

Dipl.-Ing. Horst Winter

Seeverkehr 2006

Auch 2006 nahm der Seegüterumschlag mit einem Plus von 6,3 % wieder erheblich zu. Die positive Entwicklung der letzten zwölf Jahre – mit kontinuierlichen Zuwächsen des Gesamtumschlags – hat sich damit erneut fortgesetzt. Die Tonnage überschritt im vergangenen Jahr mit fast 303 Mill. Tonnen (t) erstmals die 300-Mill-t-Grenze und lag um fast 18 Mill. t höher als 2005. Wie schon in den Vorjahren waren für dieses Wachstum wieder ausschließlich vermehrte Transporte zwischen deutschen und ausländischen Seehäfen ursächlich, die um 6,7 % zunahmen. Der innerdeutsche Seeverkehr verringerte sich dagegen erneut um 7,5 %.

Bei den Fahrtgebieten zeigten sich 2006 wieder völlig andere Entwicklungen als noch im Vorjahr. Wiesen damals Afrika mit gut 28 %, Asien mit 13 % und Australien/Ozeanien mit knapp 5 % die stärksten Zunahmen auf, so lag im Berichtsjahr Asien mit gut 10 % vor Mittel- und Südamerika mit 7,4 %, Nordamerika mit 7,2 % und Europa mit knapp 7 % an der Spitze. Afrika und Australien/Ozeanien verzeichneten dagegen Rückgänge um 3,5 bzw. 1,5 %. Bei den im Seeverkehr umgeschlagenen Gütern standen mengenmäßig weiterhin Halb- und Fertigwaren mit fast 105 Mill. t an erster Stelle, gefolgt von Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen mit knapp 62 Mill. t, wobei die letztgenannte zu den wenigen Güterabteilungen gehört, in denen der Gesamtumschlag verglichen mit 2005 rückläufig war (– 4,3 %).

Weiterhin unter den deutschen Seehäfen unangefochten an der Spitze liegt Hamburg. Mit über 115 Mill. t Gesamtumschlag wurde das Ergebnis von 2005 um 6,7 % übertroffen. Die Bremischen Häfen belegen auch diesmal wieder die

zweite Position, wobei sie ihren Umschlag sogar um über 19 % auf knapp 56 Mill. t steigern konnten.

Insgesamt wurden von den 2006 umgeschlagenen 302,8 Mill. t Gütern 37,1 Mill. t auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert. Dies entspricht wie auch schon 2005 einem Anteil von etwas über 12 %. An zweiter Stelle stand mit über 30 Mill. t die „Billigflagge“ Panama, gefolgt vom Vereinigten Königreich mit 27 Mill. t. Auf die vierte und fünfte Position vorgeschoben haben sich Liberia und die Bahamas, Norwegen ist auf Platz 6 abgerutscht.

Erneut leicht verringert hat sich die Zahl der ein- und ausgetiegenen Passagiere, und zwar um ein knappes Prozent. Im innerdeutschen Verkehr nahm ihre Zahl um 0,9 % auf nunmehr 16,7 Mill. Fahrgäste ab, im Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands um 0,6 % auf 12,6 Mill. Fahrgäste.

Boom des Seeverkehrs

„Die deutschen Seehäfen werden kräftig wachsen und ihre Position gegenüber der europäischen Konkurrenz deutlich stärken“. So lautet eine der Aussagen der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herausgegebenen Seeverkehrsprognose für das Jahr 2025.¹⁾ Die Prognose kommt u. a. zu dem Ergebnis, dass sich der Umschlag in den deutschen Seehäfen von 294 Mill. t im Jahr 2004 auf 759 Mill. t im Jahr 2025 mehr als verdoppeln wird. Ein besonders starkes Wachstum wird beim Contai-

1) Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 2. Mai 2007, Nr. 109/2007: „Tiefensee: Deutsche Seehäfen weiter auf Wachstumskurs – Umschlagsaufkommen wird sich bis 2025 mehr als verdoppeln“.

nerverkehr vorausgesagt, bei dem sich der Umschlag von Standardcontainern im gleichen Zeitraum von 10,8 Mill. auf 45,3 Mill. TEU (TEU = Twenty-foot Equivalent Unit) mehr als vervierfachen wird.

In diesen Aussagen und auch solchen Pressemeldungen wie: „Nadelöhr zur Welt: Der Hamburger Hafen stößt an seine Grenzen“, „Die Globalisierung nutzt der deutschen Seeschifffahrt: Sie wächst wie lange nicht“, „Seehäfen rüsten sich für Megaschiffe“ spiegelt sich die Bedeutung wider, die dem Seeverkehr insbesondere für eine in die internationalen Wirtschaftsverflechtungen und den Welthandel (Stichwort „Exportweltmeister“) stark eingebundene Ökonomie wie der deutschen zukommt.

Die in den folgenden Kapiteln dargestellten Ergebnisse für das Jahr 2006 unterstreichen die positive Entwicklung und auch für die ersten Monate 2007 ist die Tendenz im Seeverkehr weiterhin aufwärts gerichtet.

Seegüterumschlag steigt um knapp 18 Mill. t

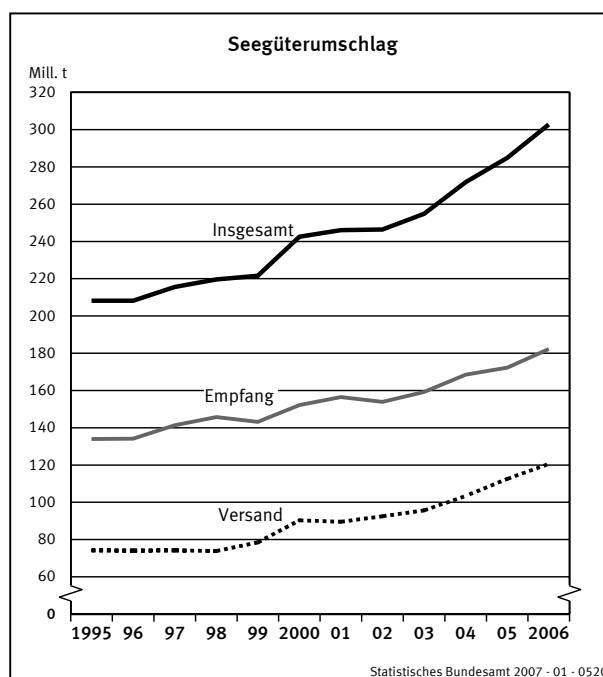
Die positive Entwicklung im Seeverkehr 2005 mit einem Plus von 4,8% wurde 2006 mit einer Zuwachsrate von 6,3% noch erheblich übertroffen. Damit setzte sich die in den letzten zwölf Jahren durchgängig positive Entwicklung weiter fort. Erstmals wurden in den deutschen Seehäfen insgesamt über 300 Mill. t Güter umgeschlagen, knapp 18 Mill. t mehr als 2005. Seit 1995 hat sich der Seegüterumschlag, der damals 205,1 Mill. t betrug, um fast 98 Mill. t erhöht, was einem Zuwachs um etwa 48% entspricht (siehe Tabelle 1 und Schaubild 1). Die Zunahme um 6,3% von 2005 auf 2006 wurde seit 1995 nur zweimal überboten: von 6,7% 2004 auf 2005 und sogar 8,2% zwischen 1999 und 2000. Die absolute Zunahme des Jahres 2006 war innerhalb dieses Zeitraums sogar die zweithöchste. Lediglich von 1999 auf 2000 betrug der Zuwachs an umgeschlagenen Tonnen 18,4 Mill. und damit 0,5 Mill. t mehr als im vergangenen Jahr.

Tabelle 1: Seegüterumschlag

Jahr	Gesamtumschlag		Bruttoinlandsprodukt
	1 000 t	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
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 ¹⁾	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	±0,0
2003	254 834	+3,4	-0,2
2004	271 869	+6,7	+1,2
2005	284 865	+4,8	+0,9
2006	302 789	+6,3	+2,8

1) Die Daten ab dem Berichtsjahr 1999 sind der seit Januar 2000 geltenden Methodik angepasst worden.

Schaubild 1



Ähnlich wie im Jahr 2005 zeigte sich auch 2006 keine Abschwächung zum Jahresende hin (siehe Schaubild 2 auf S. 690). Die positive Entwicklung reicht noch bis in das erste Quartal 2007 hinein, in dem für die Monate Januar bis März ein Zuwachs von 7,1% geschätzt wird.

Auch 2006 hat sich der Seegüterumschlag wieder erheblich besser entwickelt als die Gesamtwirtschaft, eine Tendenz, die auch schon 2005 festzustellen war. So nahm das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2006 um 2,8% zu. Ähnlich wie in den Vorjahren dürfte dies auf die weiterhin sehr dynamische Entwicklung des Außenhandels zurückzuführen sein. Insbesondere bei der Ausfuhr von Gütern kommt den deutschen Seehäfen eine große Bedeutung zu, die sich in den stark unterschiedlichen Entwicklungen zwischen dem innerdeutschen Seeverkehr, dem Empfang aus dem Ausland und dem Versand deutlich zeigt (siehe Tabelle 2 auf S. 690). So wurden von den 2006 insgesamt umgeschlagenen 302,8 Mill. t Gütern 295,5 Mill. t im Verkehr mit Häfen im Ausland abgewickelt, nur 7,3 Mill. t zwischen deutschen Häfen. Der innerdeutsche Seeverkehr nahm damit um 7,5% ab. Der Anteil des Verkehrs mit ausländischen Häfen am gesamten Seeverkehr erhöhte sich auf knapp 98%, nach etwa 97% im Jahr 2005. Auch nahm der Versand in ausländische Häfen mit 7,6% wieder erheblich stärker zu als der Empfang (+6,1%). Absolut wurden allerdings mit 178,6 Mill. t immer noch erheblich mehr Güter aus dem Ausland in deutschen Häfen empfangen als mit 117,0 Mill. t versendet.

Auch 2006 ergaben sich für die einzelnen Fahrtgebiete wieder zum Teil stark unterschiedliche Entwicklungen. Großen Zuwächsen für Asien (+10,5%), Mittel- und Südamerika sowie Nordamerika (+7,4% sowie +7,2%) und Europa (+6,7%) stehen Rückgänge um 3,5% für Afrika und 1,5% für Australien und Ozeanien gegenüber. Erhebliche Unterschiede sind auch innerhalb der einzelnen Kontinente zu

Schaubild 2

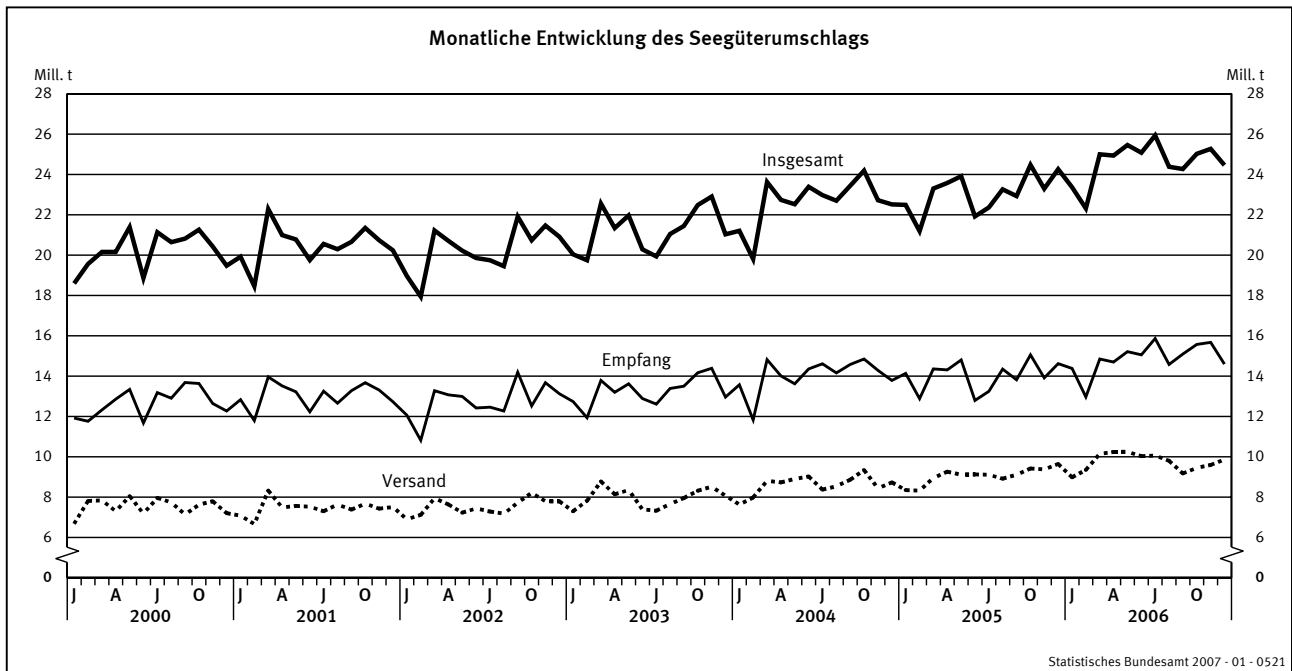


Tabelle 2: Seegüterumschlag nach Fahrtgebieten

Fahrtgebiet	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung
	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾
Verkehr innerhalb Deutschlands	7,3	7,8	-7,5	3,7	4,0	-6,9	3,6	3,9	-8,2
Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands	295,5	277,0	+6,7	178,6	168,3	+6,1	117,0	108,7	+7,6
Europa	180,8	169,4	+6,7	114,7	109,4	+4,8	66,1	60,0	+10,3
Europäische Union ²⁾	133,6	122,0	+9,5	78,4	71,6	+9,5	55,1	50,4	+9,4
Sonstiges Europa	47,2	47,4	-0,4	36,3	37,8	-4,2	11,0	9,6	+14,8
Ostseegebiet	99,2	91,2	+8,8	61,2	58,0	+5,5	37,9	33,1	+14,4
darunter:									
Schweden	29,1	28,2	+3,4	16,1	15,7	+2,8	13,0	12,5	+4,1
Finnland	19,6	17,7	+10,7	12,1	10,8	+12,4	7,5	6,9	+8,1
Dänemark, Ostsee	10,8	9,7	+12,1	5,4	4,9	+11,5	5,4	4,8	+12,7
Lettland	4,8	5,3	-9,3	3,9	4,5	-15,0	1,0	0,8	+24,2
Polen	7,3	7,1	+2,5	4,6	5,2	-11,3	2,7	2,0	+39,1
Russische Föderation, Ostsee	21,2	17,6	+20,8	15,0	13,1	+14,3	6,2	4,5	+39,5
Nordeuropa	53,3	52,6	+1,4	40,7	41,0	-0,9	12,7	11,5	+9,6
darunter:									
Vereinigtes Königreich	26,7	22,1	+20,5	18,8	15,4	+21,6	7,9	6,7	+18,1
Norwegen	23,3	26,5	-12,1	19,8	23,0	-13,9	3,5	3,5	+0,4
Westeuropa	22,4	19,3	+16,2	11,0	8,5	+28,6	11,4	10,8	+6,3
dar.: Niederlande	8,9	7,1	+25,1	5,8	3,8	+50,6	3,1	3,3	-4,8
Süd- und Südosteuropa	5,9	6,3	-8,6	1,8	1,8	-0,8	4,1	4,5	-9,2
Nordamerika	23,3	21,8	+7,2	9,6	7,4	+29,8	13,8	14,4	-4,4
Mittel- und Südamerika	20,2	18,8	+7,4	15,3	14,5	+6,2	4,9	4,4	+11,6
Mittel- und Südamerika, Ostküste	17,2	15,9	+8,1	12,8	11,9	+7,3	4,4	4,0	+10,3
dar.: Brasilien	10,1	9,4	+6,8	7,9	7,7	+3,3	2,2	1,8	+21,9
Mittel- und Südamerika, Westküste	3,0	2,9	+3,9	2,5	2,5	+0,6	0,5	0,4	+23,8
Asien	50,9	46,0	+10,5	24,7	21,6	+14,0	26,2	24,4	+7,5
Asien, Mittelmeer	0,9	0,9	-7,3	0,2	0,3	-27,2	0,7	0,7	+0,7
Rotes Meer bis Persischer Golf	6,9	7,1	-3,6	0,8	0,8	-3,3	6,1	6,3	-3,6
Südasiens ³⁾	3,6	3,2	+11,9	1,8	1,5	+18,2	1,8	1,7	+6,2
dar.: Indien	2,0	1,8	+16,9	1,0	0,9	+18,5	1,0	0,9	+15,5
Ostasien	28,7	25,0	+15,0	16,0	13,5	+18,6	12,7	11,5	+10,8
dar.: Volksrepublik China	16,1	13,3	+21,2	10,6	8,9	+19,4	5,5	4,4	+24,7
Südostasien	10,8	9,8	+10,6	5,8	5,5	+6,0	5,0	4,3	+16,6
dar.: Singapur	6,6	5,9	+11,9	3,1	3,1	-1,0	3,5	2,7	+26,8
Afrika	18,5	19,2	-3,5	13,2	14,3	-7,9	5,4	4,9	+9,5
Nordafrika	6,9	9,0	-23,1	4,4	6,3	-30,0	2,5	2,7	-7,0
Westafrika	5,1	4,5	+13,4	4,4	3,8	+16	0,7	0,7	-0,4
Ostafrika	0,6	0,1	+496,0	0,0	0,0	-74,8	0,6	0,1	+587,5
Südafrika	6,0	5,6	+6,0	4,3	4,2	+4,1	1,6	1,4	+11,8
dar.: Republik Südafrika	5,7	5,4	+5,2	4,3	4,2	+4,1	1,4	1,3	+9,0
Australien und Ozeanien	1,8	1,8	-1,5	1,1	1,1	+3,7	0,6	0,7	-9,5
Insgesamt ...	302,8	284,9	+6,3	182,2	172,3	+5,8	120,5	112,6	+7,1

1) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 t berechnet. – 2) Einschl. der zum 1. Mai 2004 neu beigetretenen EU-Mitgliedstaaten. – 3) In den Publikationen zum Seeverkehr (Fachserie 8, Reihe 5) wird dieses Fahrtgebiet als „Mittlerer Osten“ bezeichnet.

verzeichnen. So basiert die positive Entwicklung im Seeverkehr mit Asien auf zweistelligen Zuwachsraten bei den Verkehren mit ost-, südost- und südasiatischen Staaten, wogegen beim Gesamtumschlag mit den asiatischen Staaten am Mittelmeer, dem Roten Meer und Persischen Golf Abnahmen festzustellen waren. In Europa nahm der Seeverkehr mit den Staaten der Europäischen Union überdurchschnittlich (Zuwachsrate 9,5%) zu, wogegen bei Nicht-EU-Ländern ein leichter Rückgang um 0,4% festzustellen war. Insgesamt lag der Seegüterumschlag mit europäischen Staaten 2006 bei 180,8 Mill. t, was einem Anteil von knapp 60% am gesamten Seegüterumschlag der deutschen Häfen entspricht. Verglichen mit dem Jahr zuvor ist dieser Anteil nahezu unverändert geblieben. Im Verkehr mit Afrika bewegten sich die Veränderungen zwischen einem Plus von nahezu 500% für den Ostteil des Kontinents bis zu einem Minus von über 23% für den Norden. Bei der extremen Zuwachsrate im Seeverkehr mit ostafrikanischen Häfen – hierzu zählen u. a. solche in Kenia, Tansania, Mosambik, Sudan und auch am Roten Meer in Ägypten – ist allerdings das niedrige Gesamtniveau des Güterausstauschs zu berücksichtigen. 2006 wurden nur 0,6 Mill. t Seegüter aus dieser Region in deutschen Seehäfen umgeschlagen, 2005 waren es sogar nur 0,1 Mill. t. Vom Seegüterumschlag mit Afrika insgesamt entfielen auf diese Region im Jahr 2006 nur etwas über 3%.

Die Staaten mit den größten Zuwachsraten

Nach einzelnen Staaten differenziert, lagen 2006 die Niederlande mit einem Zuwachs von über 25% an der Spitze. Der für 2005 festgestellte zweistellige Rückgang wurde damit wieder ausgeglichen. Es fällt auf, dass der Zuwachs ausschließlich auf einem sehr starken Anstieg der Menge der aus den Niederlanden empfangenen Gütern beruht (+ 50,6%), wogegen beim Versand dorthin sogar eine leichte Abnahme um knapp 5% festzustellen ist.

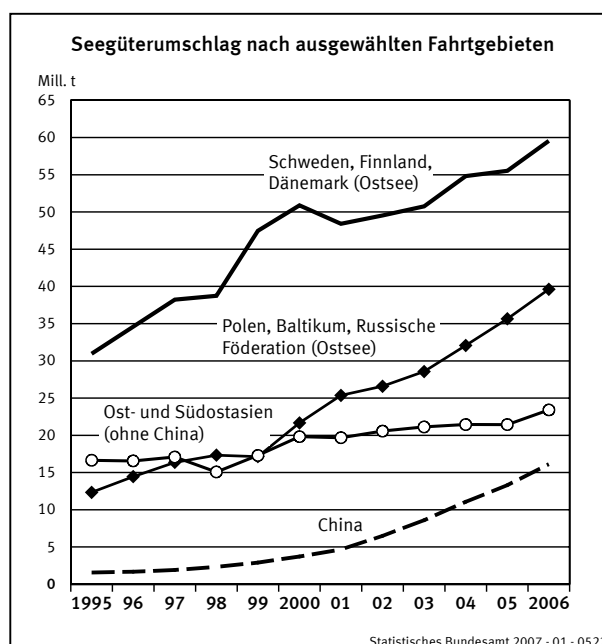
Wie in früheren Beiträgen zum Seeverkehr in dieser Zeitschrift muss gerade bezüglich des Seeverkehrs mit den Niederlanden wieder auf die grundlegende Erfassungsmethode der amtlichen Seeverkehrsstatistik hingewiesen werden. Grundsätzlich werden in den einzelnen deutschen Seehäfen alle Be- und Entladungsvorgänge ermittelt, 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 in welchem Seehafen ein Gut als letztes ein- bzw. als nächstes ausgeladen wird. Beim Verkehr mit den Niederlanden ist davon auszugehen, dass viele Güter, insbesondere mit den Ziel- oder Herkunftshäfen Rotterdam und Amsterdam nicht in den Niederlanden selbst 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. Abtransport 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.

Den zweithöchsten Zuwachs im Seeverkehr von und nach Deutschland wies 2006 China mit einem Plus von über 21% auf, womit die Zunahme im Seeverkehr mit der Russischen Föderation geringfügig übertraffen wurde. Der Umschlag mit Gütern von und nach Russland nahm im letzten Jahr um knapp 21% zu, gefolgt vom Güterumschlag mit dem Vereinigten Königreich mit einer Zuwachsrate von 20,5%. Stark verringert hat sich der Seeverkehr mit Norwegen und Lettland. Für Lettland musste schon 2005 eine Abnahme um 14,6% verzeichnet werden, diesmal betrug der Rückgang etwas über 9%. Noch stärker zurückgegangen ist der Seeverkehr mit Norwegen, der um über 12% abnahm.

In den Zuwächsen im Seeverkehr mit China und mit der Russischen Föderation, ebenso in dem mit Indien (+ 16,9%) spiegelt sich auch für den Seeverkehr die zunehmende Bedeutung der sogenannten BRIC-Staaten wider. Diese vier Buchstaben stehen für Brasilien, Russland, Indien und – vor allem – China, vier Staaten, die viele Experten als die wohl hoffnungsvollsten aufstrebenden Volkswirtschaften der Welt bewerten. In ihnen werden nicht nur billige Produktionsstandorte gesehen, sondern aufgrund ihrer Größe auch gewaltige, vielfach noch kaum erschlossene Absatzmärkte, die zunehmende Handels- und Verkehrsströme mit sich bringen werden.

Nach der absoluten Höhe des Gesamtumschlags nehmen aber immer noch skandinavische Staaten zwei der ersten drei Plätze ein. So betrug 2006 der Seegüterumschlag mit Schweden 29,1 Mill. t, der mit Norwegen 23,3 Mill. t. Damit belegten diese beiden Staaten die Plätze eins und drei, das Vereinigte Königreich positionierte sich mit 26,7 Mill. t auf Platz zwei. An vierter Stelle folgt die Russische Föderation mit 21,2 Mill. t, danach Finnland (19,6 Mill. t) und dann erst China mit 16,1 Mill. t (siehe Schaubild 3).

Schaubild 3



Eisenbahn- und Luftverkehr wachsen schneller

Verglichen mit den anderen Verkehrsträgern hat sich der Seeverkehr auch 2006 wieder überdurchschnittlich entwickelt. So stieg die beförderte Gütermenge in der Binnenschifffahrt um knapp 3 %²⁾, beim Straßengüterverkehr waren es nach einem geringfügigen Rückgang 2005 jetzt fast 6%, um die die Transportmenge abnahm, bei den Rohrleitungen wurde ein leichter Rückgang von etwas über 1% verzeichnet. Stärker zugenommen als der Seeverkehr haben im letzten Jahr die Luftfracht, deren Transportmenge von 2005 auf 2006 um gut 9% zugenommen hat, und der Eisenbahnverkehr. Nachdem die Transportmenge hier 2005 noch langsamer als im Seeverkehr gewachsen war, nahm sie 2006 um 8% zu. Mengenmäßig hat sich an der Dominanz des Straßengüterverkehrs aber weiterhin nichts geändert. Wie schon 2005 wurden knapp 75% aller beförderten Güter auf Lkws transportiert. Der Anteil des Seeverkehrs liegt etwas unter 8%.

Die Seefrachtraten haben sich im letzten Jahr um etwa 4% verringert, nachdem sie 2005 noch um 6% gestiegen waren³⁾. Mit 99,6 (1995 = 100) lag der Index damit weiterhin erheblich unter den in den Jahren 2000 bzw. 2001 erreichten Werten von 117,2 bzw. 113,9.

Mehr landwirtschaftliche Produkte umgeschlagen

Bei den im Seeverkehr umgeschlagenen Gütern standen 2006 mengenmäßig weiterhin Halb- und Fertigwaren mit knapp 105 Mill. t an erster Stelle, gefolgt von Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen mit fast 62 Mill. t (siehe Tabelle 3). Die dritte Stelle nahmen landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse ein (21,8 Mill. t). Erze und Metallabfälle, die 2005 noch die drittgrößte Gütergruppe bildeten, lagen nunmehr mit 21,7 Mill. t knapp auf dem vierten Platz. Insgesamt wiesen von den zehn Güterabteilungen nur zwei einen Rückgang auf, bei den acht anderen zeigten sich mehr oder weniger starke Zuwächse, die von einem starken Plus von über 16% bei landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen bis zu einer nur leichten Zunahme von 5,2% bei Erzen und Metallabfällen reichten. Abnahmen waren bei Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen sowie bei den Düngemitteln zu verzeichnen. Bei den erstgenannten Güterabteilungen verringerte sich die Umschlagsmenge um etwas über 4%, bei der zweiten sogar um fast 9%.

Schaubild 4 stellt die langfristige Entwicklung des Umschlags wichtiger Gutarten dar. Deutlich wird die seit 1995 kontinuierliche Zunahme der Umschlagsmengen bei Halb- und Fertigzeugnissen und besonderen Transportgütern.

Tabelle 3: Seegüterumschlag nach Gutarten

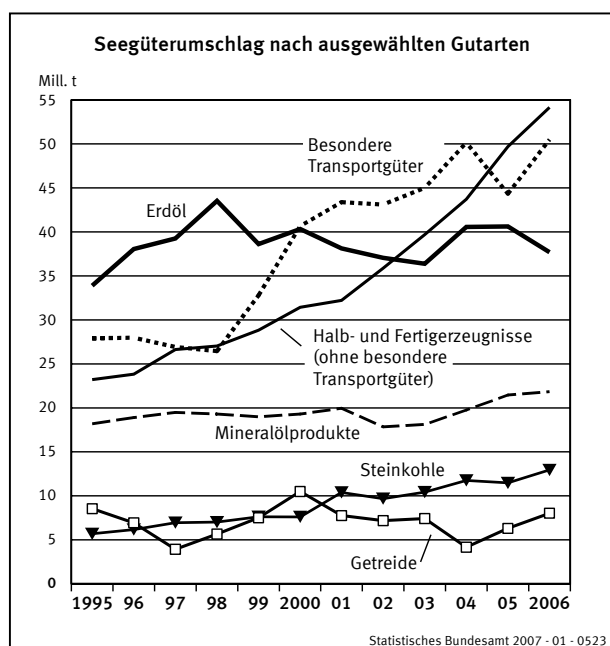
Güterabteilung	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung
	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾
Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	21,8	18,7	+16,2	9,6	7,8	+23,2	12,2	11,0	+11,2
darunter:									
Getreide	8,0	6,3	+27,3	1,1	0,8	+49,9	6,9	5,6	+24,2
Holz und Kork	8,1	7,5	+8,2	4,8	3,8	+25,1	3,3	3,7	-9,7
Andere Nahrungs- und Futtermittel	23,8	22,2	+6,8	14,1	13,1	+8,0	9,6	9,2	+5,1
darunter:									
Futtermittel	4,4	4,0	+10,5	2,7	2,5	+7,5	1,7	1,5	+15,4
Ölsaaten, Ölfrüchte, pflanzliche und tierische Fette	5,2	4,8	+7,5	4,4	4,0	+11,1	0,7	0,8	-9,3
Feste mineralische Brennstoffe	13,8	12,5	+10,3	13,7	12,4	+10,6	0,2	0,2	-6,1
dar.: Steinkohle und Steinkohlenbriketts	12,9	11,5	+12,9	12,9	11,4	+12,8	0,0	0,0	+35,5
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	61,9	64,7	-4,3	47,2	49,5	-4,8	14,7	15,1	-2,7
darunter:									
Rohes Erdöl	37,7	40,6	-7,2	36,5	39,6	-7,8	1,2	1,0	+17,5
Kraftstoffe und Heizöl	21,8	21,5	+1,8	9,1	8,3	+10,3	12,7	13,2	-3,5
Erze und Metallabfälle	21,7	20,6	+5,2	20,0	18,8	+6,0	1,8	1,8	-2,7
darunter:									
Eisenerze	14,8	13,1	+12,3	14,8	13,1	+12,4	0,0	0,0	-40,2
NE-Metallerze, -abfälle und -schrott	5,2	5,5	-6,4	4,2	4,7	-9,1	0,9	0,9	+8,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	12,4	11,3	+10,0	4,5	4,1	+9,7	7,9	7,2	+10,1
dar.: Stahlbleche, Bandstahl, Weißblech	3,5	2,8	+23,3	0,7	0,5	+31,7	2,8	2,3	+21,3
Steine und Erden	15,7	14,3	+9,5	10,0	9,4	+6,3	5,7	4,9	+15,6
Düngemittel	5,4	5,9	-8,7	1,4	1,6	-8,6	4,0	4,3	-8,7
dar.: Chemische Düngemittel	5,1	5,5	-7,8	1,3	1,5	-10,5	3,8	4,0	-6,8
Chemische Erzeugnisse	21,8	20,6	+5,7	8,8	8,5	+3,3	13,0	12,1	+7,5
dar.: Chemische Grundstoffe	10,5	10,0	+5,9	3,8	3,3	+12,3	6,8	6,6	+2,7
Andere Halb- und Fertigwaren	104,6	94,0	+11,3	53,0	47,1	+12,6	51,6	46,9	+10,0
darunter:									
Besondere Transportgüter	50,5	44,3	+13,9	25,1	21,7	+15,7	25,4	22,6	+12,2
Elektrotechnische Erzeugnisse	11,2	10,2	+9,3	4,4	4,0	+10,1	6,7	6,2	+8,8
Insgesamt ...	302,8	284,9	+6,3	182,2	172,3	+5,8	120,5	112,6	+7,1

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

2) Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 1.1 „Verkehr aktuell“, Zusammenfassende Übersicht.

3) Statistisches Bundesamt, Fachserie 17 „Preise“, Reihe 9.2 „Preise und Preisindizes für den Verkehr, April 2007“, Tabelle 4.1.

Schaubild 4



Der 2005 bei Letzteren festgestellte verhältnismäßig starke Rückgang der Umschlagsmenge von knapp 12 % konnte jetzt mit einer Zunahme von fast 14 % wieder vollständig ausgeglichen werden. Erdöl, für das bis 1998 ebenfalls ein stetiger Anstieg festzustellen war, zeigt seitdem eine stagnierende Entwicklung mit einer Umschlagsmenge, die um die 40 Mill. t schwankt und im letzten Jahr bei knapp 38 Mill. t lag. Verglichen mit 2005 entspricht dies einem Rückgang um über 7 %, der überwiegend auf den enorm gestiegenen Rohölpreis zurückzuführen sein dürfte. Ebenfalls nahezu Stagnation – mit geringfügigen Schwankungen – liegt bei Getreide vor, dessen umgeschlagene Tonnage sich im Zeitraum 1995 bis 2006 überwiegend zwischen 5 Mill. und 10 Mill. t bewegte. Bei der Steinkohle zeigte sich von 1995 bis 2001 eine Aufwärtstendenz – die Umschlagsmenge erhöhte sich von etwas über 5 Mill. t auf etwa 10 Mill. t –, eine anschließende zweijährige Stagnationsphase auf diesem Niveau und ein weiteres Ansteigen in den letzten drei Jahren auf jetzt knapp 13 Mill. t. Steinkohle und Steinkoh-

lenbriketts gehören zusammen mit den Eisenerzen zu den Produkten, bei denen der Seegüterumschlag nahezu ausschließlich aus Empfang besteht bzw. ein Versand ins Ausland nicht stattfindet.

Umschlag von Stückgut nimmt weiterhin stärker zu als der von Massengut

Nach der Erscheinungsform der Güter differenziert, hat sich der Abstand zwischen Stück- und Massengütern auch 2006 weiter vergrößert (siehe Tabelle 4). 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. Hierzu zählen u. a. Kohle, Erze, Baustoffe oder Rohöl. Stückgüter dagegen werden als einzelne Stücke oder in Verpackungen transportiert. Dies gilt zum Beispiel für Maschinen, sonstige Metallerzeugnisse, Kunststoffe, Früchte. 2003 übertraf das Stückgut erstmals das Massengut um 3,6 Mill. t, 2005 lag der Unterschied schon bei über 23 Mill. t und im vergangenen Jahr wurden knapp 37 Mill. t mehr Stück- als Massengut in deutschen Seehäfen umgeschlagen. Zurückzuführen ist dies – wie schon in den Jahren zuvor – auf die mit fast 12 % sehr hohe Zuwachsrate beim Stückgut in Containern. Beim Massengut ist dagegen insgesamt nur eine Zunahme des Umschlags um 1,8 % zu verzeichnen, die sich aus einem Zuwachs von etwas über 8 % bei festem und einer Abnahme von rund 3 % bei flüssigem Massengut ergibt.

Containertransporte nehmen weiter zu

Wie schon 2005 und in den Jahren zuvor nahm auch im vergangenen Jahr der Umschlag von Containern stark zu. So erhöhte sich die Anzahl der transportierten Container von 7,5 Mill. auf nunmehr 8,5 Mill. bzw. um knapp 14 %. Der Umschlag nahm um etwa 1,7 Mill. TEU⁴⁾ auf 13,8 Mill. TEU

Tabelle 4: Seegüterumschlag nach Massen- und Stückgut

Massen- und Stückgut Verpackungsart	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung
	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾
Massengut	133,1	130,7	+1,8	98,0	96,6	+1,5	35,1	34,2	+2,7
fest	63,8	59,0	+8,2	46,6	43,4	+7,4	17,2	15,5	+10,4
flüssig	69,3	71,8	-3,4	51,4	53,2	-3,3	17,9	18,6	-3,6
Stückgut	169,7	154,1	+10,1	84,2	75,7	+11,3	85,4	78,5	+8,9
in Containern	109,3	97,9	+11,7	52,8	47,1	+12,1	56,6	50,8	+11,4
auf Fahrzeugen	34,2	31,9	+7,2	18,3	16,9	+8,3	15,6	15,0	+4,0
sonstiges Stückgut	26,2	24,3	+7,9	13,1	11,7	+12,3	13,2	12,7	+4,0
Insgesamt ...	302,8	284,9	+6,3	182,2	172,3	+5,8	120,5	112,6	+7,1

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

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

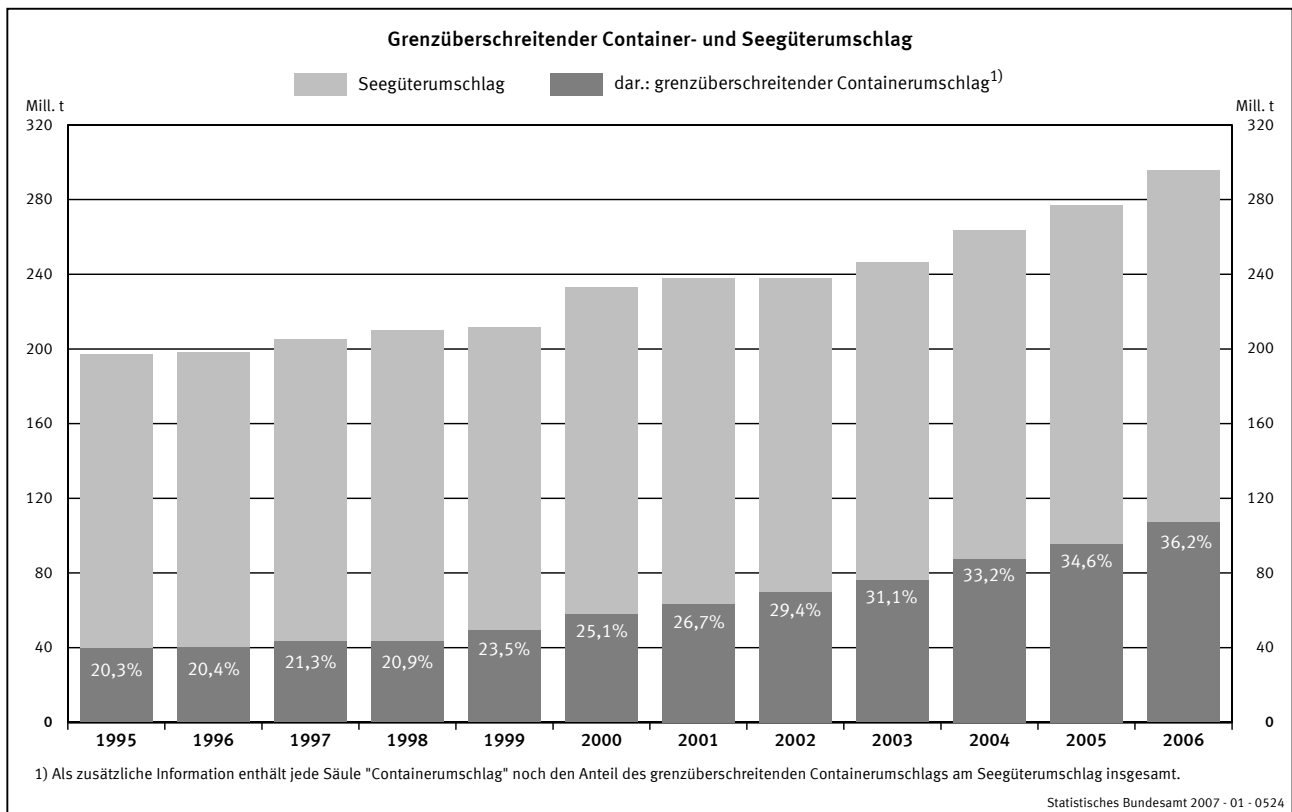
Tabelle 5: Containerverkehr

Jahr	Transportierte Container	Containerumschlag	Veränderung des Containerumschlags gegenüber dem Vorjahr
	1 000	1 000 TEU	%
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
2006	8 536	13 802	+ 14,1

und damit um 14,1 % zu (siehe Tabelle 5). Im Zeitraum 2001 bis 2006 hat sich die Zahl der Container um über 71 %, die der TEU sogar um etwas über 74 % erhöht. Welche Bedeutung dem Containerverkehr mittlerweile zukommt, zeigt Schaubild 5. Hier ist für die letzten zwölf Jahre die Entwicklung des grenzüberschreitenden Seegüterumschlags insgesamt dargestellt sowie der Anteil der Containertransporte daran. 1995 umfasste dieser mit etwa 20 % 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 Anteil der Containertransporte Jahr für Jahr um etwa 2 Prozentpunkte zunahm und nunmehr bei über 36 % liegt. Zum Vergleich: In der Binnenschifffahrt liegt der Anteil der Containertransporte nur bei 5,9 %, bei der Eisenbahn bei etwa 15 %⁵⁾.

Die globale Bedeutung des Containerverkehrs macht Tabelle 6 deutlich. Hier ist für ausgewählte Jahre zwischen 1995 und 2006 die Entwicklung der jeweils zehn wichtigsten Containerhäfen weltweit dargestellt. In der Rangfolge der zehn wichtigsten Containerseehäfen hat Hamburg im letzten Jahr einen Platz abgeben müssen und liegt nunmehr auf Position 9. In der Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 8. Mai 2007 „Seeverkehr 2006: Hamburg bei Containern weltweit unter den Top Ten“ wurde Hamburg noch an achter Stelle geführt. Neue Meldungen der Dubai Ports führten dann aber zu einem Vorrücken dieses arabischen Hafens auf den achten Rang. Als einziger weiterer europäischer Seehafen unter den Top Ten nimmt Rotterdam wie auch schon 2004 und 2005 den siebten Platz ein. Der Unterschied zwischen der umgeschlagenen Menge in dem niederländischen und dem deutschen Seehafen hat sich aber weiter verringert, da Hamburg mit fast 10 % eine höhere Zuwachsrate als Rotterdam mit nur 3,4 % aufwies. Zwischen Hamburg und Rotterdam hat sich 2006 Dubai geschoben, dessen Containerverkehr von 2005 auf 2006 um 1,3 Mill. TEU oder etwa 17 % zunahm. Nicht verändert hat sich die Reihenfolge auf den ersten sechs Positionen, die ausschließlich von ost- bzw. südostasiatischen Häfen eingenommen werden. Los Angeles als einziger amerikanischer Hafen liegt weiterhin auf Platz 10, konnte sich aber durch das Wachstum des dort abgewickelten Containerverkehrs von über 13 % näher an Hamburg heranschieben.

Schaubild 5



5) Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 2 „Eisenbahnverkehr 2006“, Tabelle 1.1.

Tabelle 6: Die zehn wichtigsten Containerhäfen der Welt

Reihenfolge	1995		2000		2004		2005		2006	
	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	22 000	Singapur	23 192	Singapur	24 792
2	Singapur	11 846	Singapur	17 087	Singapur	21 329	Hongkong	22 427	Hongkong	23 539
3	Koahsiung	4 900	Pusan	7 540	Shanghai	14 550	Shanghai	18 084	Shanghai	21 710
4	Rotterdam	4 787	Koahsiung	7 426	Shenzhen	13 666	Shenzhen	16 197	Shenzhen	18 470
5	Pusan	4 503	Rotterdam	6 275	Pusan	11 400	Pusan	11 840	Pusan	12 030
6	Hamburg	2 890	Shanghai	5 612	Koahsiung	9 700	Koahsiung	9 470	Koahsiung	9 775
7	Long Beach	2 844	Los Angeles	4 879	Rotterdam	8 281	Rotterdam	9 287	Rotterdam	9 600
8	Yokohama	2 757	Long Beach	4 601	Los Angeles	7 321	Hamburg	8 084	Dubai	8 923
9	Los Angeles	2 555	Hamburg	4 248	Hamburg	7 004	Dubai	7 619	Hamburg	8 878
10	Antwerpen	2 329	Antwerpen	4 082	Dubai	6 420	Los Angeles	7 485	Los Angeles	8 470

Quelle für die ausländischen Häfen: Webseiten der einzelnen Häfen.

Innerhalb Deutschlands steht Hamburg im Containerverkehr über See weiterhin unangefochten an erster Stelle. In der Hansestadt werden knapp doppelt so viele Container umgeschlagen wie in den nachfolgenden vier größten deutschen Containerhäfen zusammen. Auf Position 2 lagen auch 2006 wieder die Bremischen Häfen mit rund 4,5 Mill. TEU, gefolgt von Lübeck, Cuxhaven und Duisburg (nur Seeverkehr, ohne Berücksichtigung des Binnenschiffverkehrs). Prozentual hat der Containerverkehr am stärksten in Lübeck zugenommen, und zwar um über 80% von 142 000 TEU auf nunmehr 264 000 TEU.

Die größten deutschen Seehäfen: Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven

Nicht nur bezüglich des Containerumschlags, sondern auch beim Seegüterumschlag insgesamt nahm Hamburg 2006

weiterhin die Spitzenstellung unter den deutschen Häfen ein. Mit 115,5 Mill. t konnte die Hansestadt ihr Vorjahresergebnis um über 7 Mill. t oder 6,7% steigern (siehe Tabelle 7). Mit diesem prozentualen Wachstum lag Hamburg allerdings nur geringfügig über der durchschnittlichen Zunahme des Seegüterumschlags insgesamt von 6,3%. Insbesondere die Bremischen Häfen (Bremen und Bremerhaven), aber auch die auf der Rangliste deutscher Seehäfen auf den Plätzen 4 und 5 stehenden Häfen Lübeck und Rostock wiesen zweistellige Zuwachsraten auf. Eine krasse Ausnahme unter den ersten fünf bildet Wilhelmshaven, dessen Umschlag sich um über 6% – von 46 Mill. t auf nunmehr etwas über 43 Mill. t – verringert hat. Zurückzuführen sein dürfte diese negative Entwicklung auf die Dominanz des Erdöls in diesem Hafen, ein Gut, bei dem – wie bereits beschrieben und aus Tabelle 3 ersichtlich – ein starker Rückgang der Umschlagsmenge festgestellt wurde.

Tabelle 7: Seegüterumschlag nach Häfen

Hafen	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung
	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾
Hamburg	115,5	108,3	+6,7	68,9	64,2	+7,3	46,7	44,1	+5,9
Bremen/Bremerhaven	55,6	46,7	+19,2	29,9	24,6	+21,8	25,7	22,1	+16,4
Bremen Stadt	15,3	12,9	+18,2	11,0	8,8	+24,7	4,3	4,1	+4,4
Bremerhaven	40,4	33,7	+19,6	18,9	15,7	+20,2	21,4	18,0	+19,2
Wilhelmshaven	43,1	46,0	-6,2	32,9	35,4	-7,1	10,2	10,5	-3,2
Lübeck	21,1	18,8	+11,7	12,1	10,7	+13,9	8,9	8,2	+8,8
Rostock	19,1	17,1	+11,1	9,9	8,8	+12,7	9,2	8,4	+9,5
Brunsbüttel	6,2	6,6	-5,5	4,0	4,2	-5,5	2,3	2,4	-5,6
Brake	5,5	5,3	+3,3	2,9	2,9	-0,1	2,6	2,4	+7,4
Bützfleth	4,8	5,0	-3,4	3,2	3,4	-6,9	1,6	1,5	+4,2
Puttgarden	4,0	3,7	+6,2	1,7	1,5	+12,4	2,3	2,2	+1,9
Emden	3,9	3,6	+7,5	2,4	2,3	+6,2	1,4	1,3	+9,8
Nordenham	3,8	3,8	+0,1	3,5	3,3	+3,5	0,3	0,4	-25,6
Wismar	3,8	3,8	+2,6	2,3	2,2	+5,5	1,5	1,5	-1,4
Kiel	3,0	3,1	-1,7	1,6	1,9	-13,3	1,4	1,2	+15,8
Saßnitz	2,7	2,6	+1,5	1,4	1,3	+6,0	1,3	1,3	-2,8
Cuxhaven	1,9	1,8	+1,8	0,7	0,8	-10,2	1,1	1,0	+11,4
Duisburg	1,6	1,7	-3,3	0,3	0,3	-13,1	1,3	1,4	-1,0
Stralsund	0,9	0,9	-2,6	0,4	0,5	-19,8	0,5	0,4	+18,0
Sonstige Häfen	6,3	6,1	+3,3	4,1	4,0	+2,5	2,2	2,3	-4,3
Insgesamt ...	302,8	284,9	+6,3	182,2	172,3	+5,8	120,5	112,6	+7,1
Nachrichtlich:									
Ostseehäfen	56,8	52,5	+8,4	30,6	28,1	+9,1	26,2	24,4	+7,5
Nordseehäfen	243,4	229,8	+5,9	150,7	143,3	+5,2	92,6	86,5	+7,1
Eigengewichte der Ladungsträger	56,6	57,2	-1,0	28,4	28,5	-0,3	28,3	28,7	-1,6

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

Neben Wilhelmshaven wiesen noch einige andere kleinere Häfen Abnahmen ihres Seegüterumschlags auf. Die Rückgänge bewegten sich dabei zwischen einem Minus von 1,7 % für Kiel bis zu - 5,5 % für Brunsbüttel. Verhältnismäßig stark zugenommen haben die Seegüterumschläge mit + 6,2 % dagegen in Puttgarden und mit + 7,5 % in Emden.

Deutsche Flagge gewinnt an Bedeutung

Mit 37,1 Mill. t hat sich der Gesamtumschlag mit Schiffen unter deutscher Flagge auch 2006 weiter erhöht (siehe Tabelle 8). Da der Zuwachs von 7,2 % aber anders als in den Vorjahren über dem des Seegüterumschlags insgesamt liegt (+ 6,3 %), erhöhte sich nach langer Zeit auch der Anteil deutscher Schiffe am Gesamtumschlag wieder leicht und beträgt jetzt 12,3 %, 2005 waren es nur 12,1 %. Der in den Vorjahren festgestellte starke Rückgang des Anteils deutscher Schiffe wurde bisher auf die Ausflaggungen in sogenannte „Billigflaggen“ zurückgeführt, durch die sich ein Großteil der sich im Besitz deutscher Reeder befindenden Schiffe hier nicht wiederfindet. Bereits im letztjährigen Aufsatz zur Entwicklung des Seeverkehrs in dieser Zeitschrift wurde über verschiedene staatliche Maßnahmen berichtet, durch die es gelungen ist, die Zahl der Ausflaggungen zu verringern bzw. vollzogene Ausflaggungen wieder rückgängig zu machen.⁶⁾ Zudem wurde auch die Vermutung geäußert, dass die nur noch geringe Abnahme des Anteils deutscher Schiffe am Seegüterumschlag insgesamt von 2004 auf 2005 schon erste positive Auswirkungen dieser Maßnahmen darstellen könnten. Der wenn auch nur leichte Anstieg von 2005 auf 2006 unterstützt jetzt diese Vermutung.

Auf dem zweiten Rang der umschlagsstärksten Flaggen im Seeverkehr mit Deutschland befand sich 2006 mit 30,2 Mill. t erneut die „Billigflagge“ Panama. Es folgten das Vereinigte Königreich und Liberia mit 27,0 Mill. t bzw. 21,4 Mill. t. Liberia und auch die nachfolgenden Bahamas haben Norwegen vom vierten Platz 2005 auf die jetzt nur noch sechste Position verdrängt. Zurückzuführen ist dies zum einen auf die zweistelligen Zuwächse des Gesamtumschlags mit Schiffen unter der Flagge Liberias (+ 17,5 %) und der Bahamas (+ 12,2 %) auf der einen Seite und dem starken Rückgang des Gesamtumschlags von fast 13 % für Norwegen auf der anderen. Von den in Tabelle 8 aufgelisteten 17 einzelnen Flaggen weisen fünf Rückgänge des Gesamtumschlags auf, wobei auffällt, dass es sich dabei mit Ausnahme von China ausschließlich um europäische Flaggen handelt (neben Norwegen noch Finnland, Griechenland und die Niederlande).

Knapp 96 Mill. t Güter auf dem Nord-Ostsee-Kanal befördert

Der Verkehr auf dem zwei der bedeutendsten Randgewässer des Atlantik verbindenden Nord-Ostsee-Kanal stellt einen wichtigen Indikator des Seeverkehrs insgesamt dar. Mit 37 948 Handelsschiffen passierten 2006 zwar etwa 700 Einheiten bzw. 1,8 % weniger diese Wasserstraße als im Vorjahr, die Menge der transportierten Güter erhöhte sich aber um 9 % auf 96 Mill. t⁷⁾. Die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe hat sich dabei weiter verringert; ihr Anteil am Gesamtverkehr betrug nur noch etwas über 28 %. 2005 hatte dieser Anteil bei 29 %, 2002 sogar noch bei etwas über 38 % gelegen. Auch hinsichtlich des Raumgehalts der Schiffe gemessen in NRZ [= Nettoraum-

Tabelle 8: Seegüterumschlag nach Flaggen¹⁾

Flaggen	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung
	Mill. t		% ²⁾	Mill. t		% ²⁾	Mill. t		% ²⁾
Deutschland	37,1	34,6	+ 7,2	18,0	16,4	+ 9,5	19,1	18,2	+ 5,2
Panama	30,2	26,8	+ 12,6	18,3	15,2	+ 20,5	11,9	11,7	+ 2,3
Vereinigtes Königreich	27,0	24,8	+ 9,1	14,9	14,1	+ 5,7	12,1	10,7	+ 13,5
Liberia	21,4	18,2	+ 17,5	14,0	11,4	+ 23,2	7,4	6,8	+ 8,0
Bahamas	19,6	17,4	+ 12,2	14,1	12,7	+ 11,0	5,4	4,7	+ 15,5
Norwegen	18,7	21,5	- 12,9	14,4	16,5	- 12,6	4,3	5,0	- 14,1
Schweden	17,3	15,4	+ 12,4	10,0	8,9	+ 12,0	7,4	6,5	+ 12,9
Zypern	14,5	12,0	+ 21,4	10,2	8,3	+ 22,6	4,4	3,7	+ 18,6
Antigua und Barbuda	12,4	10,9	+ 13,0	6,9	6,4	+ 8,1	5,4	4,5	+ 19,9
Niederlande	12,3	13,3	- 7,0	5,9	6,4	- 7,6	6,5	6,9	- 6,4
Dänemark	11,5	11,4	+ 0,9	6,6	6,4	+ 3,6	4,9	5,0	- 2,5
Malta	11,0	9,8	+ 13,0	7,4	6,9	+ 6,7	3,6	2,8	+ 28,6
Griechenland	9,1	9,9	- 8,2	6,1	6,9	- 11,4	3,0	3,0	- 0,7
China	8,4	8,5	- 1,5	5,3	5,5	- 2,9	3,1	3,1	+ 0,9
Marshall-Inseln	7,7	6,7	+ 14,7	4,7	3,8	+ 21,9	3,0	2,9	+ 5,1
Finnland	6,1	7,3	- 16,1	4,0	4,9	- 19,2	2,1	2,4	- 9,6
Singapur	5,1	4,7	+ 8,0	3,2	2,7	+ 17,9	1,9	2,0	- 5,8
Sonstige	33,4	31,7	+ 5,4	18,2	18,9	- 3,7	15,0	12,7	+ 18,1
Insgesamt ...	302,8	284,9	+ 6,3	182,2	172,3	+ 5,8	120,5	112,6	+ 7,1

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

6) Siehe Winter, H.: „Seeschifffahrt 2005 – Güterumschlag auf neuer Rekordhöhe“ in WiSta 8/2006, S. 846 ff., hier: S. 853 ff.

7) Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2006“, Tabellen 18.1, 18.2, 18.3. Die Daten zum Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal werden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord erhoben.

zahl⁸⁾] nahm der deutsche Anteil weiter ab und betrug im Berichtsjahr etwas über 14 % verglichen mit 16 % im Jahr 2005. Insgesamt hat sich die Nettoraumzahl von 2005 auf 2006 um 6,5 Mill. oder knapp 10 % 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 NRZ pro Schiff 2001 bei 1 348, 2004 waren es durchschnittlich 1 721 und im Berichtsjahr 1 923. Schiffe unter deutscher Flagge lagen allerdings erheblich unter dem Durchschnitt und waren mit einer NRZ von 974 (2005: 944) nicht einmal halb so groß wie ausländische mit einer NRZ von mittlerweile 2 292.

Die am häufigsten vertretene ausländische Flagge war 2006 wie auch schon 2004 und 2005 die der Niederlande. Mit 5 001 Einheiten hatten gut 13 % aller Schiffe eine niederländische Herkunft. Verglichen mit 2005 hat sich ihre Zahl allerdings um 1 335 bzw. 21 % verringert. Unter den ausländischen Flaggen unverändert an zweiter Stelle stand mit nunmehr 4 747 Einheiten Antigua und Barbuda, ein Staat, der zu den sogenannten „Billigflaggen“ zählt. Im Vergleich mit 2005 hat sich hier die Zahl der den Kanal passierenden Schiffe nur unterdurchschnittlich um 60 verringert, was einem Rückgang um 1,2 % entspricht. Den dritten Platz nahm weiterhin das Vereinigte Königreich ein, unter dessen Flagge 4 052 Schiffe den Nord-Ostsee-Kanal befuhren, gefolgt von der Russischen Föderation (2 219 Schiffe) und Zypern (1 825 Schiffe). Während sich die Zahl der unter russischer Flagge fahrenden Schiffe um knapp 4 % verringerte, ist für das Vereinigte Königreich und Zypern jeweils ein erheblicher Zuwachs festzustellen. Die Zahl britischer Schiffe nahm um 369 (+10 %), die zypriotischer um 453 (+33 %) zu.

Von den 95,8 Mill. t transportierten Gütern wurden nur etwa 14,5 % auf Schiffen unter deutscher Flagge befördert. 2005 waren es 16,5 %, 2003 sogar noch rund 21 %. Die Transportmenge deutscher Schiffe, die 2005 bei 14,5 Mill. t lag, hat sich im vergangenen Jahr auf etwa 13,9 Mill. t verringert.

Mehr Personal auf weniger Schiffen

Nachdem sich 2005 die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Handelsschiffe nach jahrelangen Abnahmen um fast 100 Einheiten erhöht hatte, musste 2006 wieder ein Rückgang um 29 Schiffe verzeichnet werden. Betroffen waren dabei alle Schiffstypen. Lediglich die Zahl der Mineralöltanker hat sich um eine Einheit erhöht⁹⁾.

Die durchschnittliche Bruttoreaumzahl¹⁰⁾ je Schiff erreichte im Jahr 2006 mit 19 600 einen Wert, der fast doppelt so hoch lag wie der von 2001 (etwa 10 000 BRZ). 2005 betrug

die BRZ je Einheit knapp 19 000. In der Tendenz heißt dies, dass sich die in deutschen Schiffsregistern gemeldeten Schiffe auch im letzten Jahr weiter vergrößert haben.

Der Rückgang der Schiffszahlen hatte allerdings keine Auswirkungen auf das Bordpersonal. Die Zahl der bei der deutschen Seerberufsgenossenschaft versicherten Personen auf Handelsschiffen erhöhte sich von 2005 auf 2006 um knapp 1 500 bzw. 15 %. Damit setzte sich eine positive Entwicklung fort, die auch schon in den Jahren 2005 und 2004 festgestellt werden konnte.¹¹⁾ Der Anteil der ausländischen Beschäftigten stieg weiter an und liegt nunmehr bei fast 48 %. 2005 hatten knapp 44 % der auf deutschen Handelsschiffen tätigen Personen keinen deutschen Pass, 2004 waren es nur etwas über 36 %. Insgesamt betrug die Zahl der auf unter deutscher Flagge fahrenden Handelsschiffe beschäftigten Ausländer 5 624, das waren fast ein Viertel mehr als im Jahr zuvor. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich in diesen Werten ein Beschäftigungsproblem widerspiegelt, auf das schon im letztjährigen Aufsatz in dieser Publikation zur Entwicklung des Seeverkehrs 2005 verwiesen wurde: dem in zahlreichen Presseartikeln beklagten fehlenden Nachwuchs bei nautischen Berufen, der nur durch den vermehrten Einsatz ausländischer Fachkräfte ausgeglichen werden kann.¹²⁾

Weiterhin Stagnation im Personenseeverkehr

Während 2005 noch 29,5 Mill. Fahrgäste in deutschen Häfen ein- oder ausgestiegen waren (2003 waren es sogar 32,1 Mill. Passagiere), lag deren Zahl im Berichtsjahr 2006 bei nur noch knapp 29,3 Mill. (siehe Tabelle 9 auf S. 698). Dies entspricht einem weiteren leichten Rückgang um 0,8 % nach einem Minus von 1,1 % im Jahr 2005. Betroffen sind sowohl der Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands, der sich um 0,6 % verringert hat, als auch der innerhalb Deutschlands mit einem Minus von 0,9 %. Von allen Fahrtgebieten wies weiterhin Niedersachsen die meisten ein- und ausgestiegenen Passagiere auf. In den Häfen dieses Bundeslandes hat sich ihre Zahl sogar gegen den Trend um 45 000 erhöht und lag bei knapp 10,8 Mill. An zweiter Stelle steht die Ostseeküste von Schleswig-Holstein mit leicht rückläufig 8,7 Mill. Fahrgästen, gefolgt von der schleswig-holsteinischen Westküste mit 6,2 Mill. Für das letztgenannte Fahrtgebiet musste ein besonders großer Rückgang um fast 340 000 Passagiere bzw. etwa 5,2 % festgestellt werden. Unter den ausländischen Fahrtgebieten liegt weiterhin der dänische Ostseeraum mit fast 8,5 Mill. Fahrgästen an der Spitze. Schweden mit etwas über 2 Mill. Passagieren steht auf Platz 2.

8) Siehe Fußnote 10.

9) Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2006“, Tabelle 20. Die Statistik über den Seeschiffsbestand in deutschen Schiffsregistern wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geführt.

10) Die Bruttoreaumzahl (BRZ), englisch: gross tonnage, Abkürzung GT, ist das in der Schiffsvermessung die bisherige Bruttoregistertonne ersetzende Maß für die Gesamtgröße von Schiffen. Entsprechend ersetzt die Nettoraumzahl (Abkürzung NRZ; englisch: net tonnage, Abkürzung NT) die bisherige Nettoregistertonne. BRZ und NRZ sind dimensionslose Vergleichszahlen. Die BRZ ergibt sich aus dem gesamten umbauten Raum, multipliziert je nach Schiffstyp mit einem zwischen 0,22 und 0,32 liegenden Faktor; sie soll eine gerechtere Schiffsvermessung ermöglichen (aus: Meyers Lexikon online).

11) Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2006“, Tabelle 19.

12) Siehe Fußnote 6, hier: S. 855.

Tabelle 9: Ein- und ausgestiegene Fahrgäste

Fahrtgebiet	Insgesamt			Ausgestiegene Fahrgäste			Eingestiegene Fahrgäste		
	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung	2006	2005	Veränderung
	Mill.		% ¹⁾	Mill.		% ¹⁾	Mill.		% ¹⁾
Verkehr innerhalb Deutschlands	16,7	16,8	-0,9	8,4	8,4	-0,6	8,3	8,4	-1,2
darunter:									
Niedersachsen	10,8	10,7	+1,2	5,4	5,4	+1,4	5,4	5,4	+1,0
Schleswig-Holstein	5,7	6,0	-3,5	2,9	3,0	-2,9	2,8	3,0	-4,0
Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands	12,6	12,7	-0,6	6,3	6,4	-0,5	6,2	6,3	-0,7
dar.: Europa	12,6	12,7	-0,6	6,3	6,4	-0,5	6,2	6,3	-0,7
Europäische Union	11,7	11,7	-0,6	5,9	5,9	-0,8	5,8	5,8	-0,3
Sonstiges Europa	0,9	1,0	-1,9	0,5	0,5	+2,4	0,4	0,4	-6,0
Ostseegebiet	11,2	11,2	+0,0	5,6	5,6	+0,2	5,5	5,5	-0,1
darunter:									
Schweden	2,0	2,0	+0,2	1,0	1,0	+0,8	1,0	1,0	-0,4
Dänemark, Ostsee	8,5	8,3	+1,5	4,3	4,2	+1,3	4,2	4,1	+1,8
Polen	0,3	0,4	-22,6	0,2	0,2	-24,7	0,2	0,2	-20,5
Nordeuropa	1,3	1,4	-6,4	0,7	0,7	-5,2	0,6	0,7	-7,7
darunter:									
Vereinigtes Königreich	0,1	0,1	-50,7	0,0	0,1	-54,5	0,0	0,1	-46,2
Dänemark, Nordsee	0,4	0,4	-1,3	0,2	0,2	-1,6	0,2	0,2	±0,0
Norwegen	0,9	0,9	-1,2	0,5	0,5	+2,6	0,4	0,4	-5,2
Insgesamt ...	29,3	29,5	-0,8	14,7	14,8	-0,6	14,5	14,7	-1,0

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

Ausblick auf 2007

Nach ersten Schätzungen hat sich der Seegüterumschlag im ersten Vierteljahr 2007 um etwas über 7 % erhöht¹³⁾. So ist von Januar bis einschließlich März 2007 der Gesamtumschlag von 72,4 Mill. t im ersten Quartal 2006 auf jetzt 77,5 Mill. t angestiegen, wobei der Empfang aus dem Ausland mit über 9 % überdurchschnittlich zugenommen hat. Auch beim innerdeutschen Seeverkehr, der allerdings mengenmäßig nur etwas über 2 % ausmacht, liegt der Zuwachs mit 7,2 % leicht über dem Durchschnitt. Am schwächsten gewachsen ist mit nur knapp 4 % der Versand ins Ausland, eine auffallende Entwicklung, da gerade diese Verkehrsrelation aufgrund der weltweit starken Position der deutschen Exportwirtschaft in der Vergangenheit meist die höchsten Zuwächse aufwies. Die jetzt ermittelte stärkere Zunahme beim Empfang von Gütern mit Seeschiffen dürfte unter anderem auf die zunehmend bessere Binnenkonjunktur zurückzuführen sein.

Überdurchschnittlich hat sich wieder der Containerverkehr entwickelt. Die Zahl der umgeschlagenen TEU erhöhte sich von 3,2 Mill. im ersten Quartal 2006 auf 3,6 Mill. im gleichen Zeitraum des laufenden Jahres, eine Zunahme um etwas über 14 %.

Wie schon in den Vorjahren gehen laut Pressemeldungen internationale Experten davon aus, dass auch 2007 der Welt-handel stärker als die Weltwirtschaft wachsen und um etwa 7 % zunehmen wird. Darauf basierend wird für den Containerverkehr über See eine Zunahme um bis zu 9 % angenommen. Schon derzeit sind auf den Wasserstraßen der Welt täglich an die 6 Mill. Container unterwegs, die aneinandergereiht die Erde fast drei Mal umrunden könnten. [u](#)

13) Pressemitteilung Nr. 250 des Statistischen Bundesamtes vom 19. Juni 2007: „Seegüterumschlag nimmt im 1. Quartal 2007 um über 7 % zu“ (www.destatis.de).

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2007

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Walter Radermacher
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

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