg der Warenaustausch über See am stärksten mit den Häfen an der Westküste (Chile u. a.), wo ein Zuwachs von 12,5% zu verzeichnen ist. Für Mittelamerika sowie die südamerikanische Ostküste betrug die Zunahme dagegen nur 3,4%.

## Seegüterumschlag mit der Russischen Föderation und mit China gestiegen

Nach einzelnen Staaten differenziert, lag die Russische Föderation mit einem Zuwachs des Gesamtumschlags von über 30% an der Spitze und löste damit China ab, das 2004 mit einem Zuwachs um +29% den ersten Platz eingenommen hatte. Der Empfang von Gütern aus der Russischen Föderation nahm dabei um knapp 28%, der Versand sogar um über 44% zu. Mit China entwickelte sich der Seeverkehr 2005 zwar ebenfalls weiterhin sehr dynamisch und überdurchschnittlich, die Zuwachsrate hat sich aber verglichen mit 2004 um fast 10 Prozentpunkte auf etwas über 20% abgeschwächt. Im Gegensatz zur Russischen Föderation nahm im Seeverkehr zwischen Deutschland und China der Empfang mit knapp 29% wesentlich stärker zu als der Versand, der sich nur um etwa 6% erhöht hat. Der Güterumschlag mit

Schaubild 3



Häfen des Reichs der Mitte entwickelte sich damit wie schon in den Vorjahren erheblich dynamischer als mit dem restlichen Ost- und Südostasien (siehe Schaubild 3).

Konnte 2004 noch von einem mit etwa +26% außerordentlich stark gestiegenen Verkehrsaufkommen mit den Niederlanden berichtet werden, gehört dieses Land diesmal zu den Staaten, bei denen ein zweistelliger Rückgang des Seegüterverkehrs festzustellen ist. Insgesamt verringerte sich der Güteraustausch um knapp 13%, wobei sich der Empfang aus niederländischen Häfen mit etwa 16% fast doppelt so stark verringert hat wie der Versand in diese Häfen mit einem Minus von 8,4%. Gerade bezüglich des Seeverkehrs mit den Niederlanden muss aber nochmals auf die grundlegende Erfassungsmethode der amtlichen Seeverkehrsstatistik hingewiesen werden. Ermittelt werden in den einzelnen Seehäfen alle Be- und Entladungsvorgänge, differenziert u. a. nach der Art und Menge des Gutes und Herkunfts- bzw. Zielhafen. Festgestellt wird also nicht, für welchen Hafen, welches Land das Gut endgültig bestimmt ist, sondern welchen Seehafen ein Gut als letzten angefahren hat bzw. als nächsten anfahren wird. Beim Verkehr mit den Niederlanden ist also davon auszugehen, dass hier viele Güter, insbesondere mit dem Ziel- oder Herkunftshafen Rotterdam, nicht in den Niederlanden verbleiben oder aus ihnen stammen, sondern nur umgeladen werden und für andere Staaten bestimmt sind bzw. von dort kommen. Grundsätzlich gilt dieses Problem für alle Ziel- und Herkunftsgebiete, da über den Weiter- bzw. Antransport der einzelnen Güter nichts bekannt ist. Für den Verkehr mit den Niederlanden ist es aber besonders relevant, da gerade Rotterdam für Deutschland eine bedeutende Funktion als „Hub-Hafen“ einnimmt, der als Drehscheibe dient und in dem seegehende Verkehre gebündelt werden.

Ebenfalls um einen zweistelligen Prozentsatz verringerte sich der Verkehr mit Lettland (-14,6%). Starke Zuwächse zeigten sich dagegen mit einem Plus von fast 9% für Schweden und von 9,3% für Singapur.

### Nur der Luftverkehr wächst schneller

Verglichen mit den anderen Verkehrsträgern hat sich der Seeverkehr auch 2005 wieder überdurchschnittlich entwickelt. So stieg die beförderte Gütermenge in der Binnenschifffahrt nur um 0,4%<sup>3)</sup>, die Eisenbahn transportierte 1,1% weniger Güter als 2004 und auch beim Straßengüterverkehr musste ein geringfügiger Rückgang verzeichnet werden. Stärker zugenommen als die Gütertransporte im Seeverkehr hat nur die Luftfracht, deren Transportmenge sich von 2004 auf 2005 um knapp 9% erhöht hat. Zu berücksichtigen ist dabei allerdings, dass im Luftverkehr Gütertransporte nur eine untergeordnete Rolle spielen und der Schwerpunkt eindeutig auf der Personenbeförderung liegt. Mengenmäßig hat sich aber trotz des leichten Rückgangs an der Dominanz des Straßengüterverkehrs nichts geändert. Knapp 75% aller beförderten Güter werden auf Lkws transportiert. Der Anteil des Seeverkehrs liegt bei knapp 8%.

Die Seefrachtraten haben sich im letzten Jahr wieder um gut 6% erhöht, nachdem sie 2004 noch um etwa 3% gesunken waren.<sup>4)</sup> Der Index lag mit 103,7 (1995 = 100) aber immer noch erheblich unter den in den Jahren 2000 bzw. 2001 erreichten Werten von 117,2 bzw. 113,9.

### Seegüterumschlag nach Gütern und Verpackungsart

Bei den im Seeverkehr umgeschlagenen Gütern standen mengenmäßig weiterhin Halb- und Fertigwaren mit 94 Mill. t an erster Stelle, gefolgt von Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen mit fast 65 Mill. t (siehe Tabelle 3). An dritter Stelle folgen Erze und Metallabfälle, von denen knapp 21 Mill. t auf Seeschiffen von und nach deutschen Häfen befördert wurden. Insgesamt wiesen acht der zehn Güterabteilungen mehr oder weniger starke Zuwächse auf, die von einem starken Plus von fast 37% bei landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen bis zu einer nur leichten Zunahme von 0,2% bei Halb- und Fertigwaren reichten. In zwei Abteilungen waren dagegen Abnahmen zu verzeichnen. So verringerte sich von 2004 auf 2005 die Menge der beförderten mineralischen Brennstoffe um knapp 10%, bei Erzen und Metallabfällen betrug der Rückgang etwa 2%.

Der in den letzten Jahren festzustellende starke Anstieg des Rohölpreises wirkt sich auch im Seegüterumschlag der deutschen Häfen aus. So nahm die Menge des – überwiegend in Wilhelmshaven – angelieferten Erdöls nur um 0,1% zu, nach einer Zunahme um 11,5% im Jahr 2004. Einen verhältnismäßig starken Zuwachs verzeichneten dagegen Kraftstoffe und Heizöl. Die umgeschlagene Menge dieser aus Erdöl produzierten „Fertigprodukte“ hat sich um fast 9%

3) Siehe Winter, H.: „Binnenschifffahrt 2005 – Güterbeförderung nimmt weiter zu“ in WiSta 7/2006, S. 747 ff.

4) Siehe Fachserie 17 „Preise“, Reihe 9.2 „Preise und Preisindizes für Verkehr“, Juni 2006, S. 20.

Tabelle 3: Seegüterumschlag nach Gutarten

Güterabteilung	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung
	Mill. t		% <sup>1)</sup>	Mill. t		% <sup>1)</sup>	Mill. t		% <sup>1)</sup>
Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse ....	18,7	13,7	+36,7	7,8	6,2	+24,8	11,0	7,5	+46,6
darunter:									
Getreide .....	6,3	4,2	+51,3	0,8	0,9	-18,8	5,6	3,2	+71,4
Holz und Kork .....	7,5	5,3	+42,0	3,8	2,7	+42,8	3,7	2,6	+41,2
Andere Nahrungs- und Futtermittel .....	22,2	19,2	+15,7	13,1	11,5	+13,2	9,2	7,7	+19,6
darunter:									
Futtermittel .....	4,0	4,0	-1,3	2,5	2,7	-8,9	1,5	1,3	+14,5
Ölsaaten, Ölfrüchte, pflanzliche und tierische Fette .....	4,8	4,4	+7,8	4,0	3,5	+14,4	0,8	1,0	-15,6
Feste mineralische Brennstoffe .....	12,5	13,9	-9,6	12,4	13,7	-9,9	0,2	0,2	+10,8
dar.: Steinkohle und Steinkohlenbriketts .....	11,5	11,8	-2,5	11,4	11,7	-2,4	0,0	0,0	-21,4
Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase .....	64,7	63,0	+2,7	49,5	48,9	+1,3	15,1	14,1	+7,3
darunter:									
Rohes Erdöl .....	40,6	40,6	+0,1	39,6	39,6	+0,1	1,0	1,0	+2,2
Kraftstoffe und Heizöl .....	21,5	19,8	+8,7	8,3	7,7	+7,4	13,2	12,1	+9,5
Erze und Metallabfälle .....	20,6	21,0	-1,8	18,8	19,2	-2,0	1,8	1,8	+0,5
darunter:									
Eisenerze .....	13,1	14,1	-6,8	13,1	14,0	-6,2	0,0	0,1	-89,1
NE-Metallerze, -abfälle und -schrott .....	5,5	5,2	+6,6	4,7	4,3	+7,8	0,9	0,9	+0,9
Eisen, Stahl und NE-Metalle .....	11,3	10,1	+11,2	4,1	3,6	+12,6	7,2	6,5	+10,5
dar.: Stahlbleche, Bandstahl, Weißblech .....	2,8	3,2	-11,9	0,5	0,6	-6,3	2,3	2,6	-13,2
Steine und Erden .....	14,3	13,5	+6,4	9,4	9,5	-1,1	4,9	3,9	+24,4
Düngemittel .....	5,9	5,8	+2,2	1,6	1,6	-3,9	4,3	4,1	+4,6
dar.: Chemische Düngemittel .....	5,5	5,4	+3,0	1,5	1,5	-1,8	4,0	3,8	+4,9
Chemische Erzeugnisse .....	20,6	17,9	+15,3	8,5	7,8	+9,3	12,1	10,1	+19,9
dar.: Chemische Grundstoffe .....	10,0	8,6	+16,0	3,3	3,0	+12,8	6,6	5,6	+17,7
Andere Halb- und Fertigwaren .....	94,0	93,9	+0,2	47,1	46,3	+1,7	46,9	47,5	-1,3
darunter:									
Besondere Transportgüter .....	44,3	50,1	-11,6	21,7	23,2	-6,4	22,6	27,0	-16,1
Elektrotechnische Erzeugnisse .....	10,2	9,9	+3,2	4,0	3,9	+3,4	6,2	6,0	+3,1
Insgesamt ...	284,9	271,9	+4,8	172,3	168,5	+2,2	112,6	103,4	+8,9

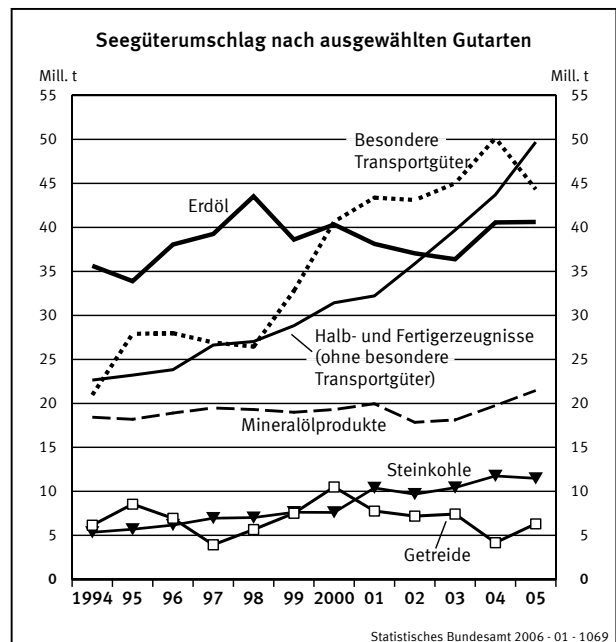
1) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 t berechnet.

erhöht, wobei hier der Versand mit 9,5% stärker gestiegen ist als der Empfang mit 7,4%. Auch 2004 war der Umschlag dieser Erdölprodukte schon um 9%, der Versand sogar um fast 26% höher gewesen als 2003. Dies zeigt, dass Deutschland seine Stellung als Exporteur von Erdölprodukten in den letzten Jahren erheblich steigern konnte.

Schaubild 4 stellt die langfristige Entwicklung des Umschlags wichtiger Gutarten dar. Deutlich wird die seit 1994 kontinuierliche Zunahme des Umschlags von Halb- und Fertigerzeugnissen und besonderen Transportgütern. Für letztgenannte ist allerdings im letzten Jahr ein verhältnismäßig starker Rückgang von knapp 12% festzustellen. Erdöl, für das bis 1998 ebenfalls ein stetiger Anstieg festzustellen war, zeigt bis 2003 dagegen eine ständig rückläufige Tendenz, 2004 eine kleine Zunahme und im letzten Jahr einen Gleichstand. Weiterhin nahezu Stagnation – mit geringfügigen Schwankungen – weist der Umschlag von Steinkohle und Getreide auf, wogegen bei den Mineralölprodukten – wie bereits beschrieben – seit 2002 eine kontinuierliche Aufwärtstendenz festzustellen ist.

Nach der Erscheinungsform der Güter differenziert (siehe Tabelle 4), hat sich der Abstand zwischen Stück- und Massengütern weiter vergrößert. Unterschieden wird bei der „Erscheinungsform“ der Ladung nach „festem Massengut“, „flüssigem Massengut“, „Stückgut in Containern“, „Stückgut auf Fahrzeugen“ und „sonstigem Stückgut“. Massengüter sind solche, die ohne zusätzliche Verpackung in großen Mengen auf ein Schiff geschüttet oder gepumpt werden.

Schaubild 4



Hierzu zählen u. a. Kohle, Erze, Baustoffe oder Rohöl. Stückgüter zeichnen sich dadurch aus, dass sie einzeln be- und entladen werden müssen. Dies gilt zum Beispiel für Maschinen, sonstige Metallerzeugnisse, Kunststoffe, Früchte sowie sämtliche verpackten Güter. 2003 übertraf das Stück-



Tabelle 4: Seegüterumschlag nach Massen- und Stückgut

Massen- und Stückgut Verpackungsart	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung
	Mill. t		% <sup>1)</sup>	Mill. t		% <sup>1)</sup>	Mill. t		% <sup>1)</sup>
Massengut .....	130,7	128,4	+1,8	96,6	98,3	-1,8	34,2	30,1	+13,6
fest .....	59,0	59,2	-0,4	43,4	46,3	-6,2	15,5	12,9	+20,2
flüssig .....	71,8	69,2	+3,7	53,2	52,0	+2,2	18,6	17,2	+8,6
Stückgut .....	154,1	143,5	+7,4	75,7	70,2	+7,8	78,5	73,3	+7,0
in Containern .....	97,9	89,7	+9,1	47,1	42,9	+9,7	50,8	46,8	+8,5
auf Fahrzeugen .....	31,9	31,6	+1,1	16,9	17,1	-1,1	15,0	14,5	+3,7
sonstiges Stückgut .....	24,3	22,2	+9,7	11,7	10,1	+14,9	12,7	12,0	+5,3
Insgesamt ...	284,9	271,9	+4,8	172,3	168,5	+2,2	112,6	103,4	+8,9

1) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 t berechnet.

gut erstmals das Massengut mengenmäßig um 3,6 Mill. t, 2004 lag der Unterschied schon bei 15,1 Mill. t und im vergangenen Jahr wurden über 23 Mill. t mehr Stück- als Massengut in deutschen Seehäfen umgeschlagen. Zurückzuführen ist dies – wie schon in den Jahren zuvor – auf die mit fast 10% sehr große Zuwachsrate beim Umschlag von Stückgut in Containern. Beim festen Massengut ist dagegen ein Rückgang des Gesamtumschlags von 0,4% zu verzeichnen (2004: -5,1%).

## Weiterer Zuwachs bei Containertransporten

Der Umschlag von Containern, der auch schon im Vorjahr mit etwas über 13% ein sehr starkes Wachstum aufwies, konnte 2005 seine positive Entwicklung weiter fortsetzen. So erhöhte sich die Zahl der transportierten Container von 6,7 Mill. auf nunmehr 7,5 Mill. bzw. um 11,4%. Der Umschlag nahm um etwa 1,3 Mill. TEU<sup>5)</sup> auf 12,1 Mill. TEU und damit sogar um 11,8% zu (siehe Tabelle 5). In den letzten sechs

Tabelle 5: Containerverkehr

Jahr	Anzahl	Containerumschlag	Veränderung gegenüber dem Vorjahr
	1 000	1 000 TEU	%
2000 .....	4 601	7 173	+15,7
2001 .....	4 989	7 913	+10,3
2002 .....	5 463	8 699	+9,9
2003 .....	5 981	9 569	+10,0
2004 .....	6 739	10 822	+13,1
2005 .....	7 509	12 101	+11,8

Jahren hat sich die Zahl der umgeschlagenen Container um über 63%, die TEU um fast 69% erhöht. Welche Bedeutung dem Containerverkehr mittlerweile zukommt, macht ein Blick auf das Schaubild 5 deutlich. Hier ist für die letzten zwölf Jahre die Entwicklung des grenzüberschreitenden Seegüterumschlags (also ohne den Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen) insgesamt dargestellt sowie der Anteil der Containertransporte. 1994 betrug dieser nur etwa 20%

und umfasste damit gerade ein Fünftel der Güterbeförderung. Bis 1998 erhöhte sich der Containeranteil nur langsam auf knapp 21%. Danach setzte eine dynamische Entwicklung ein, bei der der Containeranteil Jahr für Jahr um etwa 2 Prozentpunkte zunahm und nunmehr bei knapp 35% liegt. Das heißt 2005 wurde über ein Drittel aller im Seeverkehr umgeschlagenen Güter in Containern befördert. Zum Vergleich: In der Binnenschifffahrt liegt dieser Anteil nur bei etwas über 6%, bei der Eisenbahn bei etwa 11%.

Nach Fahrtgebieten unterschieden zeigt sich, dass der innerdeutsche Containerhandel mit etwa 1,9 Mill. t Umschlag weniger als 2% des Containerhandels insgesamt ausmacht und zudem wie schon in den Vorjahren auch von 2004 auf 2005 – mit fast -15% – wieder rückläufig war.<sup>6)</sup> Beim Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands ergab sich dagegen ein Zuwachs von 9,7% auf nunmehr fast 96 Mill. t. Von den wichtigsten Fahrtgebieten wiesen die Russische Föderation mit fast 45%, Saudi-Arabien mit knapp 32%, China mit etwas über 22% und Polen mit 20,5% die stärksten Steigerungen auf. Übertroffen werden diese Zuwächse nur noch von denen der Fahrtgebiete Nord- und Ostafrikas, für die der Güterumschlag in Containern um über 77 bzw. 143% anstieg. Allerdings handelt es sich hierbei um zwei der nach absoluten Gütermengen kleinsten Fahrtgebiete mit nur 1,1 Mill. t bzw. 16 000 t. Der Güterumschlag in Containern beträgt allein für China mehr als 13 Mill. t und liegt damit fast sechsmal so hoch wie der für ganz Afrika.

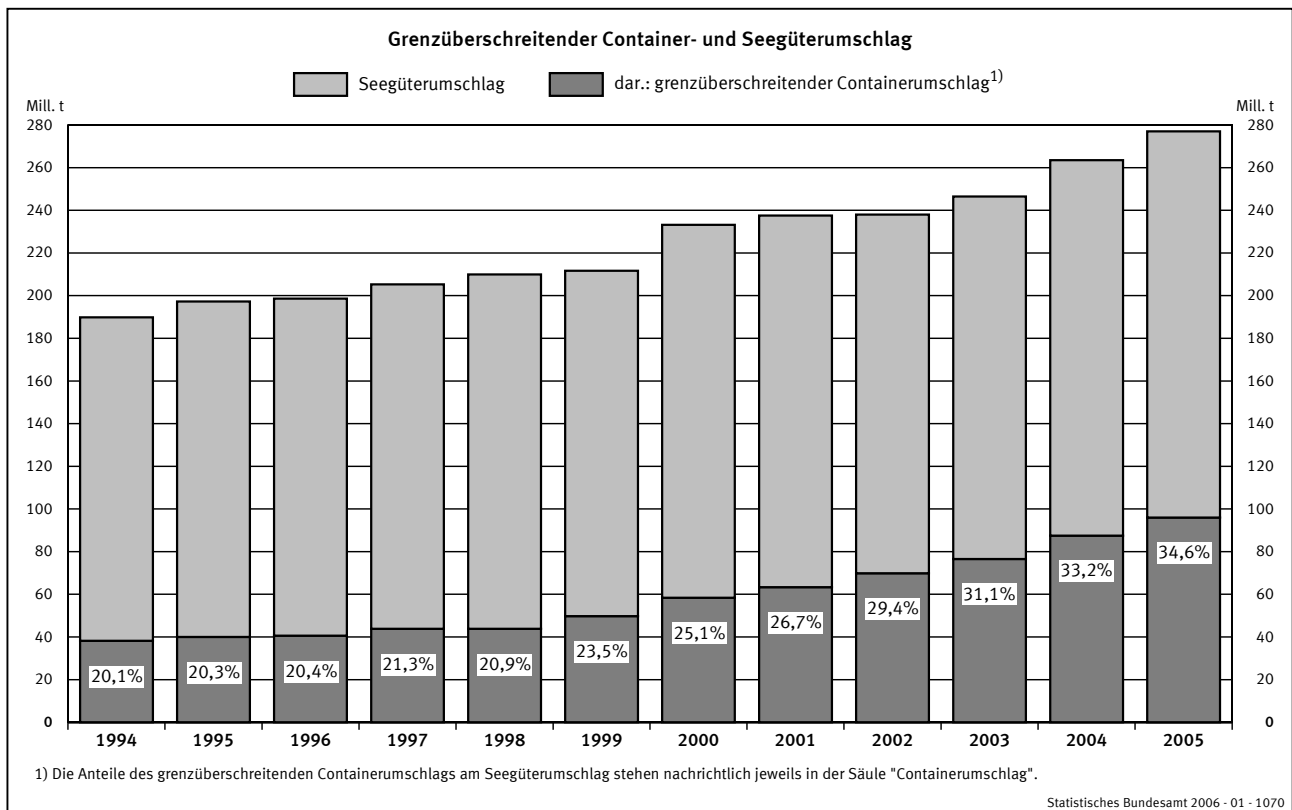
Die rasante Bedeutung, die auch global dem Containerverkehr zukommt, macht Tabelle 6 deutlich.<sup>7)</sup> Hier ist für ausgewählte Jahre zwischen 1995 und 2005 die Entwicklung der jeweils zehn wichtigsten Containerhäfen weltweit dargestellt. Im internationalen Vergleich konnte Hamburg im letzten Jahr seine Stellung unter den zehn wichtigsten Containerseehäfen verbessern und liegt nun auf Position 8. Als einziger weiterer europäischer Seehafen unter den Top Ten nimmt Rotterdam wie auch schon 2004 den siebten Platz ein. Der Abstand der umgeschlagenen Menge zwischen dem niederländischen und dem deutschen Seehafen hat sich aber verringert, da Hamburg mit mehr als 15% eine höhere Zuwachsrate als Rotterdam mit etwas mehr als 12%

5) Ein TEU entspricht dem Äquivalent eines 20-Fuß-Standard-Containers (TEU = Twenty-foot-Equivalent-Unit).

6) Siehe Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2005“, Tabelle 5.1.

7) Siehe auch Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung vom 4. Mai 2006 „Seeverkehr 2005: Hamburger Hafen bei Containern 2004 weltweit auf Platz 8“.

Schaubild 5



aufweist. Über Jahre hinweg die Rankingliste anführend, musste Hongkong 2005 Singapur den ersten Platz überlassen. Mit knapp 23,2 Mill. TEU lag dieser Hafen nunmehr um knapp 0,8 Mill. TEU vor Hongkong mit einem Umschlag von 22,4 Mill. TEU. Im Vergleich zu 2004 blieb die Reihenfolge der Häfen auf den Positionen 3 bis 7 gleich. Veränderungen zeigen sich erst am Ende der Rankingliste, wo Hamburg und Dubai (Vereinigte Arabische Emirate) – bedingt durch hohe Zuwachsraten von 15 bzw. 19% – sich jeweils um einen Rang verbesserten. Der Hafen von Los Angeles (Vereinigte Staaten), dessen Containerumschlag nur unterdurchschnittlich um 2% wuchs, nimmt als einziger amerikanischer Hafen unter den weltweit zehn wichtigsten Containerhäfen jetzt die zehnte Stelle ein. Weiterhin unverändert ist insgesamt die Dominanz ostasiatischer Häfen. Mit Sin-

gapur, den drei chinesischen Häfen Hongkong, Shanghai, Shenzhen sowie Pusan (Republik Korea) und Koahsiung (Taiwan) liegen sechs der weltweit zehn größten Containerhäfen in Ostasien.

Innerhalb Deutschlands steht Hamburg im Containerverkehr über See an erster Stelle und wickelt mehr als zwei Drittel des Containerumschlags aller deutschen Seehäfen ab. Auf Position 2 liegen die Bremischen Häfen mit gut 3,7 Mill. TEU, gefolgt von Lübeck, Cuxhaven und Duisburg (nur Seeverkehr, ohne Berücksichtigung des Binnenschiffsverkehrs). Aus Wilhelmshaven, 2004 bundesweit noch auf Platz 5, wurde der Containerverkehr im vergangenen Jahr in andere Häfen verlagert und dadurch dort nahezu eingestellt.

Tabelle 6: Die zehn wichtigsten Containerhäfen der Welt

Reihenfolge	1995		2000		2003		2004		2005	
	Containerhafen	1 000 TEU	Containerhafen	1 000 TEU	Containerhafen	1 000 TEU	Containerhafen	1 000 TEU	Containerhafen	1 000 TEU
1	Hongkong	12 550	Hongkong	18 098	Hongkong	20 449	Hongkong	22 000	Singapur	23 192
2	Singapur	11 846	Singapur	17 087	Singapur	18 411	Singapur	21 329	Hongkong	22 427
3	Koahsiung	4 900	Pusan	7 540	Shanghai	11 280	Shanghai	14 550	Shanghai	18 084
4	Rotterdam	4 787	Koahsiung	7 426	Shenzhen	10 650	Shenzhen	13 666	Shenzhen	16 197
5	Pusan	4 503	Rotterdam	6 275	Pusan	10 408	Pusan	11 400	Pusan	11 840
6	Hamburg	2 890	Shanghai	5 612	Koahsiung	8 843	Koahsiung	9 700	Koahsiung	9 470
7	Long Beach	2 844	Los Angeles	4 879	Los Angeles	7 179	Rotterdam	8 281	Rotterdam	9 287
8	Yokohama	2 757	Long Beach	4 601	Rotterdam	7 107	Los Angeles	7 321	Hamburg	8 084
9	Los Angeles	2 555	Hamburg	4 248	Hamburg	6 138	Hamburg	7 004	Dubai	7 619
10	Antwerpen	2 329	Antwerpen	4 082	Antwerpen	5 445	Dubai	6 420	Los Angeles	7 485

Quelle für die ausländischen Häfen 1995, 2000 und 2003: Marine Department, Hongkong: Time Series of Statistics for the Past Years; für 2004 und 2005: Webseiten der einzelnen Häfen.

## Deutschlands größte Seehäfen: Hamburg an der Nordsee, Lübeck an der Ostsee

Nicht nur den Containerumschlag betreffend, sondern auch hinsichtlich des gesamten Seegüterumschlags nahm Hamburg 2005 weiterhin eine Spitzenstellung unter den Häfen in Deutschland ein. Mit 108,3 Mill. t konnte die Hansestadt ihr Vorjahresergebnis um fast 9 Mill. t oder 8,8% steigern (siehe Tabelle 7). Mit diesem prozentualen Wachstum übertrifft Hamburg die Zuwachsraten aller in der Tabelle 7 ausgewiesenen Häfen mit Ausnahme von Wismar und Cuxhaven. Die drei nachfolgenden Häfen Bremen/Bremerhaven, Wilhelmshaven und Lübeck zusammen schlugen mit 111,5 Mill. t nur noch 3,2 Mill. t mehr um als Hamburg. 2004 lag der Abstand noch bei 10,1 Mill. t. Für diese Häfen, die die Positionen zwei bis vier einnehmen, zeigen sich stark differierende Entwicklungen. So wiesen die Bremischen Häfen – bestehend aus Bremen und Bremerhaven – zwar insgesamt einen Zuwachs des Seegüterumschlags von 2,8% auf nunmehr 46,7 Mill. t auf, dieser Anstieg basiert aber ausschließlich auf einem mit über 6% überdurchschnittlichen Wachstum in Bremerhaven. Für die Stadt Bremen ist dagegen ein Umschlagrückgang um 5% auf nur noch knapp 13 Mill. t festzustellen. Während für das drittplatzierte Wilhelmshaven ein allerdings unterdurchschnittliches Wachstum von 2,3% zu verzeichnen war, hatte Lübeck eine geringfügige Abnahme um knapp 2% zu verkraften.

Bei den anderen bedeutenden deutschen Seehäfen ragten Wismar und Cuxhaven mit einem Plus von fast 34% bzw. von über 15% heraus. Die stärksten Rückgänge neben Bre-

men registrierten Stralsund (-8,9%), Sassnitz (-8,2%) und Brunsbüttel (-4,3%).

## Seegüterumschlag mit Schiffen deutscher Flagge nimmt erneut zu

Mit 34,6 Mill. t hat sich der Gesamtumschlag mit Schiffen unter deutscher Flagge weiter erhöht (siehe Tabelle 8). Da der Zuwachs von 4,2% aber wie auch schon in den Vorjahren unter dem des Seegüterumschlags insgesamt liegt (+4,8%), verringerte sich 2005 der Anteil, den deutsche Schiffe am Seegüterumschlag insgesamt haben, erneut und beträgt mittlerweile nur noch 12,1% (2004 waren es noch 12,2%, 2003 sogar 12,7%). Der starke Rückgang des Anteils deutscher Schiffe in den vergangenen Jahren wurde bisher auf die Ausflaggungen in so genannte „Billigflaggen“ zurückgeführt, durch die ein Großteil der im Besitz deutscher Reeder befindlichen Schiffe hier nicht nachgewiesen wird. Durch verschiedene staatliche Maßnahmen ist es mittlerweile aber gelungen, die Zahl der Ausflaggungen zu verringern bzw. vollzogene Ausflaggungen wieder rückgängig zu machen. Ob die nur noch geringe Abnahme des Anteils deutscher Schiffe von 2004 auf 2005 jetzt schon als Auswirkung dieser Maßnahmen zu sehen ist, wird erst die Entwicklung der nächsten Jahre zeigen. Erste Hinweise darauf liefert aber auch der starke Anstieg des Schiffsbestandes im deutschen Schiffsregister, auf den in einem späteren Abschnitt noch eingegangen wird.

Auf Rang zwei der umschlagsstärksten Flaggen im Seeverkehr mit Deutschland befand sich mit 26,8 Mill. t erneut die „Billigflagge“ Panama. Diese hatte 2003 Norwegen vom

Tabelle 7: Seegüterumschlag nach Häfen

Hafen	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung
	Mill. t		% <sup>1)</sup>	Mill. t		% <sup>1)</sup>	Mill. t		% <sup>1)</sup>
Hamburg .....	108,3	99,5	+8,8	64,2	60,2	+6,6	44,1	39,3	+12,1
Bremen/Bremerhaven .....	46,7	45,4	+2,8	24,6	24,6	+0,0	22,1	20,8	+6,2
Bremen Stadt .....	12,9	13,6	-5,0	8,8	9,7	-9,5	4,1	3,9	+6,2
Bremerhaven .....	33,7	31,8	+6,2	15,7	14,8	+6,3	18,0	16,9	+6,2
Wilhelmshaven .....	46,0	45,0	+2,3	35,4	35,0	+1,4	10,5	10,0	+5,4
Lübeck .....	18,8	19,2	-1,7	10,7	11,3	-5,6	8,2	7,9	+3,9
Rostock .....	17,1	16,4	+4,8	8,8	9,0	-2,7	8,4	7,4	+13,9
Brunsbüttel .....	6,6	6,9	-4,3	4,2	5,1	-18,2	2,4	1,8	+36,2
Brake .....	5,3	5,0	+6,2	2,9	3,1	-6,1	2,4	1,9	+25,3
Bützfleth .....	5,0	4,7	+6,1	3,4	3,2	+6,6	1,5	1,5	+5,0
Nordenham .....	3,8	3,5	+6,9	3,3	3,1	+7,5	0,4	0,4	+2,9
Wismar .....	3,8	2,8	+33,8	2,2	1,3	+74,0	1,5	1,5	+0,4
Puttgarden .....	3,7	3,6	+4,5	1,5	1,4	+7,0	2,2	2,2	+2,8
Emden .....	3,6	3,5	+2,8	2,3	2,3	-0,4	1,3	1,2	+9,2
Kiel .....	3,1	3,0	+3,8	1,9	1,8	+5,0	1,2	1,2	+2,0
Sassnitz .....	2,6	2,9	-8,2	1,3	1,4	-11,6	1,3	1,4	-4,8
Cuxhaven .....	1,8	1,6	+15,1	0,8	0,7	+13,7	1,0	0,9	+16,2
Duisburg .....	1,7	1,7	-0,8	0,3	0,3	-0,1	1,4	1,4	-1,0
Stralsund .....	0,9	1,0	-8,9	0,5	0,6	-13,1	0,4	0,4	-3,3
Sonstige Häfen .....	6,1	6,2	-1,6	4,0	4,1	-2,4	2,3	2,1	-9,5
<b>Insgesamt ...</b>	<b>284,9</b>	<b>271,9</b>	<b>+4,8</b>	<b>172,3</b>	<b>168,5</b>	<b>+2,2</b>	<b>112,6</b>	<b>103,4</b>	<b>+8,9</b>
Nachrichtlich:									
Ostseehäfen .....	52,5	51,1	+2,7	28,1	28,0	+0,3	24,4	23,0	+5,6
Nordseehäfen .....	229,8	218,2	+5,3	143,3	139,7	+2,6	86,5	78,5	+10,1
Eigengewichte der Ladungsträger .....	57,2	48,6	+17,7	28,5	24,1	+18,3	28,7	24,5	+17,2

1) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 t berechnet.



Tabelle 8: Seegüterumschlag nach Flaggen<sup>1)</sup>

Flaggen	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung
	Mill. t		% <sup>2)</sup>	Mill. t		% <sup>2)</sup>	Mill. t		% <sup>2)</sup>
Deutschland .....	34,6	33,2	+4,2	16,4	16,1	+2,1	18,2	17,1	+6,1
Panama .....	26,8	23,9	+12,1	15,2	14,0	+8,3	11,7	9,9	+17,6
Vereinigtes Königreich .....	24,8	23,3	+6,2	14,1	14,0	+0,7	10,7	9,3	+14,5
Norwegen .....	21,5	21,4	+0,4	16,5	16,9	-2,1	5,0	4,6	+9,4
Liberia .....	18,2	21,0	-13,2	11,4	15,0	-24,2	6,8	6,0	+14,3
Bahamas .....	17,4	19,5	-10,3	12,7	14,8	-13,6	4,7	4,7	-0,1
Schweden .....	15,4	15,9	-2,8	8,9	9,1	-2,7	6,5	6,8	-3,0
Niederlande .....	13,3	13,7	-3,0	6,4	6,9	-7,6	6,9	6,8	+1,7
Dänemark .....	11,4	11,2	+1,2	6,4	6,0	+7,2	5,0	5,3	-5,6
Zypern .....	12,0	9,5	+26,3	8,3	7,1	+16,1	3,7	2,3	+57,2
Antigua und Barbuda .....	10,9	9,8	+11,4	6,4	5,7	+11,4	4,5	4,1	+11,3
Griechenland .....	9,9	7,5	+32,7	6,9	5,0	+38,8	3,0	2,5	+20,5
Malta .....	9,8	10,0	-2,5	6,9	7,0	-1,0	2,8	3,0	-5,9
China .....	8,5	7,4	+16,0	5,5	4,2	+28,9	3,1	3,1	-1,6
Finnland .....	7,3	7,1	+3,1	4,9	5,1	-3,5	2,4	2,0	+20,0
Marshall-Inseln .....	6,7	5,5	+22,7	3,8	3,3	+14,2	2,9	2,1	+36,0
Singapur .....	4,7	4,3	+8,3	2,7	2,6	+6,1	2,0	1,8	+11,5
Sonstige .....	31,7	27,7	+14,4	18,9	15,6	+21,2	12,7	12,1	+5,0
Insgesamt ...	284,9	271,9	+4,8	172,3	168,5	+2,2	112,6	103,4	+8,9

1) Nach Ländern, ohne Eigengewichte der Ladungsträger. – 2) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 t berechnet.

zweiten Platz verdrängt, war 2004 vom Vereinigten Königreich fast eingeholt worden, konnte sich 2005 aber mit einer Zunahme von über 12% wieder klar vom Vereinigten Königreich absetzen, für das nur ein Anstieg des Gesamtumschlags um etwas über 6% registriert werden konnte.

Auffallend ist, dass außer für Panama zweistellige Zuwachsraten nur für Flaggen verzeichnet werden, die bisher im Ranking eher am Ende der Liste stehen. Dazu gehören mit einem Plus von fast 33% Griechenland, Zypern mit über 26% und die Marshall-Inseln mit knapp 23%. Die beiden auf den Plätzen 5 und 6 liegenden „klassischen“ Billigflaggen Liberia und die Bahamas weisen dagegen zweistellige Rückgänge des Gesamtumschlags auf. Diese Entwicklung ist eventuell auf die schon angesprochenen Maßnahmen gegen Ausflaggungen zurückzuführen, aber auch hier wird erst die Analyse der Entwicklung kommender Jahre zu einer fundierten Aussage führen.

## Weitere Zunahme des Güterverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Der Verkehr auf dem zwei der bedeutendsten Randgewässer des Atlantiks verbindenden Nord-Ostsee-Kanal stellt einen wichtigen Indikator des Seeverkehrs insgesamt dar. Mit 38 642 Handelsschiffen passierten 2005 zwar nur knapp 400 Einheiten mehr diese Wasserstraße als im Vorjahr (etwa + 1%), die Menge der transportierten Güter erhöhte sich aber um über 9% auf mehr als 88 Mill. t.<sup>8)</sup> Die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe hat sich dabei weiter verringert und betrug nur noch etwas über 29%. 2004 lag dieser Anteil noch bei 32%, 2002 bei etwas über 38%. Auch hinsichtlich des Raumgehalts der Schiffe gemessen in NRZ (= Nettoraumzahl) nahm der deutsche Anteil weiter

ab und betrug 2005 etwa 16%, verglichen mit etwa 18% im Jahr 2004. Insgesamt hat sich die Nettoraumzahl von 2004 auf 2005 um etwa 7,5 Mill. oder knapp 13% erhöht, was auf zunehmend größere Schiffe hinweist, die den Nord-Ostsee-Kanal passieren. Damit setzte sich eine Tendenz fort, die schon in den Vorjahren zu beobachten war. So lag die Nettoraumzahl je Schiff 2001 bei 1 348, 2003 waren es durchschnittlich 1 454 und im letzten Jahr 1 721. Bei Schiffen unter deutscher Flagge lag die Nettoraumzahl allerdings erheblich unter dem Durchschnitt und war mit 944 nicht einmal halb so groß wie bei ausländischen Schiffen (2 040).

Die am häufigsten vertretene ausländische Flagge war wie auch schon 2004 die der Niederlande. Mit 6 336 waren gut 16% aller Schiffe niederländischer Herkunft. Verglichen mit 2004 hat sich allerdings ihre Zahl gegen den Trend um fast 350 Einheiten verringert. Unter den ausländischen Flaggen unverändert an zweiter Stelle stand mit nunmehr 4 807 Einheiten Antigua und Barbuda, ein Staat, der zu den so genannten „Billigflaggen“ zählt. Im Vergleich mit 2004 hat sich hier die Zahl der den Nord-Ostsee-Kanal passierenden Schiffe um fast 650 erhöht, was einem Anstieg um knapp 16% entspricht. Den dritten Platz nahm weiterhin das Vereinigte Königreich ein (3 683 Schiffe), gefolgt von der Russischen Föderation (2 302 Schiffe) und von Zypern (1 372 Schiffe). Von den 88,2 Mill. t transportierten Gütern wurden nur etwa 16,5% auf Schiffen unter deutscher Flagge befördert. 2004 waren es etwa 18%, 2003 sogar noch etwa 21%. Die Transportmenge deutscher Schiffe, die 2004 bei 14,8 Mill. t lag, hat sich im vergangenen Jahr auf etwas über 14,5 Mill. t verringert. Bei den Güterarten<sup>9)</sup> dominierten mit fast 45 Mill. t erneut die Stückgüter, deren Tonnage sich gegenüber dem Vorjahr um knapp 12% oder 4,8 Mill. t erhöhte.

8) Siehe Fachserie 8, Reihe 5, Tabellen 18.1, 18.2, 18.3. Die Daten zum Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal werden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord erhoben.  
9) Siehe Fachserie 8, Reihe 5, Tabelle 18.6.

## Mehr Schiffe und Personal

Nachdem sich schon 2004 die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Handelsschiffe um 26 auf 508 Einheiten erhöht hatte und damit der jahrelange Trend sinkender Schiffszahlen unterbrochen wurde, stieg die Zahl der Schiffe im vergangenen Jahr um fast 100 Einheiten auf 603. Damit wurde nahezu der Stand von 2001 wieder erreicht. Allein bei den Containerschiffen ist eine Zunahme um 88 Einheiten oder fast 46% zu verzeichnen. Leichte Rückgänge sind dagegen immer noch bei der Zahl der Schiffe zur Personenbeförderung und den Stückgutfrachtschiffen festzustellen.<sup>10)</sup>

Der starke Anstieg des Schiffsbestands spiegelt sich auch bei der Entwicklung des Raumgehaltes wider. Mit 11,5 Mill. BRZ (= Bruttoreaumzahl) wurde 2005 der Vorjahreswert um über 51% übertroffen. Damit setzte sich die Entwicklung des Jahres 2004 fort, als auch schon eine Zunahme von etwa 31% registriert werden konnte. Die durchschnittliche Bruttoreaumzahl je Schiff erreichte im vergangenen Jahr mit etwa 19 000 BRZ einen Wert, der fast doppelt so hoch lag wie der im Jahr 2001 (etwa 10 000 BRZ). 2004 lag die Bruttoreaumzahl je Einheit bei knapp 15 000. In der Tendenz heißt dies, dass die in deutschen Schiffsregistern gemeldeten Schiffe in den letzten Jahren erheblich größer sind als noch 2001.

Nach einem geringfügigen Rückgang 2004 hat sich im vergangenen Jahr die Zahl der bei der deutschen Seebeförderungsgenossenschaft versicherten Beschäftigten auf Handelsschiffen wieder erhöht.<sup>11)</sup> Ihre Zahl stieg zwischen dem 1. Juli 2004 und dem 1. Juli 2005 von 8 973 auf 10 248 Personen und nahm damit um 1 275 oder etwa 14% zu. Der Anteil der ausländischen Beschäftigten lag im vergangenen

Jahr bei knapp 44% und damit erheblich höher als noch 2004, als er etwas über 36% betrug. Insgesamt hatten 4 501 auf deutschen Schiffen beschäftigte Personen eine andere als die deutsche Staatsangehörigkeit, das waren 1 258 mehr als 2004. Damit basiert der Beschäftigtenzuwachs auf deutschen Seeschiffen zu knapp 99% auf der Zunahme der Zahl ausländischer Beschäftigter, die Zahl der Deutschen bei den Schiffsbesatzungen nahm nur um 17 Personen zu. In diesen Zahlen spiegelt sich eine Entwicklung wider, die in zahlreichen Presseartikeln der Jahre 2005 und 2006 angesprochen wurde. So beklagt zum Beispiel die Wochenzeitschrift „Die Zeit“<sup>12)</sup> den fehlenden Nachwuchs bei nautischen Berufen. Verwiesen wird darauf, dass auf der einen Seite die Weltwirtschaft wächst, noch schneller der Handel und doppelt so schnell wie die Weltwirtschaft der Containerverkehr. Bei diesem stehen deutsche Reedereien an der Spitze und dirigieren mittlerweile fast ein Drittel der weltweiten Containerflotte. Auf der anderen Seite hat sich in den letzten Jahren die Zahl der Absolventen von Seefahrtsschulen so drastisch verringert, dass fehlender Nachwuchs mehr und mehr als Bremse für weiteres Wachstum befürchtet werden muss.

## Stagnation im Personenseeverkehr

Nachdem 2004 noch 29,8 Mill. Fahrgäste in deutschen Häfen ein- oder ausgestiegen waren (2003 waren es sogar 32,1 Mill. Passagiere), ging diese Zahl im Jahr 2005 weiter zurück auf nunmehr 29,4 Mill. (siehe Tabelle 9). Dies entspricht einem weiteren Rückgang um 1,1% nach einem Minus von 7,3% im Jahr 2004. Betroffen ist der Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands, der sich um 3,3% verringert hat. Im innerdeutschen Verkehr konnte dagegen wieder

Tabelle 9: Ein- und ausgestiegene Fahrgäste

Fahrtgebiet	Insgesamt			Ausgestiegene Fahrgäste			Eingestiegene Fahrgäste		
	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung	2005	2004	Veränderung
	Mill.		% <sup>1)</sup>	Mill.		% <sup>1)</sup>	Mill.		% <sup>1)</sup>
Verkehr innerhalb Deutschlands .....	16,8	16,7	+0,7	8,4	8,3	+1,1	8,4	8,4	+0,2
darunter:									
Niedersachsen .....	10,7	10,6	+0,6	5,4	5,3	+0,7	5,4	5,3	+0,5
Schleswig-Holstein .....	6,0	5,9	+1,4	3,0	2,9	+2,7	3,0	3,0	+0,1
Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands .....	12,7	13,1	-3,3	6,4	6,5	-1,5	6,3	6,6	-5,1
dar.: Europa .....	12,7	13,1	-3,3	6,4	6,5	-1,5	6,3	6,6	-5,1
Europäische Union .....	11,7	11,7	+0,8	5,9	5,8	+2,4	5,8	5,9	-0,8
Sonstiges Europa .....	1,0	1,4	-36,8	0,5	0,7	-34,1	0,4	0,7	-39,2
Ostseegebiet .....	11,2	11,9	-5,8	5,6	5,9	-4,4	5,5	6,0	-7,3
darunter:									
Schweden .....	2,0	2,2	-8,5	1,0	1,1	-12,1	1,0	1,1	-4,7
Dänemark, Ostsee .....	8,3	8,1	+2,2	4,2	4,0	+5,4	4,1	4,1	-0,9
Polen .....	0,4	1,2	-62,3	0,2	0,6	-62,7	0,2	0,6	-61,8
Nordeuropa .....	1,4	1,2	+17,5	0,7	0,6	+22,4	0,7	0,6	+12,9
darunter:									
Vereinigtes Königreich .....	0,1	0,1	+10,1	0,1	0,1	+24,2	0,1	0,1	-3,0
Dänemark/Nordsee .....	0,4	0,4	-3,6	0,2	0,2	-8,5	0,2	0,2	+1,1
Norwegen, Skagerrak und Oslofjord .....	0,9	0,7	+28,6	0,6	0,3	+40,1	0,4	0,4	+21,8
Insgesamt ...	29,4	29,8	-1,1	14,8	14,8	+0,0	14,7	15,0	-2,1

1) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 berechnet.

10) Siehe Fachserie 8, Reihe 5, Tabelle 20. Die Statistik über den Seeschiffsbestand in deutschen Schiffsregistern wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geführt.

11) Siehe Fachserie 8, Reihe 5, Tabelle 19.1.

12) Siehe „Käpt'n gesucht“ aus „Die Zeit“ vom 12. Januar 2006.

ein leichter Zuwachs um 0,7% festgestellt werden. Differenziert nach Fahrtgebieten zeigten Schweden und insbesondere Polen starke Rückgänge, das Vereinigte Königreich und Norwegen große Zuwächse des Personenseeverkehrs. Für den Rückgang von über 62% im Personenseeverkehr mit Polen dürfte der Beitritt dieses Landes zur Europäischen Union zum 1. Mai 2004 verantwortlich sein. Mit diesem Tag mussten die so genannten „Butterfahrten“ eingestellt werden. Dabei handelt es sich um Fahrten, bei denen ein Schiff von einem deutschen Hafen aus ausländisches Hoheitsgebiet ansteuert und dort den Passagieren ein zollfreier Einkauf ermöglicht wird. Da der Fahrgastverkehr mit Polen zu einem Großteil auf dieser besonderen Art des Seeverkehrs beruhte, hat sich dessen Einstellung stark auf die Passagierzahlen ausgewirkt.

### Ausblick auf 2006

Nach ersten Schätzungen des Statistischen Bundesamtes hat sich der Seegüterumschlag im ersten Vierteljahr 2006 um etwas über 5% erhöht.<sup>13)</sup> So ist im Vergleich zum ersten Vierteljahr 2005 der Gesamtumschlag von 68,7 Mill. t 2005 auf jetzt 72,4 Mill. t angestiegen, wobei insbesondere der Versand ins Ausland mit über 11% überdurchschnittlich zugenommen hat. Auch beim Empfang aus dem Ausland, der für den Seegüterverkehr wichtigsten Verkehrsrelation, ist noch eine Zunahme von 2% zu verzeichnen. Der Seeverkehr zwischen deutschen Häfen, der aber nur etwa 3% des Güterumschlags der Seeschifffahrt insgesamt ausmacht, hat dagegen um 2,5% abgenommen.

Generell gehen Seeschifffahrtsexperten für 2006 davon aus, dass sich der Welthandel und die Transportnachfrage im Seeverkehr in einer Größenordnung wie im Vorjahr entwickeln werden. Möglich ist allerdings auch eine kleine Wachstumsdelle, da im Laufe des Jahres die Zugkraft der wirtschaftlichen „Lokomotiven“ Vereinigte Staaten und China nachlassen könnte. Auf den wichtigsten „Rennstrecken“ der Containerschifffahrt von Asien nach Nordamerika und Europa wird aber die Nachfrage nach Transportleistungen 2006 voraussichtlich weiter zweistellig wachsen. Mittelfristig muss für den Ostasienverkehr aber von einem nachlassenden China-Effekt ausgegangen werden, da einige der Importmärkte chinesischer Produkte allmählich Sättigungstendenzen aufweisen<sup>14)</sup>. [uu](#)

---

13) Siehe „Schnellinformation zur Verkehrsstatistik, Seeschifffahrt, Umschlag März 2006“ vom 4. Juli 2006.

14) Siehe „Nur eine kleine Wachstumsdelle“ in Deutsche Verkehrszeitung (DVZ) vom 11. Mai 2006; „Der Schifffahrtsstandort Deutschland ist gestärkt“ in Schiff & Hafen 1/2006.

## Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2006

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Johann Hahlen  
Präsident des Statistischen Bundesamtes  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Brigitte Reimann,  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 20 86
- E-Mail: [wirtschaft-und-statistik@destatis.de](mailto:wirtschaft-und-statistik@destatis.de)

Vertriebspartner: SFG Servicecenter Fachverlage  
Part of the Elsevier Group  
Postfach 43 43  
72774 Reutlingen  
Telefon: +49 (0) 70 71/93 53 50  
Telefax: +49 (0) 70 71/93 53 35  
E-Mail: [destatis@s-f-g.com](mailto:destatis@s-f-g.com)

Erscheinungsfolge: monatlich



Allgemeine Informationen über das Statistische Bundesamt und sein Datenangebot erhalten Sie:

- im Internet: [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

oder bei unserem Informationsservice  
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 24 05
- Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30
- [www.destatis.de/kontakt](http://www.destatis.de/kontakt)