

Dipl.-Ing. Horst Winter

Seeverkehr 2009

Überwiegend infolge der weltweiten Wirtschaftskrise ist der Güterumschlag im Seeverkehr 2009 um 18% eingebrochen. Damit wurde die positive Entwicklung der letzten 14 Jahre, die durch kontinuierliche Zuwächse gekennzeichnet war, abrupt unterbrochen. Die Tonnage lag im Jahr 2009 nur noch bei fast 263 Mill. Tonnen (t) und damit knapp 58 Mill. t niedriger als 2008. Leichte Verbesserungstendenzen zeigten sich allerdings zum Ende des Jahres. So verringerte sich im letzten Quartal 2009 der Seegüterumschlag deutscher Häfen nur noch um 14%, für das erste Quartal 2010 ist sogar von einem geschätzten Zuwachs von über 7% auszugehen.

Bei den Fahrtgebieten dominierte im vergangenen Jahr weiterhin der Verkehr mit Europa. Gut 56% oder etwa 148 Mill. t des deutschen Seegüterumschlags entfielen auf den Gütertausch mit Häfen dieses Kontinents. An zweiter Stelle folgte mit fast 51 Mill. t bzw. einem Anteil am Gütertausch von mehr als 19% Asien, vor Nord- bzw. Mittel- und Südamerika, die mit 18 Mill. bzw. 17 Mill. t auf den Plätzen 3 und 4 lagen. Prozentual am stärksten zurückgegangen ist mit mehr als 31% der Seegüterverkehr mit Nordamerika. Es folgen Mittel- und Südamerika mit einem Minus von etwa einem Viertel sowie Europa und Australien/Ozeanien mit Abnahmen in Höhe von jeweils einem knappen Fünftel. Noch am besten gehalten haben sich Asien (-12%) und Afrika (-7%). Für das bedeutendste außereuropäische Fahrtgebiet – die Volksrepublik China – war 2009 ein unterdurchschnittlicher Rückgang des Seegüterverkehrs mit Deutschland um knapp 12% festzustellen.

Halb- und Fertigwaren standen auch im vergangenen Jahr mit mehr als 91 Mill. t an erster Stelle der im Seeverkehr

umgeschlagenen Güter, gefolgt von Erdöl, Mineralölzeugnissen und Gasen mit rund 51 Mill. t. Gut 37% aller Güter wurden 2009 in Containern transportiert. Im Jahr zuvor hatte der Containeranteil noch geringfügig höher bei knapp 38% gelegen. Damit erfuhr auch der seit Jahren stetig zunehmende Anteil von Containertransporten einen Dämpfer.

Weiterhin unangefochten an der Spitze der deutschen Seehäfen liegt Hamburg. Mit knapp 95 Mill. t Gesamtumschlag wurde das Ergebnis von 2008 allerdings um über 20% verfehlt. Die Bremischen Häfen belegten auch 2009 wieder die zweite Position. Bei einem Umschlag von fast 54 Mill. t betrug der Rückgang hier 15%.

Insgesamt wurden von den im vergangenen Jahr umgeschlagenen 262,9 Mill. t Gütern knapp 27 Mill. t auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert. Das waren 7,7 Mill. t bzw. 22% weniger als 2008. Deutsche Schiffe transportierten damit nur noch etwas über 10% aller in deutschen Seehäfen umgeschlagenen Güter und waren erstmals nicht mehr die wichtigste Flagge. Abgelöst wurden sie von der „Billigflagge“ Panama, mit gut 29 Mill. t Gütern. An dritter Stelle folgt das Vereinigte Königreich (fast 24 Mill. t Güter).

Trotz der Krise leicht gestiegen ist 2009 die Zahl der ein- und ausgestiegenen Passagiere, und zwar um 2,2%. Zustande kam dieser Zuwachs aber ausschließlich durch den innerdeutschen Verkehr, bei dem die Zahl der Passagiere um 9,5% auf nunmehr 17,4 Mill. zugenommen hat. Der Passagierverkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands verringerte sich dagegen um knapp 7% auf 12,2 Mill. Fahrgäste.

Seeverkehr im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern

„Seeschifffahrt wartet weiter auf den Aufschwung“, „Hafenbetreiber auf hartem Sparkurs“, „Hamburg erarbeitet Notfallplan für die Schifffahrt“ – dies waren nur einige Überschriften von Artikeln, die 2009 nicht nur in Fachpublikationen, sondern auch in Tages- und Wochenzeitungen zu finden waren, und sich mit den Auswirkungen der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise auf den Seeverkehr befassten. Im Blickpunkt standen dabei Probleme, die sich für die Betreiber von Umschlagterminals und die Linienschifffahrt ergeben.

Wie in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben, hat sich im Jahr 2009 die Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise im Seeverkehr – auch im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern – besonders stark ausgewirkt. So verringerte sich der Güterverkehr aller Verkehrsträger zusammen von 2008 auf 2009 um 470 Mill. t. Dies entspricht einem Rückgang um 11,4%. Hinsichtlich der Menge der transportierten Güter wies der Seeverkehr mit einem Minus von 18% dabei den größten Rückgang auf, knapp gefolgt von der Binnenschifffahrt mit –17%. Zweistellige Rückgänge verzeichneten auch der Eisenbahnverkehr (–16%) und der Straßenverkehr (–10%). Etwas besser gehalten haben sich der Luftverkehr (–6,3%) und die Rohrleitungen (–2,9%), wobei die beiden letztgenannten Verkehrsträger für den Gütertransport mengenmäßig aber nur eine untergeordnete Rolle spielen. Beim Ranking innerhalb des Modal Splits¹⁾ nimmt der Seeverkehr trotz seiner überdurchschnittlichen Abnahme mit einer Beförderungsmenge von gut 259 Mill. t und einem Anteil von 7,1% weiterhin den dritten Platz ein. Dass die Gütertransporte über See ungeachtet ihres Einbruchs im letzten Jahr insgesamt aber an Bedeutung zugenommen haben, macht ein Blick in die 1960er- und 1980er-Jahre deutlich. So hatte 1960 ihr Anteil an allen Gütertransporten im früheren Bundesgebiet nur bei etwas über 3% gelegen, zwanzig Jahre später – 1980 – immerhin schon bei 4,3%.

Zudem ist bei der Tonnage des Seeverkehrs zu beachten, dass hier – anders als beim Straßengüter-, Schienengüter- und Binnenschiffsverkehr – das Eigengewicht der Ladungsträger (insbesondere der Container) nicht einbezogen ist. Dieses lag für den Seegüterumschlag im vergangenen Jahr bei zusätzlichen knapp 49 Mill. t. Unter Einbeziehung dieses Gewichts würden Schienen- und Seetransporte ihre Positionen tauschen, der Anteil des Seeverkehrs würde sich entsprechend vergrößern.

Seegüterumschlag sinkt um 58 Mill. t

Während sich 2008 mit einem Zuwachs von 5,6 Mill. t die positive Entwicklung der letzten 14 Jahre noch weiter fortgesetzt hatte und mit fast 321 Mill. t umgeschlagenen Gütern ein neuer Rekordwert erzielt wurde, kann die Entwicklung im Jahr 2009 nur als Einbruch in bisher nicht gekannter Größenordnung bezeichnet werden. Von 1998 bis 2008 hatte

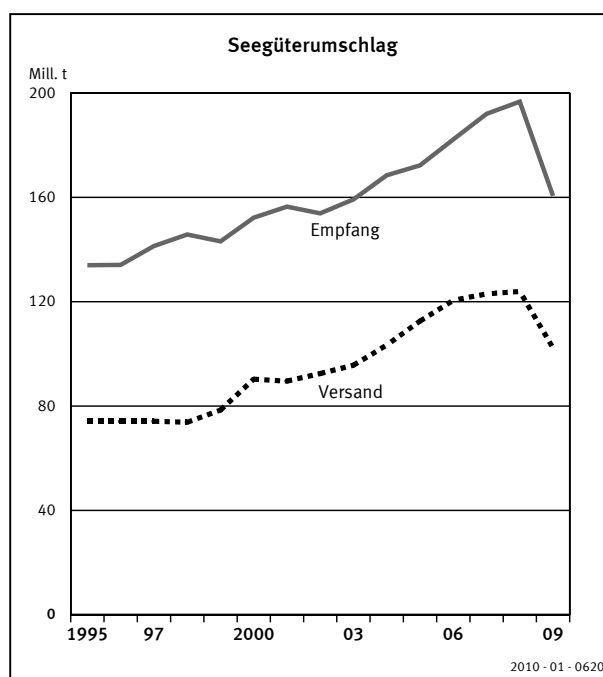
Tabelle 1: Seegüterumschlag

Jahr	Gesamtumschlag		Bruttoinlandsprodukt
	1 000 t	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
2007	315 050	+4,1	+2,5
2008	320 636	+1,8	+1,3
2009	262 863	-18,0	-4,7

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

sich der Seegüterumschlag, ausgehend von einem Wert von 217,4 Mill. t, um gut 103 Mill. t erhöht, was einem Zuwachs um knapp 48% entspricht (siehe Tabelle 1 und Schaubild 1). Der drastische Rückgang um fast 58 Mill. t bzw. 18% im letzten Jahr hat somit mehr als die Hälfte des zuvor erreichten Wachstums wieder zunichtegemacht. Zum Jahresende 2009 zeigten sich allerdings – wie allgemein in der Wirtschaft – leichte Verbesserungstendenzen, die auf ein allmähliches Abflauen der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise hindeuten. So verringerte sich in den letzten drei Monaten des vergangenen Jahres – verglichen mit Oktober bis Dezember 2008 – der Güterumschlag in den deutschen Seehäfen

Schaubild 1



1) Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt.

Tabelle 2: Seegüterumschlag nach Fahrtgebieten

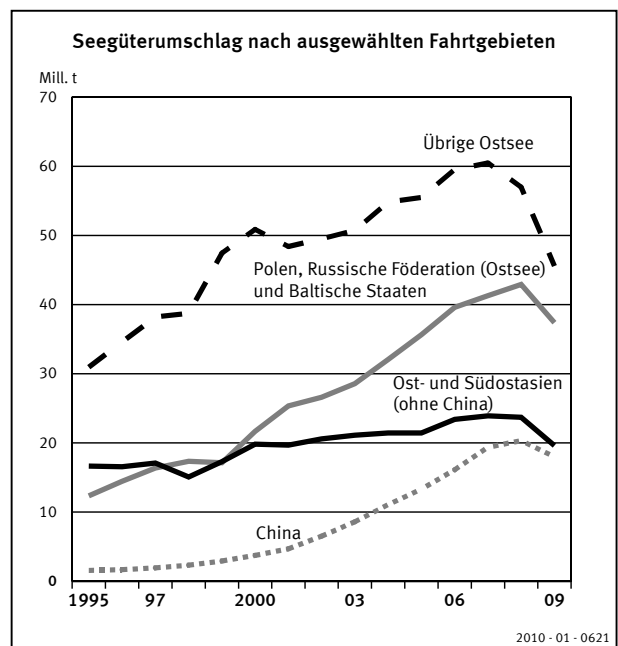
Fahrtgebiet	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung
	Mill. t	Mill. t	% ¹⁾	Mill. t	Mill. t	% ¹⁾	Mill. t	Mill. t	% ¹⁾
Verkehr innerhalb Deutschlands	6,9	8,1	-15,5	3,5	4,1	-15,3	3,4	4,0	-15,7
Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands ²⁾	256,0	312,5	-18,1	157,1	192,6	-18,4	98,9	119,9	-17,5
Europa	148,4	182,1	-18,5	98,0	114,4	-14,3	50,4	67,7	-25,6
Europäische Union	106,2	129,5	-18,0	64,5	74,0	-12,9	41,8	55,5	-24,7
Sonstiges Europa	42,2	52,5	-19,7	33,6	40,3	-16,7	8,6	12,2	-29,6
Ostseegebiet	83,0	99,9	-16,9	53,1	58,6	-9,3	29,8	41,4	-27,8
darunter:									
Schweden	23,4	28,6	-18,3	12,8	15,5	-17,4	10,6	13,1	-19,4
Finnland	12,8	17,7	-12,5	7,7	9,9	-22,4	5,1	7,8	-34,1
Dänemark, Ostsee	9,3	10,7	-18,3	4,7	5,2	-9,9	4,6	5,5	-15,0
Lettland	8,4	7,6	+10,4	7,6	6,4	+17,7	0,8	1,2	-30,0
Polen	5,2	6,2	-16,5	2,9	2,7	+4,7	2,3	3,5	-33,2
Russische Föderation, Ostsee	18,6	23,6	-21,2	14,3	16,2	-12,1	4,3	7,4	-41,1
Nordeuropa	40,8	53,8	-23,0	32,7	41,7	-21,4	8,7	12,2	-28,5
darunter:									
Vereinigtes Königreich	18,8	24,4	-22,9	13,5	17,1	-21,2	5,4	7,3	-26,9
Norwegen	20,4	25,9	-21,4	17,7	22,4	-21,0	2,7	3,5	-24,2
Westeuropa	18,2	22,5	-19,0	10,2	11,8	-14,2	8,1	10,7	-24,3
dar.: Niederlande	8,8	9,5	-6,6	5,7	6,1	-7,4	3,1	3,4	-8,1
Süd- und Südosteuropa	5,8	5,8	-0,8	2,0	2,3	-12,8	3,8	3,5	+7,1
Nordamerika	18,0	26,1	-31,1	10,1	13,9	-26,9	7,8	12,2	-35,8
Mittel- und Südamerika	17,4	23,0	-24,7	12,5	18,0	-30,5	4,8	5,0	-3,8
Mittel- und Südamerika, Ostküste	14,5	19,5	-25,4	10,3	14,9	-30,9	4,2	4,5	-7,2
dar.: Brasilien	7,5	11,5	-34,9	5,4	9,4	-42,1	2,0	2,1	-2,6
Mittel- und Südamerika, Westküste	2,8	3,6	-20,8	2,2	3,1	-28,5	0,6	0,5	+26,3
Asien	50,8	57,8	-12,2	22,4	29,3	-23,6	28,3	28,4	-0,4
Asien, Mittelmeer	1,3	1,1	+18,2	0,2	0,2	-3,7	1,1	0,9	+23,2
Rotes Meer bis Persischer Golf	7,6	8,7	-11,8	0,8	0,7	+12,3	6,8	7,9	-14,1
Südasiens ³⁾	4,2	3,9	+6,3	1,6	2,0	-19,6	2,6	2,0	+32,6
dar.: Indien	2,7	2,6	+3,8	0,9	1,2	-24,0	1,7	1,3	+29,7
Ostasien	27,7	31,5	-12,2	14,7	20,1	-26,7	13,0	11,5	+13,3
dar.: Volksrepublik China	18,0	20,3	-11,6	10,8	14,6	-26,3	7,2	5,7	+26,2
Südostasien	9,9	12,5	-20,9	5,1	6,3	-19,7	4,8	6,2	-22,2
dar.: Singapur	5,7	8,0	-29,0	2,7	3,8	-29,3	3,0	4,2	-28,8
Afrika	18,1	19,3	-6,6	11,2	13,7	-17,9	6,9	5,7	+20,6
Nordafrika	7,0	7,1	-1,5	4,1	4,2	-2,5	3,0	3,0	-0,2
Westafrika	5,6	5,9	-5,2	4,5	5,0	-8,9	1,1	0,9	+15,1
Ostafrika	0,7	0,4	+67,5	0,0	0,1	-21,2	0,6	0,3	+80,8
Südafrika	4,7	5,9	-19,3	2,6	4,5	-42,4	2,2	1,4	+53,5
dar.: Republik Südafrika	4,6	5,7	-20,2	2,6	4,5	-42,5	2,0	1,2	+59,8
Australien und Ozeanien	1,4	1,7	-17,7	0,9	1,1	-10,6	0,4	0,6	-30,0
Insgesamt ...	262,9	320,6	-18,0	160,6	196,7	-18,4	102,3	123,9	-17,5

1) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 t berechnet. – 2) Einschl. nicht zuzuordnenden Häfen. – 3) In den Publikationen zum Seeverkehr (Fachserie 8, Reihe 5) wird dieses Fahrtgebiet als „Mittelost“ bezeichnet.

nur noch um knapp 11 Mill. t oder 14%. Die Gütermenge ging von 77,4 Mill. t auf 68,5 Mill. t zurück.²⁾

Anders als in den Vorjahren hat sich der Seegüterumschlag 2009 schlechter entwickelt als die Gesamtwirtschaft. So nahm das Bruttoinlandsprodukt im vergangenen Jahr preisbereinigt um 4,7%³⁾ ab, der Seegüterumschlag dagegen um 18%. Zurückzuführen sein dürfte dies darauf, dass von der Wirtschaftskrise auch Staaten betroffen waren, die für die exportorientierte deutsche Industrie von großer Bedeutung sind. Das Zusammentreffen sinkender Inlandsnachfrage mit gleichfalls zurückgehenden Ausfuhren wirkt sich auf die Seeschifffahrt besonders stark aus, da gerade im Güteraustausch mit dem Ausland den deutschen Seehäfen eine große Bedeutung zukommt. So wurden von den 2009 insgesamt ein- und ausgeladenen knapp 263 Mill. t Gütern 256 Mill. t im Verkehr mit Häfen im Ausland abgewickelt, aber nur rund 7 Mill. t Güter im Verkehr zwischen deutschen Häfen (siehe Tabelle 2 und Schaubild 2). Der Anteil des Seegüterverkehrs mit ausländischen Häfen am Gesamtverkehr lag – wie auch schon 2008 – bei etwas über 97%. Absolut wurden dabei mit 157,1 Mill. t weiterhin erheblich mehr Güter aus dem Ausland in deutschen Häfen empfangen als

Schaubild 2



2) Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt 4. Quartal 2009“.

3) Siehe Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 284 vom 13. August 2010 „Bruttoinlandsprodukt im 2. Quartal 2010 mit Rekordzuwachs“.

dorthin versendet (98,9 Mill. t). Im Vergleich zum Vorjahr nahm der grenzüberschreitende Empfang mit einem Minus von 18,4 % etwas stärker ab als der Versand (-17,5 %).

Mit knapp 150 Mill. t Gütern Verkehr mit Europa an der Spitze

Auch 2009 ergaben sich für die einzelnen Fahrtgebiete wieder zum Teil stark unterschiedliche Entwicklungen. Nichts geändert hat sich aber an der Dominanz des Verkehrs mit Europa: Gut 56 % oder rund 148 Mill. t des deutschen Seegüterumschlags entfielen auf den Gütertausch mit Häfen dieses Kontinents. An zweiter Stelle lag mit fast 51 Mill. t bzw. einem Anteil am Gütertausch von mehr als 19 % Asien vor Nord- bzw. Mittel- und Südamerika, die mit 18 Mill. bzw. 17 Mill. t die Plätze 3 und 4 einnahmen. Prozentual am stärksten zurückgegangen ist mit mehr als 31 % der Seegüterverkehr mit Nordamerika. Es folgen Mittel- und Südamerika mit einem Minus von etwa einem Viertel sowie Europa und Australien/Ozeanien mit Abnahmen in Höhe von jeweils einem knappen Fünftel. Noch am besten gehalten haben sich Asien (-12 %) und Afrika (-6,6 %).

Schweden, Norwegen, Vereinigtes Königreich: die drei wichtigsten Staaten im deutschen Seegüterverkehr

Nach einzelnen Staaten differenziert lag 2009 Schweden im Seegüterverkehr mit deutschen Häfen weiterhin an der Spitze: 23,4 Mill. t Güter wurden mit Häfen dieses skandinavischen Landes ausgetauscht, 5,2 Mill. t Güter weniger als 2008. Dominiert wird der Gütertausch mit Schweden durch Halb- und Fertigwaren, auf die knapp 70 % aller umgeschlagenen Güter entfallen. Zum Vergleich: Beim Seeverkehr mit Norwegen hat diese Güterabteilung nur einen Anteil von rund 11 %, beim Seeverkehr mit dem Vereinigten Königreich sind es knapp 14 %.⁴⁾ Hier sei noch ein definitorischer Hinweis nachgeschoben: Inwieweit es sich bei den empfangenen bzw. versandten Gütern wirklich um solche aus den bzw. für die entsprechenden Länder(n) handelt, kann die amtliche deutsche Seeverkehrsstatistik nicht feststellen. Ermittelt wird lediglich der Hafen und damit das Land, in dem das Gut auf ein Seeschiff geladen bzw. aus einem Seeschiff ausgeladen wurde, nicht der wirkliche Bestimmungs- oder Herkunftsort dieses Gutes. So ist zum Beispiel davon auszugehen, dass ein Großteil der in deutschen Häfen eingeladenen und für die Niederlande bestimmten Waren dort nicht verbleibt, sondern in Rotterdam auf größere Seeschiffe umgeladen und in andere Staaten weitertransportiert wird. Diese sogenannten „Feederverkehre“ dürften auch für Transporte in und aus dem Ostseeraum von großer Bedeutung sein, bei denen der Hamburger Hafen vielfach als Drehscheibe dient.

Außerhalb Europas war China wieder das bedeutendste Fahrtgebiet. Bei jetzt 18 Mill. t Gütern betrug der Rückgang hier gegenüber 2008 knapp 12 %. Der Seegütertausch mit China hat sich damit besser gehalten als der Seegüterumschlag insgesamt und auch etwas besser als der mit Asien. Auffallend ist, dass trotz der Wirtschafts- und Finanzkrise der Seegüterumschlag bei einigen Fahrtgebieten gestiegen ist. Dies betrifft u. a. Südasiens, wo ein Zuwachs von mehr als 6 % zu verzeichnen war, dabei allein für Indien ein Zuwachs von knapp 4 %. Um fast 68 % nahm der Seeverkehr mit Ostafrika zu, wobei hier die umgeschlagene Gütermenge mit nur 700 000 t aber sehr gering ist. In Europa fällt die Zunahme für Lettland um ein Zehntel auf jetzt 8,4 Mill. t auf. Diese positiven Entwicklungen können aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Seegütertausch mit den meisten Staaten zweistellige Rückgänge aufweist, die bis zu einem Minus von fast 35 % für Brasilien reichen.

Seefrachtraten gehen stark zurück

Der Index der Seefrachtraten in der Linienfahrt (Basis 2006=100) lag im Durchschnitt des Jahres 2009 – berechnet auf Euro-Basis – um 28,8 %⁵⁾ unter dem Niveau des Jahres 2008. Der Index zeigt die Preisentwicklung der von den deutschen Unternehmen für Im- und Exporte in Anspruch genommenen Seeverkehrsleistungen in der Linienfahrt. Nach Fahrtgebieten differenziert kam es zu den stärksten Ratenabschwächungen bei der Amerikafahrt (-37,3 %) und für Asien/Australien (-31,8 %). In der Europafahrt (-13,5 %) und in der Afrikafahrt (-16,1 %) waren die Rückgänge geringer, wobei die Frachtraten aber auch hier deutlich niedriger lagen als im Vorjahr.

Der Wechselkurs des US-Dollars gegenüber dem Euro lag im Durchschnitt des Jahres 2009 um 5,3 % über dem Niveau des Jahres 2008. Da etwa 75 % der Frachtraten in US-Dollar gemeldet werden, wurde der Preisverfall durch die Wechselkursentwicklung gedämpft: Ohne den Wechselkurseffekt wären die Frachtraten noch deutlicher gesunken.

Entwicklung bei den einzelnen Güterarten

Bei den im Seeverkehr umgeschlagenen Gütern gemäß dem „Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik [NST/R⁶⁾]“ standen 2009 – wie schon in den Vorjahren – mengenmäßig Halb- und Fertigwaren mit gut 91 Mill. t an erster Stelle, gefolgt von Erdöl, Mineralölerzeugnissen und Gasen mit knapp 51 Mill. t (siehe Tabelle 3). Die dritte Stelle nahm die Güterabteilung Andere Nahrungs- und Futtermittel ein (22,5 Mill. t). In allen zehn Güterabteilungen ging die umgeschlagene Menge zurück, wobei die Abnahmen von einem leichten Minus von etwas über 3 % bei den landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen bis zu Einbrü-

4) Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2009“, Tabellen 9.1 und 9.2.

5) Siehe Statistisches Bundesamt Pressemitteilung Nr. 141 vom 20. April 2010 „Seeschifffahrt bricht 2009 um 17 % ein“.

6) NST/R=Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport; revidierte Fassung.

Tabelle 3: Seegüterumschlag nach Güterarten

NST/R-Güterabteilung	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung
	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾
Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	20,2	20,8	-3,1	9,0	9,5	-5,4	11,2	11,3	-1,0
darunter:									
Getreide	9,3	9,4	-0,4	1,6	2,6	-35,9	7,7	6,8	+12,9
Holz und Kork	4,8	5,5	-11,7	3,0	3,0	+1,5	1,8	2,5	-27,6
Andere Nahrungs- und Futtermittel	22,5	25,0	-10,2	14,1	15,4	-8,9	8,4	9,6	-12,3
darunter:									
Futtermittel	4,7	4,5	+4,5	3,0	2,9	+0,8	1,8	1,6	+11,3
Ölsaaten, Ölfrüchte, pflanzliche und tierische Fette	5,5	5,2	+4,5	4,4	4,4	+0,8	1,0	0,8	+23,6
Feste mineralische Brennstoffe	14,0	14,7	-4,7	13,9	14,6	-4,5	0,1	0,1	-16,6
dar.: Steinkohle und Steinkohlenbriketts	13,2	13,3	-0,9	13,1	13,3	-0,9	0,0	0,0	+2,3
Erdöl, Mineralölerzeugnisse, Gase	50,9	62,1	-18,0	42,2	50,0	-15,6	8,7	12,1	-28,3
darunter:									
Rohes Erdöl	33,0	39,1	-15,7	33,0	38,8	-15,0	0,0	0,3	-91,0
Kraftstoffe und Heizöl	16,2	20,6	-21,2	8,4	9,5	-11,6	7,8	11,1	-29,3
Erze und Metallabfälle	15,4	23,3	-34,1	13,5	21,5	-37,0	1,8	1,8	+0,8
darunter:									
Eisenerze	9,2	14,1	-34,9	9,1	14,1	-35,4	0,1	0,0	X
NE-Metallerze, -abfälle und -schrott	4,5	7,4	-39,6	3,8	6,5	-41,4	0,6	0,9	-26,0
Eisen, Stahl und NE-Metalle	9,3	14,5	-35,7	3,5	5,8	-40,5	5,9	8,7	-32,5
dar.: Stahlbleche, Bandstahl, Weißblech	2,2	4,0	-46,4	0,6	1,0	-34,7	1,5	3,1	-50,1
Steine und Erden	14,3	16,9	-15,5	9,5	11,6	-17,6	4,7	5,3	-11,1
Düngemittel	4,2	5,2	-18,6	1,6	1,8	-8,9	2,6	3,4	-23,6
dar.: Chemische Düngemittel	4,1	5,0	-17,6	1,5	1,6	-6,5	2,6	3,4	-23,0
Chemische Erzeugnisse	20,6	23,7	-13,0	8,2	10,4	-21,0	12,5	13,3	-6,7
dar.: Chemische Grundstoffe	10,3	11,5	-10,5	4,0	4,4	-10,1	6,3	7,1	-10,7
Andere Halb- und Fertigwaren	91,5	114,4	-20,0	45,1	56,2	-19,8	46,3	58,1	-20,3
darunter:									
Besondere Transportgüter	45,3	53,7	-15,6	22,0	24,7	-10,9	23,3	29,0	-19,6
Elektrotechnische Erzeugnisse	10,2	13,2	-22,3	3,9	5,3	-27,6	6,4	7,8	-18,8
Insgesamt ...	262,9	320,6	-18,0	160,6	196,7	-18,4	102,3	123,9	-17,5

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

chen von einem Drittel bei Erzen und Metallabfällen sowie bei Eisen, Stahl und Nichteisen-(NE-)Metallen reichen.

Schaubild 3 stellt die langfristige Entwicklung des Umschlags wichtiger Güterarten dar. Deutlich wird die seit 1995 kontinuierliche Zunahme der Umschlagsmengen von Halb- und Fertigerzeugnissen und besonderen Transportgütern, die bis 2008 angehalten hat. Der bei den besonderen Transportgütern im Jahr 2005 aufgetretene „Knick“ in der Umschlagsentwicklung konnte in den nachfolgenden Jahren durch zum Teil zweistellige Zuwachsraten wieder mehr als ausgeglichen werden. Im vergangenen Jahr erfuhr die positive Entwicklung dieser beiden Güterarten durch die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise einen enormen Dämpfer: Die Menge der Halb- und Fertigerzeugnisse verringerte sich um knapp 15 Mill. t und liegt jetzt wieder auf dem Niveau von 2004. Bei den besonderen Transportgütern belief sich die Abnahme auf gut 8 Mill. t, ihr Umschlag erreichte 2009 wieder einen Wert, der dem des „Knicks“ im Jahr 2005 entspricht. Erdöl, für das bis 1998 ebenfalls ein stetiger Anstieg der umgeschlagenen Menge festzustellen war, stagnierte danach bei einer Umschlagsmenge, die um 35 Mill. bis 40 Mill. t schwankt. Im Jahr 2009 wurde mit 33 Mill. t transportiertem Erdöl erstmals seit 1995 wieder die 35-Mill.-t-Grenze unterschritten. Eine etwas positivere Entwicklung ergab sich beim Getreide, für das sich die umgeschlagene Tonnage zunächst von 1995 bis 2000 auf über 10 Mill. t erhöht, danach bis 2004 wieder auf etwas über 4 Mill. t verringert und damit mehr als halbiert hatte, und seitdem – mit Schwankungen – wieder bis auf 9,3 Mill. t im letzten Jahr

anstieg. Von 2008 auf 2009 haben die Getreidetransporte nur um vernachlässigbare 0,4% abgenommen. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Steinkohle: Hier war zwischen 1995 und 2008 eine kontinuierliche Aufwärtstren-

Schaubild 3

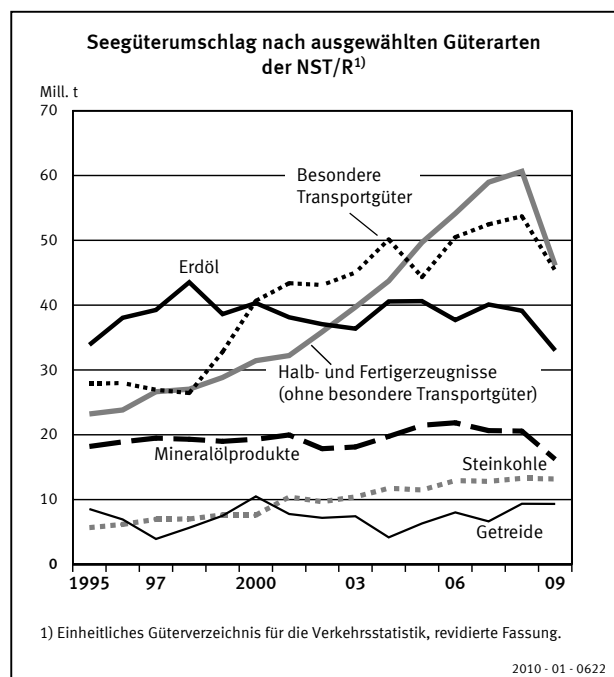


Tabelle 4: Seegüterumschlag nach NST-2007¹⁾

NST-2007 ¹⁾ - Güterabteilung	2009	2008	Veränderung	
	Mill. t			%
01 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	18,7	19,1	-0,4	-3,6
02 Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	46,3	52,7	-6,4	-12,1
03 Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse	21,4	29,5	-8,1	-27,2
04 bis 06 Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren	39,9	47,7	-7,8	-16,4
07 Kokerei- und Mineralöl-erzeugnisse	18,2	23,6	-5,4	-22,8
08 bis 09 Chemische Erzeugnisse, Mineral-erzeugnisse (Glas, Zement, Gips, usw.)	30,1	35,3	-5,2	-14,5
10 Metalle und Metall-erzeugnisse	14,1	21,8	-7,7	-35,1
11 bis 13 Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter	23,0	31,3	-8,3	-26,7
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	4,7	5,7	-1,0	-17,6
15 bis 20 Sonstige Produkte .	46,4	53,7	-10,3	-13,5
Insgesamt ...	262,9	320,6	-57,7	-18,0

1) Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik-2007.

denz zu beobachten – die Umschlagsmenge erhöhte sich von etwas über 5 Mill. t im Jahr 1995 auf rund 13,3 Mill. t im Jahr 2008 –, die 2009 durch die sehr geringe Abnahme der umgeschlagenen Menge von Steinkohle um 100 000 t oder 0,9 % nur wenig unterbrochen wurde. Steinkohle und Steinkohlenbriketts gehören zusammen mit den Eisenerzen zu den Produkten, bei denen der Seegüterumschlag nahezu ausschließlich aus Empfang besteht bzw. ein Versand ins Ausland nicht stattfindet.

Nach Einführung der neuen europäischen Gütersystematik NST-2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik) können nun auch die Ergebnisse der Seeverkehrsstatistik in entsprechender Gliederung dargestellt werden. Wie aus Tabelle 4 hervorgeht, entfielen im vergangenen Jahr auf die NST-2007-Güterabteilungen 15 bis 20 „Sonstige Produkte“ mit 46,4 Mill. t Gütern die mengenmäßig bedeutendsten Seetransporte, dicht gefolgt von der Güterabteilung 02 „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ mit 46,3 Mill. t Gütern und den Güterabteilungen 04 bis 06 „Konsumgüter zum kurzfristigen Gebrauch, Holzwaren“ mit knapp 40 Mill. t Gütern. Von den zehn hier dargestellten Güterabteilungen bzw. deren Zusammenfassungen weisen vier Abnahmen von

mehr als 20 %, zum Teil mehr als 30 % auf, bei fünf liegt das Minus zwischen 10 und 20 % und nur bei einer Güterabteilung – 01 „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“ – verringerte sich der Seegüterumschlag einstellig um knapp 4 %. Mengenmäßig am meisten abgenommen haben mit über 10 Mill. t Gütern die Güterabteilungen 15 bis 20 „Sonstige Produkte“, gefolgt von der Güterabteilung „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ mit 8,3 Mill. t Gütern.

Bei diesen Angaben ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Erfassung der Güterart weiterhin zunächst gemäß der alten Systematik NST/R erfolgt. Mithilfe eines Umschlüsselungsverfahrens werden dann die Gütergruppen der NST/R den entsprechenden Gütergruppen der NST-2007 zugeordnet. Aus diesen Gütergruppen lassen sich die Güterabteilungen zusammenstellen. Da nicht alle Gütergruppen der NST/R eindeutig bestimmten Gütergruppen der NST-2007 zugeordnet werden können, arbeitet das Umschlüsselungsverfahren mit gewissen Wahrscheinlichkeitsannahmen, die insbesondere bei Gütern, die nur in geringer Fallzahl vorkommen, zu Verzerrungen führen können. Diese Problematik ist erst dann beseitigt, wenn ab 2011 die Erfassung der Güterarten originär nach der NST-2007 erfolgt.

Massengut hält sich besser als Stückgut

Nach der Erscheinungsform der Güter differenziert (siehe Tabelle 5), hat sich der Abstand zwischen den Umschlagsmengen von Stück- und Massengütern 2009 stark verringert. Unterschieden wird bei der „Erscheinungsform“ der Ladung nach „festem Massengut“, „flüssigem Massengut“, „Stückgut in Containern“ und „Stückgut nicht in Containern“. 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 als einzelne Stücke oder in Verpackungen transportiert werden. Dies gilt zum Beispiel für Maschinen, sonstige Metall-erzeugnisse, Kunststoffe oder Früchte. 2003 hatte die Menge des umgeschlagenen Stückgutes erstmals die des Massengutes um 3,6 Mill. t übertrafen, 2008 lag der Unterschied schon bei rund 44 Mill. t. Im vergangenen Jahr wurden aber nur noch etwas über 27 Mill. t mehr Stück- als Massengut in deutschen Seehäfen umgeschlagen. Zurückzuführen ist

Tabelle 5: Seegüterumschlag nach Massen- und Stückgut

Massen- und Stückgut Verpackungsart	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung
	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾	Mill. t		% ¹⁾
Massengut	117,8	138,2	-14,7	88,3	105,8	-16,6	29,5	32,3	-8,6
fest	58,9	68,4	-13,9	41,7	51,7	-19,4	17,2	16,7	+2,9
flüssig	58,9	69,7	-15,5	46,6	54,1	-13,9	12,3	15,6	-21,0
Stückgut	145,0	182,5	-20,5	72,3	90,9	-20,5	72,8	91,6	-20,6
in Containern	98,3	121,8	-19,3	47,3	59,9	-21,2	51,0	61,9	-17,6
nicht in Containern	46,8	60,7	-22,9	25,0	30,9	-19,1	21,7	29,7	-26,8
Insgesamt ...	262,9	320,6	-18,0	160,6	196,7	-18,4	102,3	123,9	-17,5

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

dies darauf, dass von 2008 auf 2009 der Umschlag von Massengut nur um knapp 15 %, der von Stückgut aber um über 20 % zurückgegangen ist. Die überdurchschnittliche Abnahme der Menge des umgeschlagenen Stückgutes kam durch einen verhältnismäßig hohen Rückgang von Transporten ohne Container zustande, die sich um fast 23 % verringert haben. Der Stückgutumschlag in Containern nahm dagegen „nur“ um etwas über 19 % ab.

Aufschwung der Containertransporte unterbrochen

Zwischen 2001 und 2008 hat sich der Umschlag von Containern nahezu verdoppelt. Wurden Anfang des Jahrzehnts erst 7,9 Mill. TEU⁷⁾ in deutschen Seehäfen ein- oder ausgeladen, so waren es 2008 knapp 15,7 Mill. TEU (siehe Tabelle 6). Die Zuwachsraten bewegten sich in den einzelnen Jahren zwischen einem Minimum von 2,7 % (für 2008) und einem Maximum von 14,1 % (im Jahr 2006). Auch diese kontinuierlich positive Entwicklung ist im letzten Jahr abrupt unterbrochen worden. Von 2008 auf 2009 nahm der Containerumschlag um 3,7 Mill. TEU bzw. ein knappes Viertel ab. Die 2009 erzielten 11,9 Mill. TEU entsprechen wieder einem Stand, der schon 2004/2005 erreicht worden war. Ebenfalls verringert hat sich die Anzahl der transportierten Container: Nachdem sie zwischen 2001 und 2008 um knapp 93 % gestiegen war, folgte im vergangenen Jahr ein Rückgang um fast 2,3 Mill. Einheiten bzw. fast ein Viertel. Der Grund dafür, dass Containerverkehre stärker von der Krise betroffen sind als der Seegüterverkehr insgesamt, dürfte darin liegen, dass die Güter des kombinierten Verkehrs in der Regel höherwertiger und damit konjunkturenfälliger sind als andere Güter (konventionell verpackte Stückgüter, Massengüter).

Tabelle 6: 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
2007	9 426	15 257	+ 10,6
2008	9 624	15 667	+ 2,7
2009	7 350	11 905	- 24,0

Differenziert nach Fahrtgebieten bleibt China auch 2009 das wichtigste Land im Containerverkehr mit Deutschland.⁸⁾ 17,4 Mill. t Güter wurden im letzten Jahr mit Großbehältern aus China ein- bzw. nach dort ausgeführt. Gegenüber 2008 ist dies zwar ein Rückgang um etwas über 12 %, verglichen mit anderen Fahrtgebieten aber ein nur unterdurchschnittliches Minus. Mengenmäßig an zweiter Stelle steht mit 6,2 Mill. t Gütern das Ostseegebiet der Russischen Föderation.

Hier hat sich die in Containern transportierte Gütermenge allerdings innerhalb nur eines Jahres um über ein Drittel auf jetzt 6,2 Mill. t verringert. In gleicher Größenordnung bewegt sich der relative Rückgang beim drittichtigsten Fahrtgebiet, der Ostküste der Vereinigten Staaten: Mit nunmehr nur noch knapp 5,9 Mill. t wurden 2009 knapp 2,8 Mill. t bzw. etwa 32 % weniger Containerwaren mit Häfen dieser Region ausgetauscht als im Jahr zuvor.

Welche Bedeutung dem Containerverkehr trotz des Einbruchs vom vergangenen Jahr zukommt, zeigt Schaubild 4. Hier ist für die letzten 15 Jahre die Entwicklung des grenzüberschreitenden Seegüterumschlags (also ohne den Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen) dargestellt sowie der Anteil der Containertransporte daran. 1995 hatten die Containertransporte mit etwa 20 % einen Anteil von gerade einem Fünftel an der Güterbeförderung. Bis 1998 erhöhte sich ihr Anteil langsam auf knapp 21 %. Danach setzte eine dynamische Entwicklung ein, bei der der Anteil der Containertransporte am grenzüberschreitenden Seegüterumschlag insgesamt Jahr für Jahr um etwa 2 Prozentpunkte zunahm. 2008 erreichte dieser Anteil sein bisheriges Maximum von 38,5 %. Zwar sank er dann 2009 wieder auf 37,8 %, bezogen auf den grenzüberschreitenden Seeverkehr insgesamt war dies aber trotz der Krise immer noch der zweithöchste Anteil, den der Verkehr mit Großbehältern bisher erreicht hat.

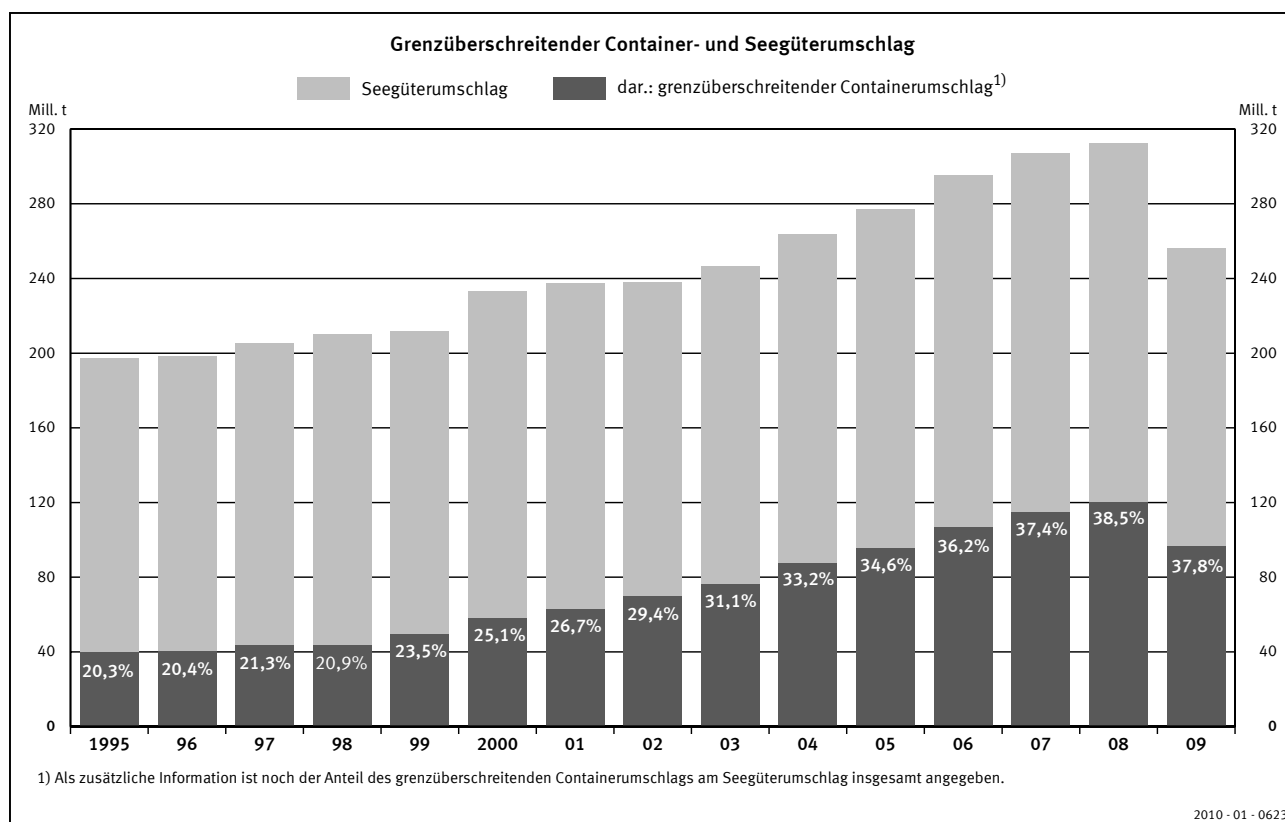
Hamburg, Bremische Häfen und Wilhelmshaven weiterhin führend

Nicht nur bezüglich des Containerumschlags, sondern auch beim Seegüterumschlag insgesamt nahm der Hamburger Hafen auch 2009 weiterhin die Spitzenstellung unter den Häfen in Deutschland ein. Mit fast 95 Mill. t umgeschlagenen Gütern verfehlte die Hansestadt ihr Vorjahresergebnis allerdings um über 24 Mill. t oder ein gutes Fünftel (siehe Tabelle 7). Mit diesem prozentualen Rückgang hat sich Hamburg schlechter entwickelt als viele andere Häfen, insbesondere auch schlechter als die auf Position 2 liegenden Bremischen Häfen und das in der Rankingtabelle auf Platz 3 stehende Wilhelmshaven. Zurückzuführen dürfte dies darauf sein, dass der Hamburger Hafen stark auf Containerverkehre ausgerichtet ist und gerade diese besonders von der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise beeinträchtigt worden sind. Etwas günstiger sieht es bei den Bremischen Häfen (Bremen und Bremerhaven) aus. Hier sank der Seegüterumschlag gegenüber 2008 um 15 %, von 63,5 Mill. t auf jetzt 53,9 Mill. t (2009). Unverändert auf den Positionen drei bis fünf liegen die Häfen Wilhelmshaven, Lübeck und Rostock. Während die Rückgänge des Seegüterumschlags von rund 18 % in Lübeck und Rostock der durchschnittlichen Entwicklung im Seeverkehr insgesamt entsprechen, konnte sich das vom Ölimport dominierte Wilhelmshaven etwas besser halten. Hier lag die Abnahme nur bei 15,7 %. Dieser Wert entspricht exakt dem in Tabelle 3 ausgewiesenen Minus beim Umschlag von rohem Erdöl. Insgesamt verzeichnen von den 18 in Tabelle 7 ausgewiesenen Häfen sechzehn Rückgänge

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

8) Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2009“, Tabelle 5.1.

Schaubild 4



beim Gesamtumschlag, bei zwei Häfen – Brunsbüttel und Kiel – entwickelte sich der Seegüterumschlag mit Zunahmen von etwas über 5 % bzw. 0,1 % positiv bzw. war stabil. Bei

Brunsbüttel ist allerdings zu beachten, dass ein Vergleich der Ergebnisse für 2008 und 2009 nur bedingt möglich ist, da 2009 neben der Tonnage vom Hafenerbetreiber Brunsbüttel

Tabelle 7: Seegüterumschlag deutscher Häfen

Hafen	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung
	Mill. t	Mill. t	% ¹⁾	Mill. t	Mill. t	% ¹⁾	Mill. t	Mill. t	% ¹⁾
Hamburg	94,8	118,9	-20,3	53,9	70,9	-23,9	40,8	48,0	-15,0
Bremen/Bremerhaven	53,9	63,5	-15,0	28,0	33,5	-16,6	26,0	30,0	-13,4
Bremen Stadt	11,2	14,5	-22,7	8,1	10,4	-22,1	3,1	4,1	-24,4
Bremerhaven	42,7	49,0	-12,8	19,8	23,1	-14,1	22,9	25,9	-11,6
Wilhelmshaven	34,2	40,6	-15,7	29,8	33,1	-10,0	4,4	7,4	-41,0
Lübeck	17,5	21,3	-18,0	10,4	11,9	-13,0	7,1	9,4	-24,4
Rostock	17,4	21,3	-18,3	9,4	12,0	-21,6	8,0	9,3	-14,0
Brunsbüttel ²⁾	7,3	7,0	+5,2	5,2	5,4	-3,9	2,2	1,6	+35,9
Brake	4,7	5,7	-17,7	3,1	4,1	-23,3	1,6	1,6	-3,7
Bützfleth	4,7	5,6	-16,1	3,0	4,0	-24,1	1,6	1,6	+4,0
Emden	3,6	4,5	-21,1	2,4	2,9	-17,2	1,2	1,6	-28,2
Puttgarden	3,5	4,1	-14,6	1,3	1,6	-18,9	2,2	2,5	-11,8
Nordenham	3,4	3,6	-6,7	3,1	3,4	-7,7	0,3	0,2	+7,0
Kiel	3,2	3,2	+0,1	1,9	1,7	+8,6	1,3	1,4	-10,2
Wismar	3,1	3,3	-5,6	1,9	1,8	+6,0	1,2	1,5	-19,0
Saßnitz	2,2	2,7	-18,4	1,1	1,4	-21,9	1,1	1,3	-14,8
Cuxhaven	1,8	2,0	-9,7	0,7	0,8	-12,9	1,1	1,1	-7,4
Duisburg	1,1	2,1	-48,3	1,1	0,5	+116,1	-	1,6	-100,0
Stralsund	0,7	0,8	-18,8	0,2	0,3	-30,1	0,4	0,5	-10,4
Sonstige Häfen	5,8	5,8	+0,0	4,1	3,9	+5,1	1,9	2,1	-9,5
Insgesamt ²⁾	262,9	316,0	-16,8	160,6	193,2	-16,9	102,3	122,7	-16,6
nachrichtlich:									
Nordseehäfen ²⁾	210,9	254,3	-17,1	131,3	160,2	-18,0	79,7	94,0	-15,2
Ostseehäfen	50,0	58,9	-15,2	27,4	32,1	-14,6	22,6	26,9	-15,9
Eigengewichte der Ladungsträger	48,6	61,4	-20,8	24,4	30,7	-20,5	24,2	30,7	-21,1

1) Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 t berechnet. – 2) Ab 2009 wurde im Hafen Brunsbüttel eine neue Verladestelle einbezogen. Zudem wurden die Angaben von 2008 für Brunsbüttel aufgrund von Doppelerfassungen nachträglich korrigiert. Die Korrekturen beeinflussen das „Insgesamt-Ergebnis“ und das Ergebnis der „Nordseehäfen“. Da die Korrekturen für Brunsbüttel nur für den Güterumschlag insgesamt sowie für den Empfang und den Versand vorliegen, nicht aber für andere Merkmale (z. B. Güterart, Flagge, Fahrtgebiet), konnte nur diese Tabelle entsprechend angepasst werden. Insofern weicht das Insgesamt-Ergebnis 2008 in Tabelle 7 von dem in anderen Tabellen ab.

tel Ports auch die Umschlagsmengen einer neuen Zementverladestation einbezogen wurden. Der ausgewiesene Zuwachs ist somit überhöht. Die Abnahmen der Umschlagsmengen der einzelnen Häfen bewegen sich zwischen einem Minus von 5,6% für Wismar und einem Einbruch um über 48% für Duisburg. Beim letztgenannten Hafen ist zu beachten, dass hier nur der Güterumschlag berücksichtigt ist, bei dem Waren über die hohe See von bzw. nach Duisburg transportiert werden. Im reinen Binnenschiffsverkehr, für den Duisburg in Deutschland weiterhin der wichtigste Hafen ist, wurde 2009 hier ein Rückgang des Güterumschlags von knapp 32% festgestellt.

Deutsche Flagge nicht mehr an erster Stelle

Mit 26,9 Mill. t hat sich der Gesamtumschlag von Schiffen unter deutscher Flagge 2009 weiter verringert (siehe Tabelle 8). Insgesamt wurden über 22% weniger Güter auf Schiffen unter deutscher Flagge befördert. Der Anteil der unter deutscher Flagge transportierten Güter am Gesamtumschlag, der 2006 und 2008 noch 12,3 bzw. 10,8% betragen hatte, lag 2009 bei nur 10,2%. Mit dieser Entwicklung nehmen deutsche Schiffe im Ranking nach Flaggen erstmals nicht mehr den ersten Platz ein. Dieser wird jetzt mit einer Umschlagsmenge von 29,2 Mill. t von der „Billigflagge“ Panama belegt. Schon 2008 hatte sich der Abstand zwischen der Menge der auf Schiffen unter deutscher bzw. panamesischer Flagge beförderten Güter von 1,5 Mill. t auf nur noch 0,8 Mill. t umgeschlagener Güter fast halbiert. Nunmehr wurden unter der Flagge Panamas über 2 Mill. t Güter mehr befördert als unter deutscher Flagge.

Die nach Panama und Deutschland drittichtigste Flagge blieb 2009 weiterhin die des Vereinigten Königreiches mit 23,8 Mill. t umgeschlagenen Gütern, gefolgt von der von Liberia mit knapp 19 Mill. t. Die Plätze 5 und 6 werden – wie im Jahr 2008 – von Schiffen unter der Flagge Schwedens und Norwegens eingenommen. Insgesamt weisen von den in Tabelle 8 aufgelisteten 17 einzelnen Flaggen 14 Rückgänge der Umschlagsmengen auf, bei drei Flaggen – Finnland, Niederlande, Singapur – sind Zuwächse zu verzeichnen. Das größte Minus wurde mit über einem Drittel für die Flagge Zyperns, der höchste Zuwachs mit 8,5% für die Finnlands festgestellt.

Nur noch 70,5 Mill. t Güter auf dem Nord-Ostsee-Kanal befördert

Der Verkehr auf dem zu den weltweit wichtigsten Seestraßen zählenden Nord-Ostsee-Kanal stellt einen wichtigen Indikator des Seeverkehrs insgesamt dar. Mit knapp 27 000 Handelsschiffen passierten 2009 fast 12 000 Einheiten bzw. fast ein Drittel weniger als im Vorjahr diese Wasserstraße. Die Menge der transportierten Güter verringerte sich gleichfalls um etwa ein Drittel auf nur noch 70,5 Mill. t.⁹⁾ Hier zum Vergleich einige Angaben zu zwei anderen bedeutenden künstlichen Wasserstraßen: Der Panamakanal, der in Mittelamerika Atlantik und Pazifik miteinander verbindet, wurde 2009 von gut 14 000 Schiffen durchquert, auf denen über 201 Mill. t Güter befördert wurden.¹⁰⁾ Verglichen mit 2008 verringerte sich die Schiffszahl hier 2009 nur um etwas über 2%, die Ladungsmenge ging dagegen um knapp 6% zurück. Den Suezkanal, der Schiffen zwischen Europa und Asien den Umweg um die Südspitze Afrikas erspart,

Tabelle 8: Seegüterumschlag nach Flaggen¹⁾

Flaggen	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung
	Mill. t		% ²⁾	Mill. t		% ²⁾	Mill. t		% ²⁾
Panama	29,2	33,8	-13,5	17,1	21,2	-19,3	12,2	12,6	-3,8
Deutschland	26,9	34,6	-22,2	12,9	16,4	-21,5	14,0	18,1	-22,9
Vereinigtes Königreich	23,8	32,3	-26,4	13,6	18,6	-27,2	10,3	13,7	-25,2
Liberia	18,9	23,9	-20,8	12,0	16,5	-27,0	6,9	7,4	-6,9
Schweden	14,9	20,0	-25,3	8,8	11,0	-20,6	6,1	8,9	-31,1
Norwegen	12,7	17,1	-26,0	10,5	13,6	-22,8	2,2	3,5	-38,4
Zypern	10,8	16,2	-33,6	6,7	10,4	-35,7	4,1	5,8	-29,8
Bahamas	14,1	15,7	-10,3	11,2	12,5	-10,5	2,9	3,2	-9,4
Antigua und Barbuda	12,1	15,2	-20,5	7,5	8,8	-14,2	4,6	6,5	-29,0
Niederlande	12,9	12,2	+6,0	7,1	6,3	+11,6	5,8	5,8	-0,1
Griechenland	8,7	12,7	-31,4	6,8	8,8	-23,1	2,0	3,9	-50,0
Dänemark	11,8	12,0	-2,0	6,6	6,6	-0,6	5,2	5,4	-3,7
Malta	10,0	11,0	-9,0	6,5	8,0	-19,6	3,6	3,0	+19,0
China	7,9	9,4	-15,7	4,1	6,0	-31,6	3,8	3,4	+12,4
Marshall-Inseln	7,2	7,5	-4,1	4,8	4,7	+2,3	2,4	2,8	-14,8
Singapur	6,8	6,5	+4,5	3,7	3,7	-0,9	3,1	2,8	+11,7
Finnland	6,6	6,1	+8,5	4,0	3,5	+14,7	2,6	2,6	+0,2
Sonstige	27,6	34,4	-19,8	16,7	20,1	-16,9	10,5	14,5	-27,6
Insgesamt ...	262,9	320,6	-18,0	160,6	196,7	-18,4	102,3	123,9	-17,5

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

9) Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt“ 2009, Tabelle 18.3. Die Daten zum Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal werden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord erhoben.

10) Offizielle Webseite der Panama-Kanal-Gesellschaft (www.panacanal.com; abgerufen am 6. Juli 2010). Die dort angegebenen „long tons“ wurden mit dem Faktor 1,016 in Tonnen umgerechnet.

passierten 2009 etwas über 17 000 Schiffe (2008 sind es etwa 21 000 Schiffe gewesen) mit einer Ladungsmenge von 559 Mill. t. Das waren etwa 163 Mill. t oder 22 % weniger als 2008.¹¹⁾

Auf dem Nord-Ostsee-Kanal hat sich die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe im Jahr 2009 zwar stark – um mehr als 18 % auf nur noch 6 729 Einheiten – verringert (2008: 8 215 Schiffe), der Anteil deutscher Schiffe an allen dort verkehrenden Schiffen liegt jetzt aber wieder bei fast 25 %. 2007 hatte dieser Anteil nur rund 21 %, 2002 allerdings noch mehr als 38 % betragen. Auch hinsichtlich des Raumgehalts der Schiffe, gemessen in NRZ [= Nettoraumzahl¹²⁾], nahm der deutsche Anteil wieder zu und beträgt jetzt über 16 %. 2008 sind es gut 12 % gewesen. Insgesamt hat sich die Nettoraumzahl aller Schiffe von 2008 auf 2009 um 28,4 Mill. oder ein Drittel verringert, was auf etwas kleinere Schiffe hinweist, die den Nord-Ostsee-Kanal passierten. Damit wurde 2009 die Tendenz zu immer größeren Schiffen unterbrochen, die in den Vorjahren zu beobachten war. So hatte die NRZ je Schiff 2001 bei 1 348 gelegen, 2007 betrug sie durchschnittlich 2 078 und im Jahr 2008 2 209. Im letzten Jahr ist die NRZ je Schiff wieder auf 2 111 zurückgegangen.

Die am häufigsten vertretene ausländische Flagge auf dem Nord-Ostsee-Kanal war die der Niederlande, und nicht mehr – wie 2008 – die von Antigua und Barbuda, einem Staat, der zu den sogenannten „Billigflaggen“ zählt. Mit 4 109 Einheiten übertraf die niederländische Flagge die des Karibikstaates um 178 Schiffe. Damit waren etwas über 15 % aller Schiffe, die den Nord-Ostsee-Kanal passierten, in den Niederlanden registriert. Von den 70,5 Mill. t insgesamt auf dem Nord-Ostsee-Kanal transportierten Gütern wur-

den knapp 14 % auf Schiffen unter deutscher Flagge befördert, 2008 sind es etwas über 11 % gewesen. Die Transportmenge der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe, die 2008 bei 11,7 Mill. t lag, hat sich im Jahr 2009 auf etwa 9,7 Mill. t verringert.

Zahl der Schiffe nimmt wieder ab

Nachdem 2008 die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Handelsschiffe um fast 100 Einheiten zugenommen hatte, musste 2009 wieder ein Rückgang registriert werden.¹³⁾ Die Zahl der Schiffe sank innerhalb eines Jahres um 21 auf 624 Einheiten. Dabei wurden bei nahezu allen Schiffstypen weniger Schiffe verzeichnet, mit Ausnahme der Schiffe zur Personenbeförderung und der Stückgutfrachtschiffe. Die Zahl der Containerschiffe, die 2007 bei nur 276 gelegen hatte und 2008 auf 345 angestiegen war, belief sich im vergangenen Jahr auf 330 Einheiten, ein Rückgang um 15 Schiffe. Die durchschnittliche BRZ¹⁴⁾ je Schiff erreichte im vergangenen Jahr mit etwa 24 409 (2008: 24 505) einen Wert, der zwar geringfügig unter dem im Vorjahr lag, aber immer noch mehr als doppelt so hoch war wie der im Jahr 2001 (etwa 10 000 BRZ je Schiff).

Gegen den Trend: Personenseeverkehr steigt an

Während 2008 nur knapp 29 Mill. Fahrgäste in deutschen Häfen ein- oder ausgestiegen waren (2003 sind es noch über 32 Mill. Passagiere gewesen), lag die Zahl der Passagiere im letzten Jahr bei 29,6 Mill. Fahrgästen (siehe Tabelle 9), eine

Tabelle 9: Ein- und ausgestiegene Fahrgäste

Fahrtgebiet	Insgesamt			Ausgestiegene Fahrgäste			Eingestiegene Fahrgäste		
	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung	2009	2008	Veränderung
	Mill.		% ¹⁾	Mill.		% ¹⁾	Mill.		% ¹⁾
Verkehr innerhalb Deutschlands	17,4	15,9	+9,5	8,7	8,0	+9,3	8,7	7,9	+9,6
darunter:									
Niedersachsen	11,7	10,5	+11,7	5,9	5,2	+12,6	5,8	5,2	+10,7
Schleswig-Holstein	5,6	5,3	+5,1	2,8	2,7	+3,2	2,8	2,6	+7,1
Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands	12,2	13,1	-6,7	6,1	6,5	-6,2	6,1	6,6	-7,1
dar.: Europa	12,2	13,1	-6,7	6,1	6,5	-6,3	6,1	6,6	-7,1
Europäische Union	11,0	11,9	-7,3	5,5	5,9	-7,5	5,5	6,0	-7,2
Sonstiges Europa	1,2	1,2	-0,6	0,6	0,6	+5,6	0,6	0,6	-6,5
Ostseegebiet	10,5	11,4	-8,0	5,3	5,7	-7,2	5,2	5,8	-8,9
darunter:									
Dänemark, Ostsee	8,0	8,6	-6,6	4,0	4,3	-6,6	4,0	4,3	-6,7
Schweden	1,8	2,1	-11,4	0,9	1,0	-11,5	0,9	1,0	-11,3
Polen	0,2	0,3	-20,7	0,1	0,2	-31,6	0,1	0,1	-8,5
Nordeuropa	1,6	1,5	+1,0	0,8	0,8	+5,3	0,8	0,8	-3,2
darunter:									
Norwegen	1,2	1,2	+0,1	0,6	0,6	+7,7	0,6	0,6	-7,0
Dänemark, Nordsee	0,3	0,3	+1,2	0,2	0,2	-5,4	0,2	0,2	+7,6
Vereinigtes Königreich	0,1	0,1	+13,1	0,0	0,0	+9,7	0,0	0,0	+20,0
Insgesamt ...	29,6	28,9	+2,2	14,8	14,5	+2,3	14,7	14,5	+2,0

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

11) Siehe offizielle Webseite der Suez-Kanal-Gesellschaft (www.suezcanal.gov.eg/; abgerufen am 6. August 2010).

12) Siehe Fußnote 14.

13) Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt“ 2009, Tabelle 19. Die Statistik über den Seeschiffsbestand in deutschen Schiffsregistern wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geführt.

14) 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 eines Schiffes, multipliziert je nach Schiffstyp mit einem zwischen 0,22 und 0,32 liegenden Faktor; sie soll eine gerechtere Schiffsvermessung ermöglichen (aus: Meyers Lexikon online).

Zunahme um gut 2%. Besonders stark gewachsen ist der Verkehr innerhalb Deutschlands, der um über 1,5 Mill. Fahrgäste anstieg. Beim Passagierverkehr mit ausländischen Häfen ist dagegen ein Rückgang um knapp 900 000 Personen festzustellen. Dabei zeigen sich allerdings zwischen den einzelnen ausländischen Fahrtgebieten stark unterschiedliche Entwicklungen. Während die Zahl der Fahrgäste im Ostseegebiet – dem mit einem Anteil von über 86% wichtigsten ausländischen Fahrtgebiet – von 11,4 Mill. 2008 auf 10,5 Mill. 2009 abnahm, erhöhten sich die Passagierzahlen im Verkehr mit Nordeuropa (+16 000 Personen) und Westeuropa (+18 000 Personen). Verdoppelt hat sich der Personenseeverkehr mit Lettland, der von 7 000 Fahrgästen auf 14 000 Fahrgäste zunahm.

Ausblick auf das Jahr 2010

Für das Jahr 2010 lagen bei Redaktionsschluss Ergebnisse für die Monate Januar bis März vor, zum Teil aber nur auf Basis von Schätzungen. In den ersten drei Monaten des laufenden Jahres zeigt der Seeverkehr – wie auch die Gesamtwirtschaft – Anzeichen einer Erholung von der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise der letzten zwei Jahre. So geht das Statistische Bundesamt derzeit für das erste Quartal 2010 von einem Zuwachs der Seegüterbeförderung um etwas über 7% aus, beim Containerverkehr allerdings nur von etwa 1,5%.

Wie die Hamburger Hafen Gesellschaft im August 2010 berichtete, liegen für den Hafen der Hansestadt die Umschlagszahlen für das erste Halbjahr 2010 um 8,1% über dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum, überwiegend durch einen mit fast 15% zweistelligen Zuwachs des Umschlags von Massengut bedingt. Der Containerumschlag war dagegen nur etwas über 4% höher als das Vorjahresergebnis. Für 2010 insgesamt wird ein Zuwachs von 8% für alle Seegüter erwartet, bei den Containern ein Anstieg von 9%.

Gestützt werden diese Annahmen durch außerordentlich positive Prognosen für den Außenhandel. So erwartet der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e. V. (BGA) für 2010 ein Außenhandelswachstum von bis zu 10%. Für den Zeitraum Januar bis Mai berichtete das Statistische Bundesamt über eine Zunahme der Ausfuhren in Nicht-EU-Staaten (Drittländer) um knapp 24% und der Einfuhren um 15,5%.¹⁵⁾ Da ein Großteil des Güterausstauschs mit Drittländern über den Seeweg stattfindet, ist von einem anhaltend positiven Trend des Seeverkehrs auch im weiteren Verlauf des Jahres auszugehen. [uu](#)

15) Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 237 vom 8. Juli 2010 „Deutsche Ausfuhren im Mai 2010: +28,8% zum Mai 2009“.

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

© Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2010

Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

Herausgeber: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

Schriftleitung: Roderich Egeler
Präsident des Statistischen Bundesamtes
Verantwortlich für den Inhalt:
Brigitte Reimann,
65180 Wiesbaden
Telefon: +49 (0) 6 11/75 2086

Internet: www.destatis.de

Ihr Kontakt zu uns: www.destatis.de/kontakt

Statistischer Informationsservice

Telefon: +49 (0) 6 11/75 24 05

Telefax: +49 (0) 6 11/75 33 30

Vertriebspartner: HGV Hanseatische Gesellschaft für Verlagsservice mbH
Servicecenter Fachverlage
Postfach 11 64
D-72125 Kusterdingen
Telefon: +49 (0) 70 71/93 53 50
Telefax: +49 (0) 70 71/93 53 35
destatis@s-f-g.com
www.destatis.de/publikationen

Erscheinungsfolge: monatlich