

Dipl.-Ing. Horst Winter

Seeschifffahrt 2002 – Stagnation auf hohem Niveau

Der Seegüterumschlag deutscher Häfen hat sich im Jahr 2002 verglichen mit dem Vorjahr kaum verändert. Nach einer Zunahme um 1,5% im Jahr 2001 ist die Umschlagsleistung im vergangenen Jahr nur noch um 0,1% auf 246,4 Mill. t gestiegen. Zugenommen hat dabei insbesondere die Einfuhr von Stahl- und Weißblechen, Bandstahl, chemischen und elektrotechnischen Erzeugnissen sowie Getreide. Hier sind Zuwachsraten von 7% bis über 34% zu verzeichnen. Bei den Ausfuhren weisen Steine und Erden mit knapp 20%, elektrotechnische Erzeugnisse mit über 12% und Bleche mit gut 10% die stärksten Zunahmen auf. Die größten Rückgänge verzeichnen beim Empfang die Gütergruppen „Kraftstoffe und Heizöl“ mit knapp 23% sowie „chemische Düngemittel“ mit fast 20%, beim Versand „Getreide“ und „Futtermittel“ mit einem Minus von über 10%. Nach Ladungsarten differenziert weist lediglich das Stückgut in Containern eine starke Zunahme auf, womit sich die Entwicklung der Vorjahre fortsetzt.

Unterschieden nach Fahrtgebieten nahm vor allem der Gütertausch mit Asien stark zu. Rückgänge waren dagegen beim Verkehr mit Mittel- und Südamerika, Australien und Ozeanien, Europa und auch beim Verkehr innerhalb Deutschlands zu verzeichnen. Bezogen auf einzelne Länder liegen die Russische Föderation mit einem Plus von über 44% und die Volksrepublik China mit knapp 40% Zunahme an der Spitze. Die größten Rückgänge verzeichneten mit knapp 19% Lettland, gefolgt vom Vereinigten Königreich mit über 17%.

Bei den wichtigsten deutschen Seehäfen hat sich auf den Plätzen zwei und drei eine Umkehrung der Ränge ergeben: Die Bremischen Häfen (Bremen Stadt und Bremerhaven)

nehmen nunmehr die zweite Stelle ein und haben Wilhelmshaven auf Position drei verdrängt. An der überragenden Stellung Hamburgs im deutschen Seeverkehr hat sich nichts geändert.

Geringe Zunahme des Seegüterumschlags um 0,1%

Im Jahr 2002 wurden im Seeverkehr in deutschen Häfen 246,4 Mill. t Güter ein- und ausgeladen. Mit dieser nur noch sehr geringen Zunahme um 0,3 Mill. t oder 0,1% hat sich die positive Entwicklung in den Vorjahren (2001: +1,5%; 2000: +8,2%) nicht mehr fortgesetzt (siehe Schaubild 1), was auf die allgemeine konjunkturelle Lage zurückzuführen sein dürfte. Allerdings zeigen sich im Jahresverlauf Erholungstendenzen: Während bis in den August 2002 hinein die Vorjahresergebnisse überwiegend unterschritten wurden (Januar 2002 gegenüber Januar 2001: -4,8%), liegen die Monatsergebnisse am Jahresende mehrheitlich über denen des Jahres 2001. So weisen der November und Dezember 2002 gegenüber den entsprechenden Monaten des Vorjahres eine Zunahme von etwa 3,5% auf (siehe Schaubild 2).

Anders als im Jahr 2001 und davor konnte sich der deutsche Seehandel diesmal nicht von der allgemeinen Wirtschaftslage abkoppeln. Mit der bereits genannten 0,1-prozentigen Zunahme entsprach die Entwicklung der Ein- und Ausladungen von Seeschiffen nahezu der des nationalen Bruttoinlandsproduktes, das 2002 um 0,2% zugenommen hat. Aufgrund der zunehmend stärker werdenden Verflechtung der deutschen Häfen mit dem Ausland – von den 2002 umge-

Schaubild 1

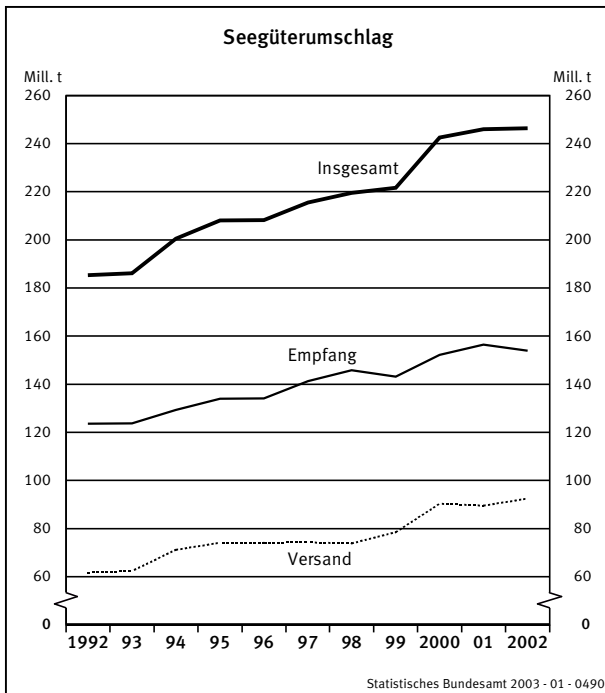
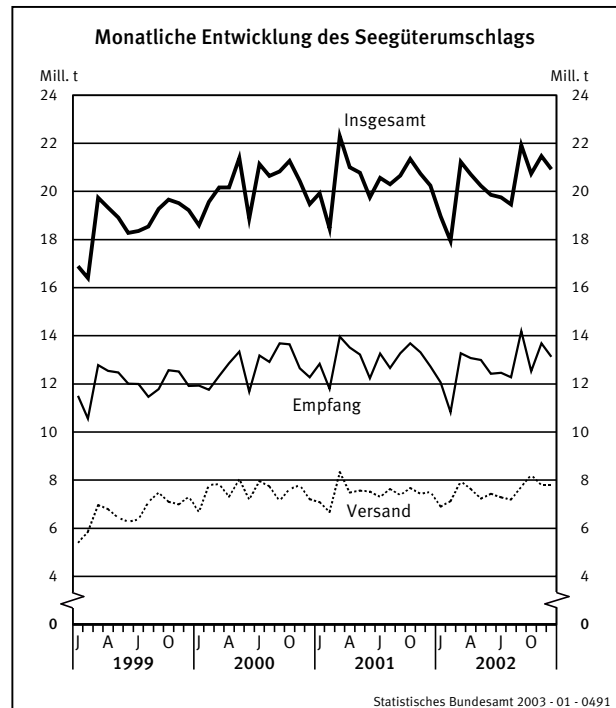


Schaubild 2



schlagenen 246,4 Mill. t Gütern wurden 238,0 Mill. t und damit knapp 97% im Verkehr mit Häfen im Ausland abgewickelt – ist auch die internationale wirtschaftliche Entwicklung von großem Einfluss. So weist die Europäische Union (EU) (ohne Deutschland) ein Wirtschaftswachstum von 1,3% auf, die Vereinigten Staaten eines von 2,4%. Ihren Niederschlag findet diese Entwicklung darin, dass die deutsche Exportindustrie ihren Seegüterversand über deutsche Seehäfen 2002 um 3,4% steigern konnte, wogegen der Empfang aus dem Ausland, bedingt durch die Nachfrageschwäche in Deutschland, um 1,6% abnahm.

Verglichen mit den anderen Verkehrsträgern hat sich der Seeverkehr insgesamt positiv entwickelt. So nahm 2002 die beförderte Gütermenge bei der Binnenschifffahrt um knapp 2% ab, die Transportleistung sank um 1%.¹⁾ Bei der Bahn war ein Rückgang von 1% bei der Beförderungsmenge, bei der Beförderungsleistung eine Abnahme von 3% zu verzeichnen. Die Zahl der transportierten Personen sank um 1,7%, die Personentransportleistung ging sogar um 6% zurück.²⁾ Ebenfalls rückläufig – und zwar im dritten Jahr in Folge – war der Straßengüterverkehr, dessen Beförderungsmenge sich um 5,7% verringerte.³⁾ Dagegen konnte der Luftverkehr seine beförderte Frachtmenge um 4,1% steigern. Rückläufig war aber auch hier die Menge der transportierten Passagiere, ihre Zahl verringerte sich um 3,3%.⁴⁾ Ebenfalls zugenommen – wenn auch geringfügig – hat die Beförderung von Rohöl durch Rohrleitungen, hier war 2002 eine Zunahme um 0,7% zu verzeichnen.⁵⁾

Die Seefrachtraten lagen im Jahr 2002 erheblich unter denen des Vorjahres. Mit einem Index von 95,0 (1995 = 100) wurde der Wert von 2001, der bei 113,9 lag, deutlich unterschritten. Im Monatsverlauf zeigen sich allerdings – wie bei den Umschlagszahlen – leichte Verbesserungen. Betrug der Index im Januar 2002 nur 92,8 – mehr als 26 Punkte unter dem Wert von Januar 2001 –, so wurden im Oktober und November 2002 schon wieder Werte von über 99 erreicht. Der Dezemberwert lag mit 96,7 aber immer noch um mehr als 5 Punkte unter dem des Vorjahresmonats.⁶⁾

Nur noch Zunahme beim Versand nach Häfen außerhalb Deutschlands

Anders als im Vorjahr ist die Zunahme der Seegüterumschläge 2002 ausschließlich auf vermehrte Transporte von deutschen zu ausländischen Häfen zurückzuführen. In dieser Verkehrsrelation nahmen die Transporte um 2,8 Mill. t oder 3,4% zu und betragen nunmehr 88,5 Mill. t (siehe Tabelle 1). Alle anderen Relationen – Empfang und Versand zwischen deutschen Häfen, Empfang von Häfen außerhalb Deutschlands – weisen dagegen negative Veränderungsdaten auf. Die beim Versand mit Seeschiffen mengenmäßig wichtigste Güterabteilung war auch 2002 mit 40 Mill. t wieder „Andere Halb- und Fertigwaren“, deren Export, verglichen mit

1) Siehe Winter, H.: „Binnenschifffahrt 2002 – Fortsetzung des konjunkturbedingten Transportrückgangs“ in WiSta 7/2003, S. 623 ff.

2) Siehe Fischer, R.: „Eisenbahnverkehr 2002“ in WiSta 6/2003, S. 506 ff.

3) Siehe Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 1.1 „Verkehr aktuell“ 7/2003, Tabelle 1.6.

4) Siehe Fischer, R.: „Gewerblicher Luftverkehr 2002“ in WiSta 4/2003, S. 338 ff.

5) Siehe Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 1.1 „Verkehr aktuell“ 7/2003, Tabelle 1.7.

6) Siehe Fachserie 17 „Preise“, Preise für Verkehr und Nachrichtenübermittlung, Indizes der Seefrachtraten, Dezember 2002, zu beziehen über den Statistik-Shop des Statistischen Bundesamtes (<http://www.destatis.de/shop>).

Tabelle 1: Seegüterumschlag nach Fahrtgebieten

Fahrtgebiet	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung
	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,4	8,5	-2,1	4,5	4,6	-2,8	3,9	3,9	-1,3
Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands	238,0	237,5	+0,2	149,5	151,9	-1,6	88,5	85,7	+3,4
Europa	149,6	153,0	-2,2	100,5	105,2	-4,5	49,2	47,8	+2,8
Europäische Union	95,5	98,9	-3,4	56,6	60,7	-6,7	38,8	38,1	+1,8
Sonstiges Europa	54,2	54,2	+0,1	43,9	44,5	-1,5	10,3	9,7	+7,1
Ostseegebiet	76,1	73,8	+3,2	50,2	48,9	+2,6	25,9	24,8	+4,2
darunter:									
Schweden	25,1	24,6	+1,9	14,2	14,1	+0,9	10,9	10,5	+3,1
Finnland	15,9	15,5	+2,1	10,5	10,5	-0,3	5,4	5,0	+7,2
Dänemark, Ostsee	8,6	8,3	+3,8	4,6	4,1	+11,3	4,0	4,2	-3,7
Lettland	6,2	7,6	-18,9	5,6	7,1	-21,8	0,6	0,5	+23,6
Polen	6,5	6,3	+3,1	5,0	5,0	+0,7	1,5	1,3	+11,9
Russische Föderation, Ostsee	8,5	5,9	+44,2	6,1	3,8	+58,6	2,4	2,0	+16,8
Nordeuropa	49,7	56,1	-11,4	39,2	45,1	-13,2	10,6	11,0	-3,8
darunter:									
Vereinigtes Königreich	23,5	28,4	-17,3	16,2	20,8	-22,3	7,3	7,6	-3,7
Norwegen, Skagerrak und Oslofjord	24,0	25,1	-4,3	21,3	22,5	-5,3	2,7	2,6	+4,7
Westeuropa	18,7	18,3	+1,8	9,2	9,4	-1,7	9,5	9,0	+5,3
dar.: Niederlande	7,8	8,3	-5,3	4,9	5,2	-5,5	2,9	3,1	-4,9
Süd- und Südosteuropa	5,2	4,8	+7,0	1,9	1,8	+5,0	3,3	3,0	+8,3
Nordamerika	19,5	18,7	+4,4	8,3	8,1	+3,0	11,2	10,6	+5,5
Mittel- und Südamerika	16,2	17,3	-6,5	12,3	13,5	-8,7	3,9	3,8	+1,5
Mittel- und Südamerika, Ostküste	13,9	14,4	-3,1	10,3	10,9	-5,5	3,6	3,4	+4,7
dar.: Brasilien	8,5	8,3	+1,9	6,8	6,5	+3,8	1,7	1,8	-5,0
Mittel- und Südamerika, Westküste	2,3	3,0	-22,5	2,0	2,6	-22,2	0,3	0,4	-24,3
Asien	34,5	31,1	+10,9	15,1	13,1	+15,5	19,4	18,1	+7,7
Asien, Mittelmeer	1,2	1,0	+19,3	0,6	0,2	+167,8	0,6	0,8	-20,9
Rotes Meer bis Persischer Golf	3,8	3,8	-0,8	0,4	0,4	+4,1	3,4	3,4	-1,4
Mittlerer Osten	2,5	1,9	+26,2	1,1	1,0	+18,0	1,3	1,0	+34,1
Ostasien	18,6	16,5	+12,7	8,1	7,1	+15,3	10,4	9,4	+10,7
dar.: Volksrepublik China	6,5	4,7	+39,3	3,8	2,7	+42,6	2,7	2,0	+34,7
Südostasien	8,5	7,9	+8,0	4,9	4,5	+8,5	3,7	3,4	+7,4
dar.: Singapur	4,8	4,5	+5,2	2,5	2,4	+5,2	2,2	2,1	+5,3
Afrika	16,5	15,7	+5,3	12,2	10,9	+12,4	4,3	4,8	-10,5
Nordafrika	5,6	5,5	+1,9	3,1	2,3	+33,3	2,5	3,2	-20,8
Westafrika	5,4	5,1	+5,8	4,5	4,2	+8,5	0,9	0,9	-6,7
Ostafrika	0,2	0,2	+1,2	0,1	0,0	+32,1	0,1	0,1	-9,1
Südafrika	5,3	4,9	+8,9	4,5	4,3	+4,7	0,8	0,6	+40,7
dar.: Republik Südafrika	5,3	4,8	+9,3	4,5	4,3	+4,7	0,8	0,5	+46,9
Australien und Ozeanien	1,6	1,7	-5,6	1,0	1,2	-9,8	0,6	0,5	+3,5
Insgesamt ...	246,4	246,1	+0,1	153,9	156,5	-1,6	92,4	89,6	+3,2

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

dem Vorjahr, um 6,5% zugenommen hat (siehe Tabelle 2 auf S. 732). Auch bei der zweitwichtigsten Güterabteilung – Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase – ist ein Zuwachs der Ausfuhr über See von 3,3% zu verzeichnen. Stark rückläufig hat sich dagegen der Versand landwirtschaftlicher und verwandter Erzeugnisse entwickelt. Mit nur noch 8,8 Mill. t lag hier die Ausfuhr um 8,6% unter der des Jahres 2001.

Der Empfang aus dem Ausland war – trotz eines Rückgangs von 1,6% – auch im Jahr 2002 die mengenmäßig wichtigste Verkehrsrelation. Mit knapp 154 Mill. t war hier aber, verglichen mit dem Vorjahr, ein Rückgang von 2,4 Mill. t zu verzeichnen. Besonders kräftig gestiegen sind beim Empfang aus dem Ausland die Getreideeinfuhren mit über 34% sowie die Einfuhren chemischer Erzeugnisse mit knapp 12% und elektrotechnischer Erzeugnisse mit 8,5%. Starke Rückgänge verzeichnen dagegen die Importe von Kraftstoffen und Heizöl (-22,9%), chemischen Düngemitteln (-19,7%) und NE-Metallerzen, -abfällen und -schrott (-13,7%).

Eine langfristige Betrachtung der Umschlagentwicklung wichtiger Gutarten zeigt Schaubild 3 auf S. 732. Hier wird deutlich, dass sich zwischen 1992 und 2002 insbesondere der Umschlag von Halb- und Fertigerzeugnissen enorm steigerte und in diesem Zeitraum um nahezu 15 Mill. t zugenommen hat. Erdöl, für das bis 1998 ebenfalls ein stetiger Anstieg festzustellen war, zeigte in den letzten vier Jahren eine rückläufige Tendenz und erreichte im Jahr 2002 Umschlagzahlen, die knapp denen von 1996 entsprechen.

Vereinigtes Königreich als wichtigster Seehandelspartner wieder von Schweden verdrängt

In der Rangliste der wichtigsten Ein- und Ausladeländer für die deutschen Seehäfen musste 2002 das Vereinigte Königreich (mit 23,5 Mill. t) seinen ersten Platz, den es 2001 über-

Tabelle 2: Seegüterumschlag nach Gutarten

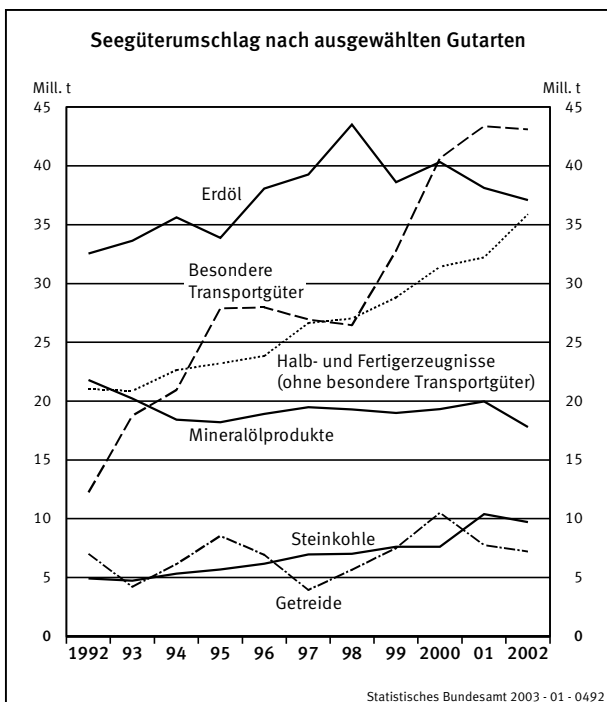
Güterabteilung	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung
	Mill. t	Mill. t	% ¹⁾	Mill. t	Mill. t	% ¹⁾	Mill. t	Mill. t	% ¹⁾
Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	15,8	16,3	-2,8	7,0	6,7	+5,5	8,8	9,6	-8,6
darunter:									
Getreide	7,2	7,8	-7,4	1,5	1,1	+34,2	5,7	6,6	-14,4
Holz und Kork	4,7	4,9	-4,2	3,0	3,3	-8,6	1,7	1,6	+5,0
Andere Nahrungs- und Futtermittel	18,6	18,4	+1,0	11,0	10,6	+3,8	7,6	7,8	-2,7
darunter:									
Futtermittel	4,4	4,7	-7,9	2,9	3,1	-6,2	1,5	1,7	-10,9
Ölsaaten, Ölfrüchte, pflanzliche und tierische Fette	5,0	5,0	-1,4	3,7	3,8	-2,0	1,3	1,2	+0,4
Feste mineralische Brennstoffe	11,5	12,1	-5,0	11,4	12,0	-5,3	0,1	0,1	0
dar.: Steinkohle und Steinkohlenbriketts	9,7	10,4	-6,8	9,7	10,4	-7,0	0,0	0,0	0
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	57,3	60,3	-4,9	45	48,3	-6,9	12,4	12,0	+3,3
darunter:									
Rohes Erdöl	37,1	38,1	-2,8	35,7	36,8	-2,9	1,3	1,3	-1,6
Kraftstoffe und Heizöl	17,8	20,0	-10,6	7,7	10,0	-22,9	10,1	10,0	+1,7
Erze und Metallabfälle	19,8	20,6	-3,6	18,0	18,7	-3,6	1,8	1,9	-3,6
darunter:									
Eisenerze	13,9	14,1	-1,0	13,9	14,1	-1,0	0,0	0,0	0
NE-Metallerze, -abfälle und -schrott	4,3	5,0	-13,1	3,6	4,1	-13,7	0,7	0,8	-10,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	9,2	8,7	+5,3	3,0	3,0	+1,6	6,1	5,7	+7,2
dar.: Stahlbleche, Bandstahl, Weißblech	2,8	2,6	+9,7	0,6	0,6	+7,2	2,2	2,0	+10,4
Steine und Erden	13,3	12,9	+2,8	10,0	10,2	-1,8	3,3	2,7	+19,9
Düngemittel	5,5	5,7	-3,8	1,4	1,7	-16,5	4,1	4,1	+1,5
dar.: Chemische Düngemittel	5,2	5,4	-3,4	1,2	1,5	-19,7	3,9	3,8	+3,2
Chemische Erzeugnisse	16,3	15,4	+5,7	7,4	6,6	+11,7	8,9	8,8	+1,3
dar.: Chemische Grundstoffe	7,9	8,0	-0,3	2,7	2,6	+5,7	5,2	5,4	-3,1
Andere Halb- und Fertigwaren	79,0	75,6	+4,5	39,7	38,7	+2,6	39,3	36,9	+6,5
darunter:									
Besondere Transportgüter	43,1	43,4	-0,6	20,3	21,0	-3,4	22,8	22,4	+2,0
Elektrotechnische Erzeugnisse	7,6	6,9	+10,6	3,0	2,8	+8,5	4,6	4,1	+12,1
Insgesamt ...	246,4	246,1	+0,1	153,9	156,5	-1,6	92,4	89,6	+3,2

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

nommen hatte, wieder an Schweden mit 25,1 Mill. t abtreten (siehe Tabelle 1). Ursache hierfür ist, dass sowohl der Versand in das Vereinigte Königreich einen Rückgang von

3,7% aufweist, vor allem aber sich der Empfang um über 22% verringert hat. Insgesamt nahm der Seegüterumschlag mit dem Vereinigten Königreich um mehr als 17% ab, ein Rückgang, der nur von denen im Seegüterumschlag mit der Westküste Mittel- und Südamerikas (-22,5%) und mit Lettland (-18,9%) übertroffen wird. Der Seegüterumschlag mit Schweden nahm dagegen sowohl beim Empfang (+0,9%) als auch beim Versand (+3,1%) zu und steigerte sich insgesamt um 0,5 Mill. t oder 1,9%.

Schaubild 3

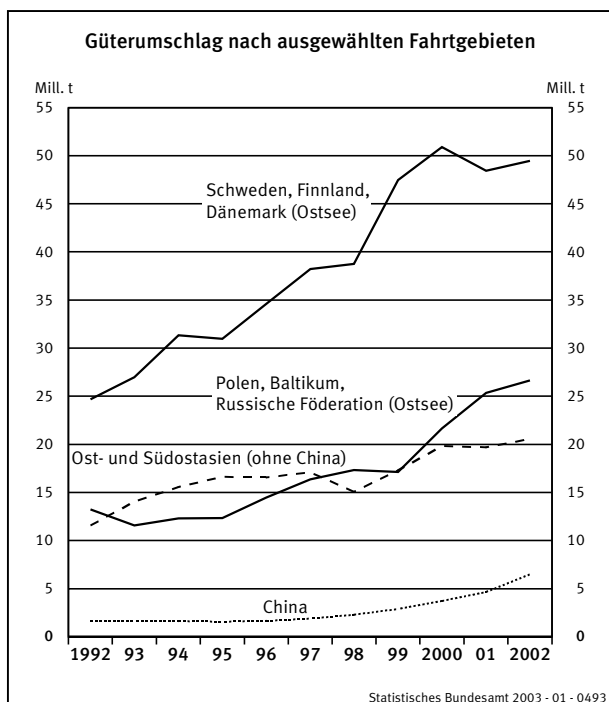


Global betrachtet zeigt das Fahrtgebiet Asien mit einer Zunahme des Seegüterumschlags von knapp 11% die stärkste Zunahme, gefolgt von Afrika mit +5,3% und Nordamerika mit 4,4%. Rückläufig war der Umschlag dagegen im Verkehr mit Mittel- und Südamerika (-6,5%), Australien und Ozeanien (-5,6%), Europa (-2,2%) und auch mit deutschen Häfen (-2,1%). Innerhalb dieser kontinentalen Fahrtgebiete zeigen sich zum Teil gravierende Unterschiede. Während in Asien und Afrika fast überall Zunahmen zu verzeichnen sind, differieren die einzelnen europäischen Fahrtgebiete erheblich. Einem Rückgang der Umschlagzahlen von 3,4% mit Ländern der Europäischen Union steht ein Zuwachs bei den Staaten des Ostseegebietes von 3,2% gegenüber, wobei hier insbesondere die Russische Föderation mit einem Anstieg des Seegüterumschlags von über 44% herausragt. Ebenfalls rückläufig ist der Umschlag mit Nordeuropa. Die Abnahme von über 11% entsteht dabei hauptsächlich durch den bereits beschriebenen starken Rückgang des Seegüterumschlags mit dem Vereinigten Königreich. Nur geringfügig

gig verändert hat sich der Umschlag mit Westeuropa. Hier ist eine Zunahme von 1,8% auf nunmehr 18,7 Mill. t zu verzeichnen, wobei allerdings für die Niederlande, deren Anteil an diesem Fahrtgebiet über 40% beträgt, eine Abnahme von über 5% festzustellen ist.

Wie sich der Seegüterumschlag mit den wichtigsten Fahrtgebieten in den letzten zehn Jahren entwickelt hat, macht Schaubild 4 deutlich. Die skandinavischen Länder Dänemark, Finnland und Schweden, für die 1992 etwa 25 Mill. t Umschlag ausgewiesen wurden, liegen nunmehr bei knapp 50 Mill. t und damit etwa doppelt so hoch wie vor einer Dekade. In den letzten drei Jahren ist allerdings eine Stagnation festzustellen. Für die anderen Ostseeanliegerstaaten (Polen, Baltikum, Russische Föderation) ist nach einer Stagnationsphase bei etwa 14 Mill. t Seegüterumschlag zwischen 1992 und 1995 ein kontinuierlicher Anstieg auf nunmehr über 25 Mill. t festzustellen. Ebenfalls einen kontinuierlichen Anstieg zeigen der Osten und Südosten Asiens (ohne die Volksrepublik China), wobei im Jahr 1998 aber ein Einbruch zu verzeichnen war. Zurückzuführen war dieser auf die so genannte „Asienkrise“, die zwischen 1997 und 1999 wichtige Länder in diesem Raum wie Thailand, Malaysia, Taiwan, Singapur und Japan getroffen hat. Dass die Volksrepublik China von diesem wirtschaftlichen Einbruch weniger betroffen war, zeigt der Kurvenverlauf für dieses Land in Schaubild 4: Während sich in den ersten fünf Jahren des betrachteten Zeitraums der Seegüterumschlag hier kaum veränderte und unter 5 Mill. t lag, ist seit 1997 ein stetiger Anstieg auf 6,5 Mill. t im Jahr 2002 zu beobachten. Dabei übertraf die Volksrepublik China 2002 mit einem Plus von 39,3% die schon sehr starke Zunahme von über 25%

Schaubild 4



im Jahr 2001 und wurde hinsichtlich dieses Wachstums nur von der Russischen Föderation übertroffen, die besonders große Zuwächse beim Empfang von Erdöl, Mineralölprodukten und Gasen aufwies. Der Empfang aus der Volksrepublik China nahm mit 42,6% stärker zu als der Versand mit knapp 35%. In absoluten Zahlen sind 3,8 Mill. t über See aus der Volksrepublik China eingeführt, aber nur 2,7 Mill. t dorthin ausgeführt worden. Diese Zahlen spiegeln sich auch im ständig größer werdenden Handelsbilanzdefizit Deutschlands mit der Volksrepublik China wider.⁷⁾

Nochmalige Steigerung des Güterverkehrs auf dem Nord-Ostsee-Kanal

Im Jahr 2002 passierten 34 987 Handelsschiffe den Nord-Ostsee-Kanal⁸⁾, eine Zunahme um 292 oder 0,8% gegenüber 2001. Nur ein gutes Drittel dieser Schiffe fuhr unter deutscher Flagge, womit sich deren Anteil erneut leicht verringert hat. Bezogen auf den Rauminhalt der Schiffe in NRZ (= Nettoraumzahl) lag der deutsche Anteil sogar nur bei einem knappen Viertel, ebenfalls mit sinkender Tendenz. Insgesamt hat sich die Nettoraumzahl von 2001 auf 2002 um über 1,2 Mill. oder 2,7% erhöht, was darauf hinweist, dass der Nord-Ostsee-Kanal in zunehmendem Maße von größeren Schiffen benutzt wird. So lag die Nettoraumzahl pro Schiff 2001 bei 1 348, im Jahr 2002 schon bei 1 373. Schiffe unter deutscher Flagge waren mit einer Nettoraumzahl von 895 dabei nur etwa halb so groß wie solche unter ausländischen Flaggen mit einer Nettoraumzahl von 1 667.

Die am häufigsten vertretene ausländische Flagge war die der Niederlande. Mit mehr als 5 800 waren knapp 17% aller bzw. 27% der ausländischen Schiffe niederländischer Herkunft. An zweiter Stelle steht mit etwa 3 300 Schiffen die Flagge von Antigua und Barbuda, ein Staat, der zu den so genannten „Billigflaggen“ zählt. Den dritten Platz nimmt mit etwas über 1 600 Schiffen die Russische Föderation ein, für deren wichtigsten Ostseehafen – Sankt Petersburg – der Nord-Ostsee-Kanal den kürzesten Weg auf die Weltmeere darstellt.

Das Gewicht der auf den Schiffen transportierten Ladung hat sich zwischen 2001 und 2002 auf 64,6 Mill. t und damit um 3,4% erhöht. Wie schon im Vorjahr, als der Zuwachs sogar 8% betrug, setzt sich damit eine Entwicklung fort, die den in den 1990er-Jahren feststellenden Rückgang des Schiffs- und Ladungsaufkommens auf dem Nord-Ostsee-Kanal umkehrt.

Weiterhin starke Zunahme der Containertransporte

Die im Jahr 2002 insgesamt festzustellende Zunahme des Güterumschlags von nur 0,1% zeigt bei einer Betrachtung

7) 2002: Wert der Einfuhren aus China: 21 067,6 Mill. Euro; Wert der Ausfuhren nach China: 14 494,4 Mill. Euro (siehe <http://www.destatis.de>, Außenhandel, Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel).

8) Siehe Fachserie 8, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2002“, Tabelle 18. Die Daten zum Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal werden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord erhoben.

Tabelle 3: Seegüterumschlag nach Massen- und Stückgut

Massen- und Stückgut Verpackungsart	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung
	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾
Massengut	124,5	130,3	-4,5	93,3	98,2	-5,0	31,2	32,1	-2,8
fest	60,7	63,7	-4,8	45,1	46,9	-3,8	15,6	16,8	-7,4
flüssig	63,8	66,5	-4,2	48,1	51,2	-6,1	15,6	15,3	+2,2
Stückgut	121,9	115,8	+5,3	60,7	58,3	+4,0	61,2	57,5	+6,5
in Containern	72,2	65,6	+10,0	34,5	31,1	+11,1	37,7	34,6	+9,1
auf Fahrzeugen	28,7	28,3	+1,3	15,7	15,7	-0,3	13,0	12,5	+3,4
sonstiges Stückgut	21,0	21,9	-3,8	10,5	11,5	-9,0	10,6	10,4	+2,0
Insgesamt ...	246,4	246,1	+0,1	153,9	156,5	-1,6	92,4	89,6	+3,2

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

der „Erscheinungsform“ der Ladung große Unterschiede (siehe Tabelle 3). Differenziert wird dabei 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. 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.

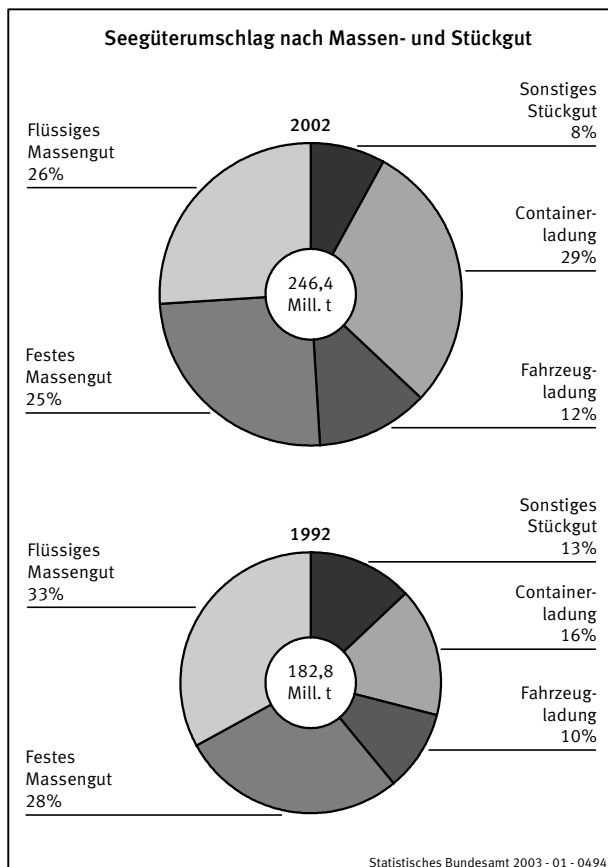
Wie schon im Vorjahr hat sich auch 2002 der Umschlag mit Containern am positivsten entwickelt. Er nahm von 65,6

Mill. t auf nunmehr 72,2 Mill. t zu, was einer Zunahme von 10% entspricht. Damit betrug der Anteil der Containerladungen am Gesamtumschlag über 29% (siehe Schaubild 5), 2001 waren es nur knapp 27%. Wie dynamisch sich der Umschlag mit Containern entwickelt hat, macht ein Vergleich mit den letzten zehn Jahren sichtbar. So betrug der Anteil der Containerladungen 1992 nur 16%, lag damit also weit unter den Anteilen des festen und flüssigen Massengutes (28 bzw. 33%). Im Jahr 2002 hat die Containerladung die entsprechenden Anteile der Massengüter dagegen übertroffen: Flüssiges Massengut macht nur noch 26% des Gesamtumschlags aus, festes Massengut 25%.

Unterschieden nach Fahrtgebieten beträgt der Anteil des innerdeutschen Containerhandels mit 2,3 Mill. t Umschlag nur etwas über 3%. Mit einer Veränderungsrate von +3,2% entwickelte er sich zudem auch wesentlich schwächer als der gesamte Containerumschlag. Von den ausländischen Fahrtgebieten ist die größte Dynamik im Containerhandel mit einem Zuwachs von über 13% für Asien festzustellen. Mit 28,3 Mill. t Containerumschlag übertrifft dieser Erdteil seit einigen Jahren auch Europa, das im Jahr 2002 knapp 26 Mill. t aufwies und dessen Umschlagzahlen in Containern, verglichen mit dem Vorjahr, um etwas über 12% angestiegen sind. Innerhalb der Hauptfahrtgebiete zeigen die Russische Föderation und die Volksrepublik China die stärksten Zunahmen, eine Entwicklung, die auch schon bei der Vorstellung der Seehandelspartner in einem der vorangegangenen Abschnitte dieses Berichts beschrieben wurde. So nahm der Containerumschlag mit der Russischen Föderation um etwas über 31% zu, der mit der Volksrepublik China sogar um 38,5%. Eine besondere Entwicklung ist für Afrika festzustellen. Insgesamt hat sich der Containerumschlag mit diesem Kontinent um 3% erhöht, diese Steigerung ist aber ausschließlich auf eine Zunahme des Containerumschlags von knapp 16% für Südafrika zurückzuführen. Nord-, West- und Ostafrika verzeichneten dagegen Rückgänge von 3,8% bis zu 6,9%.

Während im Jahr 2001 das flüssige Massengut mit 66,5 Mill. t noch die absolut größte Umschlagmenge in deutschen Häfen aufwies, musste es sich 2002 mit 63,8 Mill. t und einem Rückgang um 4,2% mit dem zweiten Platz – nach den Containern – begnügen. Eine mit -4,8% noch stärkere Abnahme ist für das feste Massengut festzustellen, das mit nunmehr knapp 61 Mill. t den dritten Platz einnimmt. Die

Schaubild 5



mengenmäßig kleinsten „Ladungsarten“ – das Stückgut auf Fahrzeugen und das sonstige Stückgut – weisen zwischen 2001 und 2002 gegenläufige Entwicklungen auf. So zeigt sich beim Stückgut auf Fahrzeugen noch ein geringfügiger Zuwachs von 1,3% auf 28,7 Mill. t, wogegen sich das sonstige Stückgut um 3,8% auf nur noch 21 Mill. t verringert hat.

Überdurchschnittlicher Zuwachs für Hamburg, starker Rückgang für Wilhelmshaven

Von den fünf größten deutschen Seehäfen hatten im vergangenen Jahr drei Zuwächse ihres Umschlags zu verzeichnen, zwei mussten Rückgänge hinnehmen (siehe Tabelle 4). Ein überdurchschnittliches Wachstum von 4,6% konnte erneut der größte deutsche Seehafen Hamburg aufweisen. Sein Gesamtumschlag im Jahr 2002 erreichte 86,7 Mill. t und hat damit um knapp 4 Mill. t zugenommen. Auch schon von 2000 auf 2001 war es Hamburg gelungen, seinen Güterumschlag um fast 6 Mill. t oder 7,8% auf 82,9 Mill. t zu steigern. Damit hat sich der mit Abstand größte deutsche Seehafen in seiner wirtschaftlichen Entwicklung erneut von der Welt- und Binnenkonjunktur weitgehend abgekoppelt. Die Ursache liegt zum einen in den international ständig ansteigenden Containerverkehren, für Hamburg speziell aber auch in der Vertiefung der Elbfahrinne.⁹⁾ Ein besonderes Spezifikum

Hamburgs ist zudem seine Lage: Kein Überseehafen der Welt liegt wie die Hansestadt mehr als 100 km tief im Landesinneren. Die lange Revierfahrt, die in der Vergangenheit oft als Standortnachteil angesehen wurde, stellt sich mittlerweile mehr und mehr als Vorteil heraus, da der überwiegende Teil der Kosten eines Transports nicht auf See, sondern auf dem Landweg zum Abnehmer hin anfällt. Dabei bemisst sich die Wirtschaftlichkeit eines Hafens am so genannten „Loco-Verkehr“, also daran, wie viel Container im heimischen Umfeld ein- oder ausgepackt werden. Für Hamburg liegt dieser Anteil bei 30%, in Bremerhaven und Rotterdam – zwei der Hauptkonkurrenten – beträgt er jeweils nur 15%. Ein weiterer Vorteil Hamburgs, verglichen mit anderen deutschen und ausländischen – insbesondere niederländischen und belgischen – Seehäfen, liegt in der verkehrsgeographisch günstigen Lage an der Schnittstelle zwischen Ost- und Nordsee sowie in der Verbindung über die Elbe mit den deutschen und tschechischen Binnenhäfen. So war es Hamburg in den vergangenen Jahren möglich, sowohl vom Boom des Asienverkehrs zu profitieren, als auch vom erheblich gestiegenen Verkehrsaufkommen der Ostsee-Anrainerstaaten. Die Bedeutung Hamburgs ist, verglichen mit den anderen Nordseehäfen, seit 1990 kontinuierlich gewachsen. Zum Ausdruck kommt diese Entwicklung insbesondere in den absoluten Zahlen der umgeschlagenen Container. Wurden vor einem Jahrzehnt in Rotterdam als dem größten Containerhafen Europas noch fast doppelt so viel Behälter umgeschlagen wie in Hamburg, so hat sich dieser Abstand 2002 stark verringert: 6,5

Tabelle 4: Seegüterumschlag nach Häfen

Hafen	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung
	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾
Hamburg	86,7	82,9	+4,6	52,7	51,1	+3,3	34,0	31,9	+6,6
Bremen/Bremerhaven	40,5	40,1	+1,0	22,9	23,0	-0,3	17,5	17,1	+2,6
Bremen Stadt	13,0	13,6	-3,7	10,0	10,6	-5,3	3,0	2,9	+2,0
Bremerhaven	27,4	26,5	+3,4	12,9	12,4	+4,0	14,5	14,1	+2,8
Wilhelmshaven	38,8	40,9	-5,0	30,3	32,2	-6,1	8,5	8,6	-1,1
Rostock	17,3	17,1	+1,7	9,6	9,6	-0,5	7,7	7,4	+4,4
Lübeck	17,0	17,0	-0,1	10,4	10,3	+0,8	6,6	6,7	-1,6
Brunsbüttel	7,6	7,7	-2,0	5,2	5,4	-3,5	2,3	2,3	+1,6
Brake	5,0	5,0	-0,1	3,1	3,1	-0,4	1,9	1,9	+0,5
Bützfleth	3,7	4,0	-9,4	2,5	2,9	-12,9	1,1	1,1	-0,7
Emden	3,4	3,4	+0,6	2,3	2,3	-1,9	1,1	1,1	+6,2
Puttgarden	3,3	3,4	-2,4	1,3	1,4	-3,1	1,9	2,0	-1,9
Kiel	3,2	3,4	-4,5	1,6	1,8	-11,0	1,6	1,5	+3,4
Nordenham	3,1	3,6	-13,2	2,9	3,2	-10,1	0,3	0,4	-34,9
Saßnitz	3,0	3,0	-0,8	1,4	1,6	-8,9	1,5	1,4	+8,2
Wismar	2,8	2,8	+1,1	1,7	1,8	-7,6	1,2	1,0	+16,7
Duisburg	2,4	2,4	+1,0	0,6	0,7	-9,3	1,8	1,7	+5,2
Cuxhaven	1,2	1,3	-4,6	0,6	0,7	-12,3	0,6	0,6	+5,3
Stralsund	0,9	0,7	+38,6	0,5	0,3	+57,2	0,4	0,3	+21,0
Sonstige Häfen	6,4	7,4	-14,4	4,2	4,9	-15,8	2,2	2,5	-11,4
Insgesamt ...	246,4	246,1	+0,1	153,9	156,5	-1,6	92,4	89,6	+3,2
nachrichtlich:									
Ostseehäfen	50,0	50,6	-1,1	28,0	28,8	-2,8	22,0	21,8	+1,2
Nordseehäfen	193,2	192,5	+0,4	124,9	126,6	-1,3	68,2	65,8	+3,6
Eigengewichte der Ladungsträger	42,4	39,4	+7,7	21,2	19,7	+7,8	21,2	19,7	+7,6

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

9) Siehe hierzu: „Hamburgs Hafen erweist sich als konjunkturresistent“, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 17. Juli 2003, S. 16.

Mill. Einheiten in Rotterdam, 5,4 Mill. in Hamburg. Zum Vergleich: In Antwerpen waren es 4,8 Mill., in den bremischen Häfen 3 Mill. Container.

Während auch die bremischen Häfen noch einen Zuwachs aufweisen – zwar nur 1% und ausschließlich in Bremerhaven (+3,4%), für Bremen Stadt dagegen ein Minus von 3,7% – ist für Wilhelmshaven ein verhältnismäßig starker Rückgang von 5% festzustellen. Damit setzte sich die Entwicklung des Vorjahres fort, in dem sowohl Bremen Stadt mit –5,8% als auch Wilhelmshaven mit –5,9% starke Umschlagrückgänge hinnehmen mussten. Die herausragende Entwicklung von Nordenham im Jahr 2001 (+91%) hat sich nicht fortgesetzt, im Gegenteil: Mit einem Minus des Seegüterumschlags von über 13% weist dieser Hafen von den 18 größten Häfen Deutschlands den stärksten Rückgang auf. Zurückzuführen dürfte dies darauf sein, dass der Hafen Nordenham stark vom Empfang der Massengüter Steinkohle und Mineralölprodukte abhängig ist, und der Containerverkehr hier nur unterdurchschnittlich vertreten ist. Eine stark gegenteilige Entwicklung zeigt sich 2002 dagegen für Stralsund. Mit einem Umschlagzuwachs von knapp 39% – beim Empfang über 57%, beim Versand 21% – nimmt dieser Ostseehafen die Spitzenposition unter allen deutschen Häfen ein, wobei hier allerdings die sehr niedrigen absoluten Werte (0,7 Mill. t Umschlag im Jahr 2001, 0,9 Mill. t 2002) zu berücksichtigen sind.

Geringfügige Zunahme der deutschen Flagge

Nachdem in den letzten Jahrzehnten mehr und mehr deutsche Reeder in so genannte „Billigregister“ geflüchtet sind, um ihre Schiffe kostengünstiger betreiben zu können (weniger und billigeres Personal, geringere Steuern und Auflagen), hat der Gesetzgeber in der Zwischenzeit Maßnahmen ergriffen, diesen stetigen Trend der Ausflagung zu stoppen. Ziel war es dabei, das deutsche Schiffsregister für die deutschen

Reeder attraktiver zu machen. Nach kurzzeitigen Erfolgen – 1999 konnte ein außergewöhnlicher Anstieg der Seegüterumschläge der Schiffe unter deutscher Flagge in deutschen Häfen festgestellt werden – war der Anteil der deutschen Schiffe am Umschlag aber sowohl im Jahr 2000 als auch 2001 wieder rückläufig. Für 2002 ist nunmehr wieder ein – wenn auch geringer – Zuwachs von 0,6% auf 32,4 Mill. t festzustellen, bedingt allerdings ausschließlich durch eine positive Veränderung beim Versand (+3,9%), wogegen der Empfang um 2,5% zurückgegangen ist (siehe Tabelle 5).

Auf Rang zwei der umschlagstärksten Flaggen befindet sich mit 22,5 Mill. t wie schon im Jahr 2001 wieder Norwegen. Mit einer Abnahme von 1,9 Mill. t musste dieses skandinavische Land aber einen starken Rückschlag erleiden und hinnehmen, dass sich der Abstand zum nächsten Konkurrenten – Panama – erheblich verringert hat, insbesondere auch deshalb, weil für diese mittelamerikanische Billigflagge ein Umschlagzuwachs von über 15% zu verzeichnen war. Auch die auf Panama folgenden Flaggen gehören zu so genannten „Billigländern“, wobei allerdings sowohl Liberia mit –11,8% als auch die Bahamas mit –1,5% Rückgänge gegenüber dem Jahr 2001 hinnehmen mussten. Starke Zuwächse – und damit setzt sich eine Entwicklung aus dem Vorjahr fort – konnten dagegen mit über 20% die europäischen Flaggen Niederlande, das Vereinigte Königreich und Dänemark verzeichnen, Griechenland weist sogar eine Zunahme von knapp 37% auf. Stark rückläufig zeigten sich die Flaggen Zyperns, Finnlands, Singapurs und der Russischen Föderation.

Erneut Abnahme der Zahl der Handelsschiffe und des Bordpersonals

Wie schon im vorangegangenen Kapitel angesprochen, ist die Zahl der in den deutschen Schiffsregistern eingetragene

Tabelle 5: Seegüterumschlag nach Flaggen¹⁾

Flaggen	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung	2001	2000	Veränderung
	Mill. t	Mill. t	% ²⁾	Mill. t	Mill. t	% ²⁾	Mill. t	Mill. t	% ²⁾
Deutschland	32,4	32,2	+0,6	16,0	16,4	-2,5	16,4	15,8	+3,9
Norwegen	22,5	24,4	-7,6	17,8	19,7	-9,2	4,7	4,7	-0,6
Panama	20,9	18,1	+15,2	12,2	10,3	+18,0	8,7	7,8	+11,5
Liberia	17,1	19,4	-11,8	11,3	13,8	-18,3	5,8	5,6	+4,2
Bahamas	15,0	15,3	-1,5	10,9	11,6	-5,9	4,1	3,7	+12,3
Schweden	13,6	13,8	-1,4	7,7	8,3	-6,8	5,9	5,5	+6,9
Niederlande	13,4	10,8	+24,0	6,8	5,4	+26,2	6,6	5,4	+21,8
Vereinigtes Königreich	13,0	10,6	+23,2	8,1	6,0	+35,3	4,9	4,6	+7,3
Zypern	11,6	13,7	-14,7	8,6	9,8	-12,2	3,0	3,8	-21,1
Dänemark	11,4	8,9	+28,7	5,9	4,2	+41,2	5,5	4,7	+17,3
Malta	11,0	9,8	+12,3	7,1	6,5	+9,7	3,9	3,3	+17,2
Antigua und Barbuda	10,4	9,6	+8,2	6,4	5,5	+16,6	4,0	4,1	-2,9
Griechenland	7,4	5,4	+36,7	5,3	4,0	+32,7	2,1	1,4	+47,8
Finnland	7,2	8,9	-19,4	5,6	6,9	-18,6	1,6	2,0	-22,2
Volksrepublik China	4,1	3,9	+5,3	2,4	2,1	+15,4	1,7	1,8	-6,0
Singapur	3,1	3,7	-16,1	1,8	2,2	-19,8	1,3	1,5	-10,6
Russische Föderation	3,0	4,0	-25,0	2,4	3,1	-23,4	0,7	0,9	-30,1
Sonstige	29,2	33,8	-13,4	17,6	20,8	-15,3	11,7	13,0	-10,4
Insgesamt ...	246,4	246,1	+0,1	153,9	156,5	-1,6	92,4	89,6	+3,2

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

nen Handelsschiffe durch Ausflaggungen in den letzten Jahren stark beeinflusst worden.¹⁰⁾ Zwischen 1996 und 1998 konnte noch eine Zunahme von 750 auf 844 Einheiten festgestellt werden, danach verringerte sich die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge laufend auf nunmehr nur noch 549 Einheiten. Gegenüber dem Jahr 2001 ist dies ein Rückgang von 56 Einheiten oder knapp 10%. Betroffen sind nahezu alle Schiffskategorien, lediglich Mineralöltanker und Schiffe zur Personenbeförderung bilden mit einem Plus von 1 bzw. 3 Einheiten Ausnahmen.

Der verhältnismäßig starke Rückgang der Schiffszahlen spiegelt sich nicht unmittelbar in der Entwicklung des Rauminhaltes wider. Mit 6,1 Mill. BRZ (= Bruttoreaumzahl) wurde im Jahr 2002 der Vorjahreswert nur um gut 1,6% unterschritten. Dies deutet darauf hin, dass es sich bei den in den deutschen Schiffsregistern eingetragenen Schiffen um ständig größer werdende Einheiten handelt. Ob hiermit eine Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit verbunden ist, lässt sich aus der derzeitigen Entwicklung noch nicht ableiten, zumindest hat sich die im Bericht des letzten Jahres noch geäußerte Vermutung einer weiter zurückgehenden Beteiligung deutscher Schiffe am Seegüterumschlag für das Jahr 2002 nicht bestätigt.¹¹⁾

Nur geringfügig verändert hat sich die Zahl der bei der deutschen Seeberufsgenossenschaft versicherten Beschäftigten auf Handelsschiffen.¹²⁾ Ihre Zahl nahm zwischen dem 1. Juli 2001 und dem 1. Juli 2002 von 10 404 auf 10 123 ab, verringerte sich damit also um 281 Personen oder 2,7%. Um 134 auf 4 090 abgenommen hat dabei auch die Zahl der ausländischen Beschäftigten. Ihr Anteil, der 2001 noch bei 40,6% aller auf Handelsschiffen Beschäftigten lag, betrug im Jahr 2002 noch 40,4%.

Weiterhin Zuwachs beim Personenseeverkehr

Seit dem Berichtsjahr 2000 wird in der deutschen Seeverkehrsstatisik auch die Beförderung von Fahrgästen, differenziert nach ausgestiegenen und eingestiegenen Personen, erhoben und ausgewertet. Im Jahr 2002 sind mit 33,2 Mill. Fahrgästen in deutschen Häfen 4,4% oder 1,4 Mill. Personen mehr ein- und ausgestiegen als im Vorjahr (siehe Tabelle 6). Mit 18,6 Mill. Fahrgästen unternahmen dabei etwa 56% eine Fahrt zwischen zwei deutschen Häfen, wobei die eindeutigen Schwerpunkte bei Reisen zwischen den ost- und nordfriesischen Inseln und dem Festland lagen. Mit einem Zuwachs von 3,3% hat sich der innerdeutsche Personenseeverkehr aber verglichen mit dem zu Häfen außerhalb Deutschlands nur unterdurchschnittlich entwickelt. Dieser weist eine Zuwachsrate von 5,9% auf, wobei insbesondere Fahrten zu dänischen Ostseehäfen (+11,6%) und zu den sonstigen Häfen der Europäischen Union (+9,3%) stark zugenommen haben. Rückläufig war dagegen der Personenseeverkehr mit Polen. Nur noch 2,2 Mill. Personen und damit 8,5% weniger als 2001 haben dieses Land mit Seeschiffen besucht. Ob sich in diesen Zahlen die veränderten Regelungen bezüglich der so genannten „Butterfahrten“ – Fahrten, die überwiegend oder ausschließlich dem Einkauf zollfreier Waren dienen – auswirken, lässt sich zurzeit noch nicht abschließend klären.

Ausblick auf 2003

Obwohl sich die wirtschaftliche Lage sowohl in Deutschland als auch weltweit im Jahr 2003 bis jetzt nicht belebt hat und

Tabelle 6: Ein- und ausgestiegene Fahrgäste

Fahrtgebiet	Insgesamt			Ausgestiegene Fahrgäste			Eingestiegene Fahrgäste		
	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung	2002	2001	Veränderung
	Mill.		% ¹⁾	Mill.		% ¹⁾	Mill.		% ¹⁾
Verkehr innerhalb Deutschlands	18,6	18,0	+3,3	9,3	8,9	+3,2	9,2	9,0	+3,3
darunter:									
Niedersachsen	11,1	11,3	-1,8	5,5	5,7	-2,2	5,5	5,6	-1,5
Schleswig-Holstein	7,3	6,6	+10,5	3,7	3,3	+12,0	3,6	3,3	+9,1
Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands	14,7	13,8	+5,9	7,4	6,9	+6,8	7,2	6,9	+5,0
dar.: Europa	14,7	13,8	+5,9	7,4	6,9	+6,8	7,2	6,9	+5,0
Europäische Union	11,8	10,8	+9,3	6,0	5,3	+10,2	5,8	5,4	+8,4
Sonstiges Europa	2,9	3,1	-5,7	1,4	1,6	-5,1	1,5	1,5	-6,3
Ostseegebiet	13,5	12,6	+7,1	6,8	6,3	+8,0	6,7	6,3	+6,2
darunter:									
Schweden	2,2	2,1	+4,0	1,1	1,0	+3,8	1,1	1,0	+4,3
Dänemark, Ostsee	8,8	7,9	+11,6	4,5	3,9	+12,7	4,3	4,0	+10,4
Polen	2,2	2,4	-8,5	1,1	1,3	-8,0	1,1	1,2	-8,9
Nordeuropa	1,1	1,2	-7,2	0,6	0,6	-5,8	0,5	0,6	-8,6
darunter:									
Vereinigtes Königreich	0,2	0,2	+4,0	0,1	0,1	+4,5	0,1	0,1	+3,4
Norwegen, Skagerrak und Oslofjord.....	0,6	0,6	+3,9	0,3	0,3	+4,1	0,3	0,3	+3,7
Insgesamt ...	33,2	31,8	+4,4	16,7	15,8	+4,8	16,5	16,0	+4,1

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

10) Siehe Fachserie 8, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2002“, Tabelle 20. Die Statistik über den Seeschiffsbestand in deutschen Schiffsregistern wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geführt.

11) Siehe Lüüs, H.-P.: „Seeschifffahrt 2001“ in WiSta 6/2002, S. 508.

12) Siehe Fachserie 8, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2002“, Tabelle 19.

die Wachstumserwartungen von Wirtschaftsinstituten und internationalen Organisationen nach unten korrigiert werden, zeigen die für den Seeverkehr vorliegenden Daten der ersten vier Monate des Jahres 2003 eine Zunahme der Umschlagzahlen von über 6%. Dabei ist der innerdeutsche Verkehr mit über 12% am stärksten gewachsen. Der Versand in das Ausland, der im Januar und Februar noch die geringsten Zuwachsraten auswies – zu erklären durch den starken Euro und die damit verbundene Schwächung der Exportnachfrage – weist mittlerweile eine Zunahme von über 8% auf. Die für den Seeverkehr relevanten Rahmenbedingungen – der wieder etwas abgeschwächte Euro, die weiterhin zu erwartenden hohen Wachstumsraten für den Containerumschlag, von dem in der Vergangenheit gerade die deutschen Häfen überproportional profitieren konnten, und die (mit Ausnahme Japans) sehr gute Konjunktur in Ostasien, insbesondere in der Volksrepublik China – lassen für 2003 deshalb eine weitere Zunahme des Seegüterumschlags erwarten, die über dem nur sehr geringen Wachstum von 0,1% im Jahr 2002 liegen dürfte. [u](#)

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2003

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: N. N.
Verantwortlich für den Inhalt:
Brigitte Reimann,
65180 Wiesbaden

- Telefon: +49 (0) 6 11/75 20 86
- E-Mail: 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

Erscheinungsfolge: monatlich



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

- im Internet: 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