

Dipl.-Ingenieur Horst Winter

Seeverkehr 2010

Infolge des allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs des Jahres 2010 konnte sich auch der Seeverkehr vom zuvor erfolgten Einbruch des Güterumschlags zumindest teilweise wieder erholen. Bedingt durch die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise war der Güterumschlag im Seeverkehr im Jahr 2009 um 18 % zurückgegangen. Im vergangenen Jahr wurde wieder ein Anstieg um 5 % verzeichnet. Die Menge der in den deutschen Seehäfen ein- und ausgeladenen Güter betrug im Jahr 2010 fast 276 Millionen Tonnen, gut 13 Millionen Tonnen mehr als 2009. Mit diesem Anstieg wurde allerdings der bisherige Höchstwert von 2008 – damals belief sich der Seegüterumschlag auf rund 321 Millionen Tonnen – noch nicht wieder erreicht. Der 2010 registrierte Umschlag lag noch um knapp 45 Millionen Tonnen und damit um etwa 14 % unter dem Wert vor der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise.

Bei den Fahrtgebieten dominierte im vergangenen Jahr weiterhin der Verkehr mit Europa. Gut 56 % oder mehr als 155 Millionen Tonnen des deutschen Seegüterumschlags entfielen auf den Gütertausch mit Häfen dieses Kontinents. An zweiter Stelle folgte mit knapp 54 Millionen Tonnen und einem Anteil von mehr als 19 % Asien, vor Mittel- und Südamerika sowie Nordamerika, die mit 20,7 Millionen Tonnen beziehungsweise 20,3 Millionen Tonnen auf den Plätzen drei und vier lagen. Prozentual am stärksten zugenommen hat mit über 19 % der Seegüterverkehr von und nach Mittel- und Südamerika. Es folgen Nordamerika mit einem Plus von knapp 13 % sowie Australien/Ozeanien mit etwas über 6 % und Asien mit knapp 6%. Beim Gütertausch mit europäischen Häfen lag der Zuwachs nur bei 4,6 %, aus Afrika empfangen beziehungsweise dorthin gesendet wurden 2010 sogar fast 6 % Güter weniger als im Krisenjahr 2009.

Halb- und Fertigwaren standen auch im vergangenen Jahr mit fast 102 Millionen Tonnen an erster Stelle der im Seeverkehr umgeschlagenen Güter. Auf der zweiten Position lagen Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Gase mit über 43 Millionen Tonnen. Bei 38,8 % aller Güter erfolgte 2010 die Beförderung in Containern. Damit wurde der bisher höchste registrierte Anteil von 38,5 % im Jahr 2008 noch übertroffen. In absoluten Zahlen lag die Menge der in Containern beförderten Güter mit 107,2 Millionen Tonnen im Jahr 2010 aber noch weit unter der von 2008 (knapp 122 Millionen Tonnen).

Weiterhin unangefochten an der Spitze der deutschen Seehäfen liegt Hamburg. Mit über 104 Millionen Tonnen Gesamtumschlag wurde hier das Ergebnis von 2009 um mehr als 10 % übertroffen. Die Bremischen Häfen belegten wieder die zweite Position. Bei einem Umschlag von über 59 Millionen Tonnen betrug hier der Zuwachs 9,6 %.

Insgesamt wurden von den im vergangenen Jahr umgeschlagenen 276 Millionen Tonnen Gütern gut 26 Millionen Tonnen auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert. Das waren 800 000 Tonnen Güter beziehungsweise 2,9 % weniger als 2009. Deutsche Schiffe transportierten damit nur noch etwa 9 % aller in deutschen Seehäfen umgeschlagenen Güter und waren – wie erstmals 2009 – erneut nicht mehr die wichtigste Flagge. An der Spitze steht nunmehr im zweiten Jahr hintereinander die „Billigflagge“ Panama mit fast 31 Millionen Tonnen Gütern. An dritter Stelle folgt das Vereinigte Königreich mit 25,3 Millionen Tonnen Gütern.

Leicht gesunken ist 2010 trotz des allgemeinen Aufschwungs die Zahl der in deutschen Seehäfen ein- und ausgestiegenen Passagiere, und zwar um 2,7 %. Betroffen von diesem Rück-

gang der Passagierzahlen waren nahezu alle Fahrtgebiete. Lediglich der Personenverkehr mit Nicht-EU-Häfen nahm um über 8 % zu, ist allerdings mit 1,3 Millionen Fahrgästen mengenmäßig von eher untergeordneter Bedeutung. Die Zahl der innerhalb Deutschlands beförderten Passagiere – mit 16,8 Millionen Personen machten diese knapp 60 % aller Fahrgäste aus – ging überdurchschnittlich um 3,4 % zurück.

Seeverkehr im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern

Nach dem überwiegend durch die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise verursachten Einbruch des Güterumschlags im Seeverkehr im Jahr 2009 um 18 % war im vergangenen Jahr wieder ein Anstieg um 5 % zu verzeichnen. Der im Jahr 2010 erreichte Umschlag von knapp 276 Millionen Tonnen übertrifft das Vorjahresergebnis um mehr als 13 Millionen Tonnen, liegt aber immer noch um fast 45 Millionen Tonnen beziehungsweise 14 % niedriger als vor der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise. Im Vergleich zur Gesamtbeförderung aller Verkehrsträger ist die Belegung im Seeverkehr überdurchschnittlich. So wuchs der Güterverkehr aller Verkehrsträger¹ zusammen von 2009 auf 2010 um fast 120 Millionen Tonnen, was einer Zunahme um 3 % entspricht. Ursache hierfür war hauptsächlich die sehr verhaltene Entwicklung beim Straßengüterverkehr (einschließlich ausländischer Lastkraftwagen), der bei einem Anteil an allen beförderten Gütern von über drei Vierteln lediglich um etwas mehr als 1 % zugenommen hat. Wesentlich stärker gewachsen als der Seeverkehr sind dagegen die Binnenschifftransporte (endgültiges Ergebnis 2010: +12,6 %), die Gütertransporte der Eisenbahn (endgültiges Ergebnis 2010: +14,0 %) und insbesondere die Luftfracht (endgültiges Ergebnis 2010: +22,5 %). Die Luftfracht wie auch die Beförderung über Rohöl-Rohrleitungen spielen für den Gütertransport mengenmäßig aber nur eine untergeordnete Rolle.

Hinsichtlich des Anteils an der in oder durch Deutschland transportierten Gütermenge nahm der Seeverkehr nach dem Straßengüter- und dem Eisenbahnverkehr weiterhin den dritten Platz ein. 6,7 % aller Güter wurden mit Seeschiffen transportiert (Straßengüterverkehr: 76,7 %; Eisenbahn: 8,7 %). An vierter Stelle folgt mit einem Anteil von 5,6 % die Binnenschifffahrt. Dass die Gütertransporte über See insgesamt an Bedeutung zugenommen haben, macht ein Blick auf die Ergebnisse der 1960er- und 1980er-Jahre deutlich. So hatte deren Anteil an allen Gütertransporten im früheren Bundesgebiet im Jahr 1960 nur leicht über 3 % gelegen, zwanzig Jahre später – 1980 – immerhin schon bei 4,3 %. Zudem ist beim Seeverkehr 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 gut 52 Millionen Tonnen, die – bei gleicher Definition der transportierten Gütermenge wie bei den anderen Verkehrsträgern – dem

Seeverkehr zusätzlich zugeschlagen werden müssten. Der Umschlag im Seeverkehr betrüge dann nicht mehr 276 Millionen Tonnen, sondern läge bei 328 Millionen Tonnen.

Seegüterumschlag auf dem Niveau von 2004/2005

Vor der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise hatte der Seegüterumschlag deutscher Häfen im Jahr 2008 mit knapp 321 Millionen Tonnen seinen bisher höchsten Wert erreicht. Ausgehend von 206 Millionen Tonnen im Jahr 1996 war er bis 2008 um beinahe 115 Millionen Tonnen beziehungsweise knapp 56 % angestiegen (siehe Tabelle 1 und

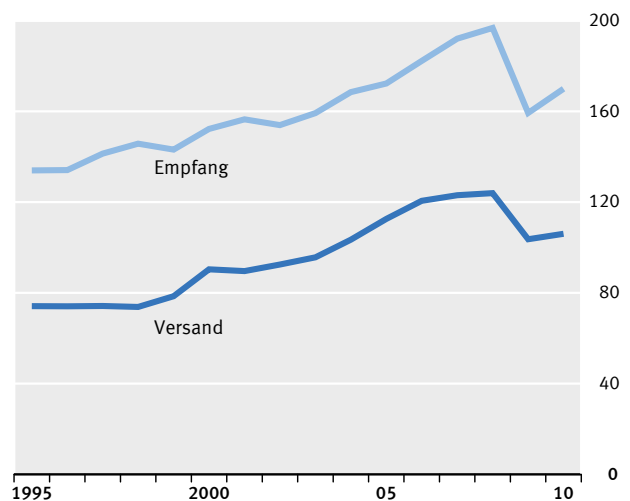
Tabelle 1 Seegüterumschlag

	Gesamtumschlag		Bruttoinlandsprodukt
	1 000 t	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %	
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	+ 0,8
2006	302 789	+ 6,3	+ 3,4
2007	315 050	+ 4,1	+ 2,7
2008	320 628	+ 1,8	+ 1,0
2009	262 862	- 18,0	- 4,7
2010	275 953	+ 5,0	+ 3,6

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

Schaubild 1). Der deutliche Rückgang im Jahr 2009 um fast 58 Millionen Tonnen hat dann etwa die Hälfte dieses Wachstums zunichte gemacht. Mit dem Anstieg des See-

Schaubild 1 Seegüterumschlag Mill. t



¹ Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 1.1 „Verkehr aktuell“ 05/2011, Zusammenfassende Übersicht. Die Angaben zum Straßengüterverkehr stammen aus der Pressemitteilung Nr. 34 vom 26. Januar 2011 mit Einbeziehung aller – auch der ausländischen – Lastkraftwagen.

Tabelle 2 Seegüterumschlag nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung
	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹
Verkehr innerhalb Deutschlands	6,2	6,9	-9,0	3,2	3,4	-8,2	3,1	3,4	-9,7
Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands ²	269,7	256,0	+5,4	166,8	155,8	+7,0	102,9	100,2	+2,7
Europa	155,2	148,4	+4,6	102,6	96,8	+6,0	52,6	51,6	+1,8
Europäische Union	110,3	106,2	+3,8	67,5	63,4	+6,5	42,8	42,8	-0,2
Sonstiges Europa	44,9	42,2	+6,5	35,1	33,4	+5,1	9,8	8,8	+11,7
Ostseegebiet	89,7	83,6	+7,3	56,9	53,7	+6,0	32,8	29,9	+9,6
darunter:									
Schweden	24,2	24,0	+0,9	13,3	13,3	-0,3	10,9	10,7	+2,4
Finnland	14,4	12,8	+12,2	8,8	7,7	+13,7	5,6	5,1	+10,0
Dänemark, Ostsee	10,7	9,3	+15,2	5,8	4,7	+24,7	4,9	4,6	+5,5
Lettland	6,3	8,4	-25,4	5,2	7,6	-31,9	1,1	0,8	+36,1
Polen	6,8	5,2	+31,3	4,7	2,9	+65,1	2,1	2,3	-10,2
Russische Föderation, Ostsee	20,7	18,6	+11,3	15,4	14,3	+7,6	5,4	4,3	+23,5
Nordeuropa	40,1	40,8	-1,8	31,1	31,3	-0,7	9,0	9,5	-5,5
darunter:									
Vereinigtes Königreich	17,6	18,8	-6,6	12,0	12,8	-5,9	5,5	6,0	-8,0
Norwegen	19,3	20,4	-5,2	16,5	17,5	-5,6	2,8	2,8	-2,6
Westeuropa	19,2	18,2	+5,5	12,2	9,8	+24,1	7,1	8,4	-16,2
darunter: Niederlande	9,8	8,8	+11,6	7,1	5,4	+30,7	2,7	3,4	-19,0
Süd- und Südosteuropa	6,2	5,8	+6,8	2,5	2,0	+22,4	3,7	3,8	-1,5
Nordamerika	20,3	18,0	+12,9	11,9	10,1	+16,9	8,5	7,8	+7,8
Mittel- und Südamerika	20,7	17,4	+19,3	14,3	12,5	+13,8	6,4	4,8	+33,5
Mittel- und Südamerika, Ostküste	18,3	14,5	+26,0	12,6	10,3	+22,0	5,7	4,2	+35,7
darunter: Brasilien	9,4	7,5	+25,5	6,8	5,4	+24,9	2,6	2,0	+27,1
Mittel- und Südamerika, Westküste	2,4	2,8	-15,0	1,7	2,2	-24,6	0,8	0,6	+18,3
Asien	53,7	50,8	+5,9	25,6	22,4	+14,1	28,1	28,3	-0,7
Asien, Mittelmeer	1,6	1,3	+19,3	0,4	0,2	+96,6	1,2	1,1	+5,3
Rotes Meer bis Persischer Golf	7,1	7,6	-6,6	0,8	0,8	-5,0	6,3	6,8	-6,8
Südasiens ³	4,7	4,2	+12,1	2,0	1,6	+24,0	2,7	2,6	+4,8
darunter: Indien	3,0	2,7	+12,9	1,3	0,9	+35,7	1,7	1,7	+0,3
Ostasien	30,1	27,7	+8,9	17,1	14,7	+16,4	13,0	13,0	+0,3
darunter: Volksrepublik China	19,4	18,0	+7,8	12,3	10,8	+13,7	7,1	7,2	-1,1
Südostasien	10,1	9,9	+2,5	5,3	5,1	+4,2	4,9	4,8	+0,8
darunter: Singapur	6,3	5,7	+10,5	2,9	2,7	+9,5	3,3	3,0	+11,4
Afrika	17,1	18,1	-5,6	10,4	11,2	-7,3	6,7	6,9	-2,9
Nordafrika	6,0	7,0	-15,4	3,3	4,1	-18,9	2,7	3,0	-10,6
Westafrika	4,6	5,6	-18,0	3,7	4,5	-18,6	0,9	1,1	-15,3
Ostafrika	1,0	0,7	+50,7	0,0	0,0	-72,9	1,0	0,6	+58,8
Südafrika	5,5	4,7	+15,7	3,4	2,6	+32,3	2,1	2,2	-3,9
darunter: Republik Südafrika	5,3	4,6	+15,9	3,4	2,6	+32,3	1,9	2,0	-5,2
Australien und Ozeanien	1,5	1,4	+6,3	1,0	0,9	+4,6	0,5	0,4	+9,9
Insgesamt ...	276,0	262,9	+5,0	169,9	159,3	+6,7	106,0	103,6	+2,3

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

2 Einschließlich nicht zuzuordnenden Häfen.

3 In den Publikationen zum Seeverkehr (Fachserie 8, Reihe 5) wird dieses Fahrtgebiet als „Mittelost“ bezeichnet.

güterumschlags im Jahr 2010 auf 276 Millionen Tonnen wird in etwa wieder das Niveau der Jahre 2004/2005 erreicht, der bisherige Höchstwert von 2008 aber weiterhin stark unterschritten.

Wie meistens in den vergangenen 15 Jahren – eine Ausnahme war das Krisenjahr 2009 – hat sich der Seegüterumschlag im Jahr 2010 besser entwickelt als die Gesamtwirtschaft. So nahm das Bruttoinlandsprodukt im vergangenen Jahr preisbereinigt um 3,6%² zu, der Seegüterumschlag aber um 5,0%. Getragen wurde dieses Wachstum schwerpunkt-

mäßig vom Empfang aus ausländischen Häfen, der um 11 Millionen Tonnen beziehungsweise 7% zugenommen hat. Ins Ausland versendet wurden 2,7 Millionen Tonnen mehr, ein Plus von 2,7% (siehe Tabelle 2). Damit steht die Entwicklung im Seeverkehr zunächst im Gegensatz zur allgemeinen außenwirtschaftlichen Entwicklung, bei der preisbereinigt die Exporte stärker zunahmen als die Importe. Zu beachten ist hierbei allerdings, dass in der Seeverkehrstatistik nicht der Wert der Waren in Euro ermittelt wird, sondern das Gewicht in Tonnen. Differenziert nach Güterarten (siehe Tabelle 3) zeigt der Seegüterversand zum Beispiel bei den Halb- und Fertigwaren, die in der Regel erheblich teurer sind als viele der Massengüter anderer Güterabteilungen, eine Zunahme um 5,6 Millionen Tonnen. Empfangen wurden von diesen wertvolleren Gütern 4,4 Millionen Tonnen

2 Siehe Statistisches Bundesamt: „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen – Bruttoinlandsprodukt, Bruttonationaleinkommen, Volkseinkommen – Lange Reihen ab 1950“ vom 24. Mai 2011 (www.destatis.de, im Bereich Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen → Inlandsprodukt → Ausgewählte Tabellen, jährlich).

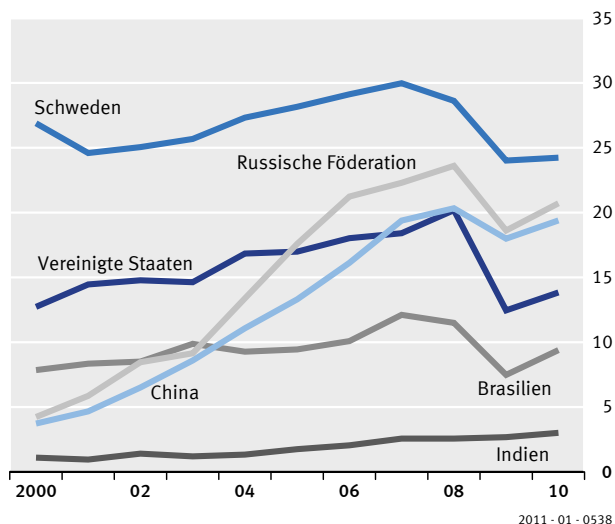
mehr. Es ist also davon auszugehen, dass die zwar größere Menge der in deutschen Seehäfen gelöschtten Güter insgesamt weniger wert ist als die tonnenmäßig kleinere Menge der geladenen Güter, womit die Entwicklung von Versand und Empfang nahezu der von Export und Import entspräche. Für genaue Untersuchungen möglicher Übereinstimmungen beziehungsweise Abweichungen zwischen den Entwicklungen im Seeverkehr und im Außenhandel müssten in der Seeverkehrstatistik auch monetäre Angaben zur Ladung erhoben werden, was derzeit nicht der Fall ist.

Schweden, Russische Föderation und China: die drei wichtigsten Staaten im deutschen Seegüterverkehr

Auch 2010 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 155 Millionen Tonnen des deutschen Seegüterumschlags entfielen auf den Gütertausch mit Häfen dieses Kontinents. An zweiter Stelle lag Asien mit fast 54 Millionen Tonnen und einem Anteil am gesamten Gütertausch von mehr als 19 %. Es folgen Mittel- und Südamerika und der Norden dieses Kontinents, die mit 20,7 Millionen Tonnen beziehungsweise 20,3 Millionen Tonnen die Plätze drei und vier einnehmen. Prozentual am stärksten gewachsen ist mit mehr als 19 % der Seegüterverkehr mit Mittel- und Südamerika. Es folgen der Seegüterverkehr mit Nordamerika mit einem Plus von fast 13 % sowie der mit Australien/Ozeanien und der mit Asien mit Zunahmen von knapp über beziehungsweise knapp unter 6 %. Gegen den Trend hat sich der Seegütertausch mit Afrika entwickelt, der um 5,6 % zurückging.

Nach einzelnen Staaten differenziert (siehe Schaubild 2) nahm 2010 – wie auch schon im Jahr zuvor – Schweden den Spitzenplatz im Seegüterverkehr mit deutschen Häfen ein: 24,2 Millionen Tonnen Güter wurden mit Häfen dieses Lan-

Schaubild 2 Seegüterumschlag nach den wichtigsten ausgewählten Fahrtgebieten
Mill. t



des ausgetauscht. Dominiert wird der Gütertausch mit Schweden durch Halb- und Fertigwaren, auf die gut 70 % des Gewichtes aller umgeschlagenen Güter entfallen. Zum Vergleich: Beim Seeverkehr mit der zweitplatzierten Russischen Föderation hat diese Güterabteilung nur einen Anteil von rund 26 %, beim Seeverkehr mit China sind es immerhin fast 63%.³ China war mit einem Gesamtumschlag von 19,4 Millionen Tonnen weiterhin das wichtigste Fahrtgebiet im Seeverkehr mit Deutschland außerhalb Europas.

Hier ist noch ein definitorischer Hinweis wichtig: Inwieweit es sich bei den empfangenen und versandten Gütern wirklich um solche aus den entsprechenden Ländern beziehungsweise für diese handelt, kann die amtliche deutsche Seeverkehrstatistik nicht feststellen. Ermittelt wird lediglich der Hafen und damit das Land, in dem das Gut auf ein Seeschiff geladen oder aus einem Seeschiff ausgeladen wurde, nicht der tatsächliche Bestimmungs- oder Herkunftsart 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 nur als Drehscheibe dient.

Seefrachtraten steigen stark an

Die in der Phase der Erholung von der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise gestiegene Nachfrage nach Transportkapazitäten hat sich im Jahr 2010 auch auf den Index der Seefrachtraten in der Linienfahrt ausgewirkt.⁴ Der Gesamtindex (Basis 2006 = 100) für eingehende und ausgehende Fahrten lag im Durchschnitt des Jahres 2010 – berechnet auf Euro-Basis – um 77,5 % über dem Niveau des Jahres 2009. Der hohe Preisanstieg ist vor allem auf die Frachtraten für eingehende Fahrten zurückzuführen, die ein Plus von 105,9 % aufweisen, während die Preise für ausgehende Fahrten um 45,0 % gestiegen sind. Überdurchschnittliche Preissteigerungen wurden dabei insbesondere für Fahrten aus China und Südostasien beobachtet. Bei den ausgehenden Fahrten wurden die auffallendsten Preisanstiege auf den Strecken nach Nordamerika registriert. Mitverantwortlich für die Preissteigerungen waren auch stark gestiegene Bunkerölzuschläge und der höhere Wechselkurs des US-Dollars gegenüber dem Euro.

Entwicklung bei den einzelnen Güterarten

Bei den im Seeverkehr umgeschlagenen Gütern gemäß dem „Einheitlichen Güterverzeichnis für die Verkehrstatistik (NST/R)“⁵ standen 2010 – wie schon in den Vorjah-

³ Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2010“, Tabellen 9.1 und 9.2.
⁴ Siehe Statistisches Bundesamt, Pressemitteilung Nr. 148 vom 14. April 2011: „Seeschifffahrt wächst 2010 um 5 %, Containerumschlag um über 10 %“.
⁵ NST/R = Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport; revidierte Fassung.

Tabelle 3 Seegüterumschlag nach Güterarten der NST/R

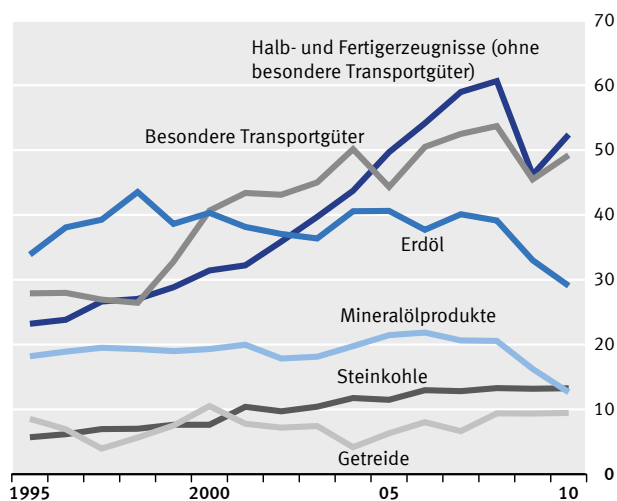
	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung
	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹
Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse . .	21,1	19,1	+ 10,7	10,4	7,8	+ 32,2	10,8	11,2	- 4,4
darunter:									
Getreide	9,4	9,3	+ 1,1	2,5	1,6	+ 50,8	7,0	7,7	- 9,4
Holz und Kork	6,1	4,8	+ 27,3	4,3	3,0	+ 43,3	1,8	1,8	+ 0,5
Andere Nahrungs- und Futtermittel	23,3	22,5	+ 3,4	14,5	14,1	+ 2,8	8,8	8,4	+ 4,3
darunter:									
Futtermittel	4,7	4,8	- 1,3	2,9	3,0	- 3,1	1,8	1,8	+ 1,8
Ölsaaten, Ölfrüchte, pflanzliche und tierische									
Fette	5,5	5,5	+ 0,6	4,5	4,5	+ 1,2	1,0	1,0	- 2,1
Feste mineralische Brennstoffe	14,4	14,0	+ 2,2	14,1	13,9	+ 1,8	0,2	0,2	+ 42,3
darunter: Steinkohle und Steinkohlenbriketts	13,3	13,2	+ 0,5	13,1	13,1	+ 0,2	0,1	0,1	+ 52,0
Erdöl, Mineralölzeugnisse, Gase	43,3	50,9	- 15,1	39,1	42,2	- 7,5	4,2	8,7	- 51,9
darunter:									
Rohes Erdöl	29,0	33,0	- 12,0	28,8	33,0	- 12,8	0,3	0,0	+ 898,8
Kraftstoffe und Heizöl	12,6	16,2	- 22,2	9,4	8,4	+ 12,0	3,2	7,9	- 58,7
Erze und Metallabfälle	20,5	15,4	+ 33,0	18,3	13,5	+ 35,2	2,2	1,8	+ 17,0
darunter:									
Eisenerze	13,9	9,2	+ 51,6	13,9	9,1	+ 52,2	0,0	0,1	- 25,9
NE-Metallerze, -abfälle und -schrott	4,6	4,5	+ 2,7	3,8	3,8	- 0,8	0,8	0,6	+ 23,1
Eisen, Stahl und NE-Metalle	10,4	9,9	+ 4,5	3,6	3,4	+ 5,2	6,7	6,5	+ 4,2
darunter: Stahlbleche, Bandstahl, Weißblech	2,6	2,4	+ 10,6	0,7	0,5	+ 29,0	1,9	1,8	+ 5,0
Steine und Erden	14,4	14,5	- 0,9	9,6	9,4	+ 1,3	4,8	5,1	- 4,9
Düngemittel	4,9	4,2	+ 15,0	1,7	1,6	+ 5,1	3,2	2,6	+ 21,0
darunter: Chemische Düngemittel	4,7	4,2	+ 13,5	1,6	1,5	+ 1,3	3,2	2,6	+ 20,6
Chemische Erzeugnisse	22,3	20,7	+ 7,9	9,3	8,2	+ 13,7	13,0	12,5	+ 4,2
darunter: Chemische Grundstoffe	10,8	10,3	+ 4,6	4,6	4,0	+ 16,1	6,2	6,4	- 2,6
Andere Halb- und Fertigwaren	101,6	91,6	+ 10,9	49,4	45,0	+ 9,7	52,2	46,6	+ 12,0
darunter:									
Besondere Transportgüter	49,2	45,5	+ 8,2	23,0	22,0	+ 4,7	26,2	23,5	+ 11,5
Elektrotechnische Erzeugnisse	11,7	10,2	+ 14,4	4,4	3,9	+ 15,1	7,3	6,4	+ 14,0
Insgesamt	276,0	262,9	+ 5,0	169,9	159,3	+ 6,7	106,0	103,6	+ 2,3

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

ren – mengenmäßig Halb- und Fertigwaren mit fast 102 Millionen Tonnen an erster Stelle, gefolgt von Erdöl, Mineralölprodukten und Gasen mit gut 43 Millionen Tonnen (siehe Tabelle 3). Den dritten Platz nahm die Güterabteilung „Andere Nahrungs- und Futtermittel“ ein (23,3 Millionen Tonnen). In acht der zehn dargestellten Güterabteilungen hat die umgeschlagene Menge im Jahr 2010 gegenüber 2009 zugenommen, in zwei Güterabteilungen („Erdöl, Mineralölprodukte, Gase“ sowie „Steine und Erden“) ist sie trotz der wirtschaftlichen Erholung weiter zurückgegangen. Während die Abnahme bei Steinen und Erden nur gering ausfiel, betrug sie bei Erdöl, Mineralölprodukten und Gasen über 15 %. Die Menge des umgeschlagenen rohen Erdöls verringerte sich allein um 4,0 Millionen Tonnen, die von Kraftstoffen und Heizöl um 3,6 Millionen Tonnen. Eine wesentliche Ursache hierfür dürfte in der Schließung einer der größten deutschen Raffinerien in Wilhelmshaven liegen. Diese Raffinerie hat ausschließlich für den Export gearbeitet, das heißt das empfangene rohe Erdöl wurde – ohne Berührung des deutschen Marktes – als Kraftstoff oder Heizöl direkt wieder ins Ausland verschifft. Hieraus erklärt sich sowohl die stark unterschiedliche Entwicklung von Empfang und Versand bei diesen Gütern in Tabelle 3 als auch die Abkopplung dieser Güterabteilung von der positiven Entwicklung der deutschen Wirtschaft, deren Bedarf an Mineralölprodukten hier nicht berührt wird.

Schaubild 3 stellt die langfristige Entwicklung des Umschlags wichtiger Güterarten dar. Deutlich wird, dass die

Schaubild 3 Seegüterumschlag nach ausgewählten Güterarten der NST/R
Mill. t



Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidierte Fassung.

kontinuierliche Zunahme der Umschlagsmengen von Halb- und Fertigerzeugnissen und besonderen Transportgütern seit 1995, die 2009 jäh unterbrochen wurde, sich jetzt wieder fortsetzt. Bei Erdöl, für das bis 1998 ebenfalls ein Anstieg der umgeschlagenen Menge festzustellen war, schwankte die Umschlagsmenge in der Folgezeit bis 2008 um einen Wert von 35 Millionen Tonnen bis 40 Millionen Tonnen. 2009 und aus den oben genannten Gründen auch im Jahr 2010 verringerte sich die Menge des in deutschen Häfen aus- beziehungsweise eingeladenen Erdöls dann auf weniger als 30 Millionen Tonnen und lag damit niedriger als vor 15 Jahren. Eine positive Entwicklung ist beim Getreide festzustellen, wo die umgeschlagene Menge von 1995 bis 2000 zunächst bis auf über 10 Millionen Tonnen gestiegen war, sich anschließend bis 2004 wieder auf rund 4 Millionen Tonnen verringert – und damit mehr als halbiert hatte – und danach – mit Schwankungen – wieder bis auf 9,4 Millionen Tonnen im letzten Jahr angestiegen ist. Zu einem krisenbedingten Einbruch der Umschlagsmenge, wie er bei anderen Gütern zu beobachten war, ist es beim Getreide nicht gekommen. Von 2008 auf 2009 haben die Getreidetransporte um 0,4% abgenommen, im letzten Jahr sind sie wieder leicht angestiegen. Die 2010 für Getreide registrierte Umschlagsmenge war die zweithöchste in den letzten 15 Jahren, sie ist nur von der Umschlagsmenge im Jahr 2000 (10,5 Millionen Tonnen) übertroffen worden. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der Steinkohle: Hier war zwischen 1995 und 2008 eine kontinuierliche Aufwärtstendenz zu beobachten – die Umschlagsmenge erhöhte sich von rund 5 Millionen Tonnen im Jahr 1995 auf rund 13,3 Millionen Tonnen im Jahr 2008. Diese wurde erstmals 2009 durch eine geringe Abnahme der umgeschlagenen Menge um 100 000 Tonnen oder 0,9% unterbrochen. Im vergangenen Jahr wurde mit 13,3 Millionen Tonnen wieder ein Umschlag erreicht, der leicht über dem von 2008 lag. Steinkohle und Steinkohlenbriketts gehören zusammen mit den Eisenerzen zu den Produkten, bei denen der Seegüterumschlag nahezu ausschließlich aus Empfang besteht beziehungsweise ein Versand ins Ausland so gut wie nicht stattfindet.

Wechsel der Gütersystematik

Nach Einführung der neuen europäischen Gütersystematik NST-2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrstatistik) können nun auch die Ergebnisse der Seeverkehrstatistik in entsprechender Gliederung dargestellt werden.⁶ Wie aus Tabelle 4 hervorgeht, entfielen im vergangenen Jahr auf die NST-2007-Güterabteilungen 15 bis 20 „Sonstige Produkte“ mit 49,2 Millionen Tonnen Gütern die mengenmäßig bedeutendsten Seetransporte, gefolgt von den Güterabteilungen 04 bis 06 „Konsumgüter zum kurzfristigen Gebrauch, Holzwaren“ mit 43,0 Millionen Tonnen Gütern und der Güterabteilung 02 „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ mit 42,4 Millionen Tonnen Gütern. Von den zehn hier dargestellten Güterabteilungen beziehungsweise deren Zusammenfassungen

⁶ Die Einführung der neuen Systematik NST-2007 wurde notwendig, da die bestehende Gütersystematik NST/R in Teilen veraltet war und die Verordnung (EG) Nr. 451/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2008 zur Schaffung einer neuen statistischen Güterklassifikation in Verbindung mit den Wirtschaftszweigen (Amtsblatt der Europäischen Union Nr. L 145, Seite 65) eine Anpassung anderer Güterklassifikationen an die CPA (Classification of products by activity) fordert.

Tabelle 4 Seegüterumschlag nach NST-2007¹

	2010	2009	Veränderung	
	Mill. t			%
01 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	20,3	19,3	+ 1,0	+ 5,4
02 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas ...	42,4	46,3	- 3,9	- 8,3
03 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	26,3	21,3	+ 4,9	+ 23,1
04 bis 06 Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren	43,0	39,8	+ 3,2	+ 8,2
07 Kokerei- und Mineralöl-erzeugnisse	14,8	18,3	- 3,5	- 19,2
08 bis 09 Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips und so weiter)	32,4	30,0	+ 2,4	+ 7,9
10 Metalle und Metallerzeugnisse ...	15,9	15,1	+ 0,8	+ 5,3
11 bis 13 Maschinerie und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter	26,4	22,6	+ 3,8	+ 16,8
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,3	4,7	+ 0,6	+ 11,7
15 bis 20 Sonstige Produkte	49,2	45,5	+ 3,7	+ 8,2
Insgesamt ...	276,0	262,9	+ 13,1	+ 5,0

¹ Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrstatistik – 2007.

weisen nur zwei Abnahmen des Güterumschlags auf, und zwar die Güterabteilung Kohle, rohes Erdöl und Erdgas um 3,9 Millionen Tonnen und die Güterabteilung Kokerei- und Mineralöl-erzeugnisse um 3,5 Millionen Tonnen. Mit einem Plus von 4,9 Millionen Tonnen hat der Umschlag von Erzen, Steinen und Erden sowie sonstigen Bergbauerzeugnissen am stärksten zugenommen, danach folgten Sonstige Produkte (+ 3,7 Millionen Tonnen) und Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren (+ 3,2 Millionen Tonnen).

Bei diesen Angaben ist allerdings zu berücksichtigen, dass die Erfassung der Güterart zunächst weiterhin gemäß der alten Systematik NST/R erfolgte. Mithilfe eines Umschlüsselungsverfahrens wurden dann die Gütergruppen der NST/R den entsprechenden Gütergruppen der NST-2007 zugeordnet. Aus diesen Gütergruppen ließen 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.

Starke Zunahme beim Stückgut

Nach der Erscheinungsform der Güter differenziert (siehe Tabelle 5) hat der Abstand zwischen den Umschlagsmengen von Stück- und Massengütern, der sich 2009 stark verringert hatte, im letzten Jahr wieder deutlich zugenommen. 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 unter anderem Kohle, Erze, Baustoffe oder Rohöl. Stückgüter zeichnen sich dadurch aus, dass sie als

Tabelle 5 Seegüterumschlag nach Massen- und Stückgut

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung
	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹
Massengut	116,7	117,8	- 0,9	91,8	87,9	+ 4,5	24,9	30,0	- 16,8
fest	65,1	58,9	+ 10,4	47,8	41,3	+ 15,7	17,2	17,6	- 2,0
flüssig	51,7	58,9	- 12,3	44,0	46,5	- 5,5	7,7	12,4	- 37,8
Stückgut	159,2	145,0	+ 9,8	78,2	71,4	+ 9,5	81,1	73,6	+ 10,1
in Containern	107,2	98,3	+ 9,1	51,5	47,0	+ 9,5	55,7	51,3	+ 8,7
nicht in Containern	52,0	46,7	+ 11,3	26,7	24,4	+ 9,4	25,4	22,3	+ 13,9
Insgesamt ...	276,0	262,9	+ 5,0	169,9	159,3	+ 6,7	106,0	103,6	+ 2,3

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

einzelne Stücke oder in Verpackungen transportiert werden. Dies gilt zum Beispiel für Maschinen, sonstige Metallerzeugnisse, Kunststoffe oder Früchte. 2003 hatte die Menge des umgeschlagenen Stückgutes erstmals die des Massengutes um 3,6 Millionen Tonnen übertroffen, 2008 lag der Unterschied schon bei rund 44 Millionen Tonnen. Infolge der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise wurden 2009 dann aber nur noch rund 27 Millionen Tonnen mehr Stückgut als Massengut in deutschen Seehäfen umgeschlagen. Dies war aber nur eine kurze Unterbrechung der bisherigen Tendenz: So hat ein weiterer leichter Rückgang der Umschlagsmenge des Massenguts um 1,1 Millionen Tonnen bei einem gleichzeitigen starken Anstieg der Umschlagsmenge des Stückgutes um 14,2 Millionen Tonnen den Abstand beider Erscheinungsformen der Güter wieder auf 42,5 Millionen Tonnen und damit auf fast das gleiche Niveau wie 2008 ansteigen lassen. Maßgeblich für das Wachstum der Umschlagsmenge des Stückguts waren dabei insbesondere Containertransporte. Hier hat sich die Menge der beförderten Güter um knapp 9 Millionen Tonnen erhöht. Bei nicht in Containern transportiertem Stückgut lag die Zunahme der umgeschlagenen Menge bei 5,3 Millionen Tonnen.

Überdurchschnittliches Wachstum der Containertransporte

Zwischen 2001 und 2008 hat sich der Umschlag von Containern nahezu verdoppelt: Wurden zu Beginn dieses Zeitraums 7,9 Millionen TEU⁷ in deutschen Seehäfen ein- oder ausgeladen, so waren es 2008 knapp 15,7 Millionen TEU (siehe Tabelle 6). Die Zuwachsraten in den einzelnen Jahren bewegten sich zwischen einem Minimum von 2,7% (für 2008) und einem Maximum von 14,1% (im Jahr 2006). Diese positive Entwicklung wurde dann 2009 abrupt unterbrochen: Der Containerumschlag nahm um 3,8 Millionen TEU beziehungsweise ein knappes Viertel gegenüber 2008 ab. Im letzten Jahr konnte wieder eine positive Entwicklung festgestellt werden. Mit jetzt 13,1 Millionen TEU wurde das Ergebnis des Krisenjahres 2009 um knapp 1,2 Millionen TEU beziehungsweise 10% übertroffen. Auch die Zahl der transportierten Container, die zuvor um fast 2,3 Millionen Stück zurückgegangen war, hat sich im Jahr 2010 wieder um fast 700 000 Einheiten erhöht. Trotz dieses Wachstums ist aber weder beim Containerumschlag in TEU noch bei der Con-

tainerzahl der Stand des Jahres vor der Krise, 2008, schon wieder erreicht. Die für 2010 ermittelten Werte bewegen sich auf dem Niveau der Jahre 2005/2006. Der Grund dafür, dass Containerverkehre einerseits stärker von der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise betroffen waren, andererseits beim Wirtschaftsaufschwung jetzt stärker wachsen als der Seegüterverkehr insgesamt, dürfte darin liegen, dass die Güter des kombinierten Verkehrs in der Regel höherwertiger und damit konjunkuranfälliger sind als andere Güter (konventionell verpackte Stückgüter, Massengüter).

Tabelle 6 Containerverkehr

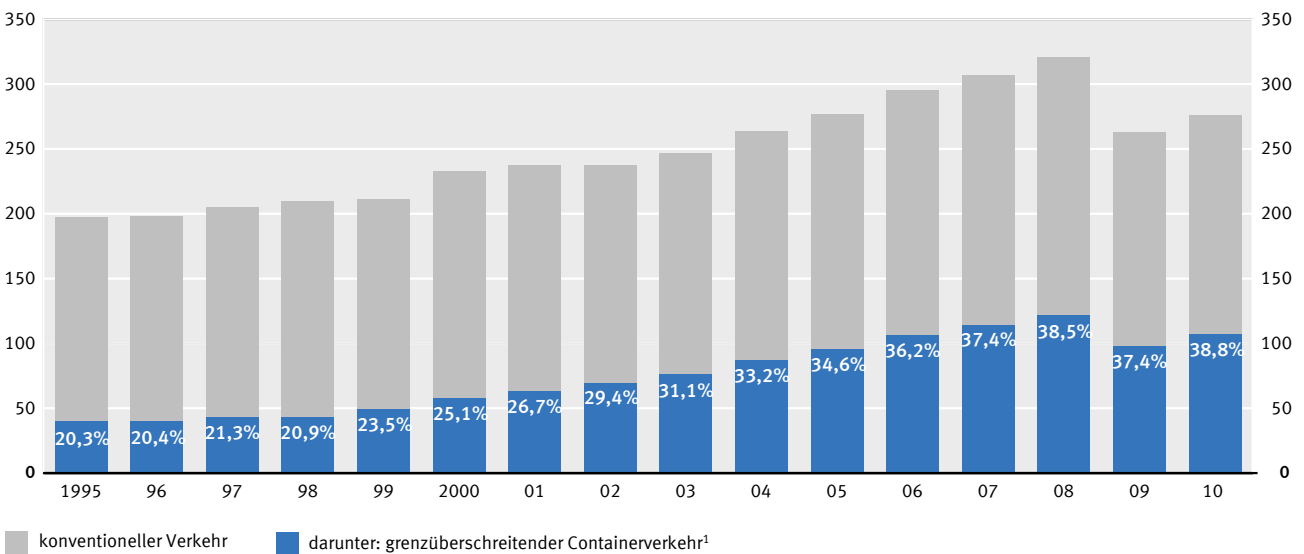
	Transportierte Container	Containerumschlag	Veränderung des Containerumschlags gegenüber dem Vorjahr
	1 000	1 000 TEU	%
2001	4 989	7 913	+ 10,3
2002	5 463	8 699	+ 9,9
2003	5 981	9 569	+ 10,0
2004	6 739	10 822	+ 13,1
2005	7 509	12 101	+ 11,8
2006	8 536	13 802	+ 14,1
2007	9 426	15 257	+ 10,6
2008	9 624	15 667	+ 2,7
2009	7 350	11 915	- 24,0
2010	8 034	13 096	+ 10,0

Differenziert nach Fahrtgebieten bleibt China auch 2010 das wichtigste Land im Containerverkehr mit Deutschland.⁸ 18,6 Millionen Tonnen Güter wurden im letzten Jahr mit Großbehältern von dort ein- beziehungsweise dorthin ausgeführt. Gegenüber 2009 war dies eine Zunahme um 1,2 Millionen Tonnen beziehungsweise knapp 7%. Mengenmäßig an zweiter Stelle steht jetzt mit 7,4 Millionen Tonnen Gütern die Ostküste von Mittel- und Südamerika (2009 nur auf Platz vier). Dieses Fahrtgebiet hat mit einer Zunahme der Containertransporte um 1,8 Millionen Tonnen beziehungsweise um knapp 33% das Ostseegebiet der Russischen Föderation (6,9 Millionen Tonnen) vom zweiten auf den vierten Platz verwiesen. Platz drei nimmt weiterhin die Ostküste der Vereinigten Staaten ein. Mit nunmehr 7 Millionen Tonnen wurden 2010 gut 1,1 Millionen Tonnen beziehungsweise knapp ein Fünftel mehr Containerwaren mit Häfen dieser Region ausgetauscht als im Jahr zuvor.

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 2010“, Tabelle 5.1.

Schaubild 4 Grenzüberschreitender Container- und Seeverkehr
Mill. t



1 Als zusätzliche Information ist auch der Anteil des grenzüberschreitenden Containerverkehrs am Seeverkehr insgesamt angegeben.

2011 - 01 - 0540

Welche Bedeutung dem Containerverkehr trotz des Einbruchs des Umschlags im vergangenen Jahr zukommt, zeigt Schaubild 4. Hier ist die Entwicklung des grenzüberschreitenden Seegüterumschlags (also ohne den mengenmäßig vernachlässigbaren Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen) insgesamt in den letzten 16 Jahren dargestellt sowie der jeweilige Anteil der Containertransporte daran. Bis 1998 lag der Anteil der Containertransporte nur bei etwa einem Fünftel der Gesamttransporte. Danach setzte eine dynamische Entwicklung ein, bei der der Anteil der Containertransporte am grenzüberschreitenden Seegüterumschlag Jahr für Jahr um etwa 2 Prozentpunkte zunahm. 2008 erreichte er einen Wert von 38,5 %. Die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise führte dann zwar auch zu einem deutlichen Einbruch der Menge der in Containern beförderten Güter, der Anteil der Containertransporte am grenzüberschreitenden Seeverkehr insgesamt ging aber nur auf 37,4 % zurück. Im vergangenen Jahr hat sich die positive Tendenz der Jahre vor 2009 wieder fortgesetzt. Zwar ist absolut betrachtet auch bei den Gütern in Containern der Wert des Jahres 2008 noch nicht wieder erreicht, der Anteil der Containertransporte am grenzüberschreitenden Seegüterumschlag aber liegt mit 38,8 % so hoch wie nie zuvor.

Hamburg, Bremische Häfen und Wilhelmshaven – die Top 3 in Deutschland

Nicht nur bezüglich des Containerumschlags, sondern auch beim Seegüterumschlag insgesamt nahm der Hamburger Hafen auch 2010 weiterhin die unangefochtene Spitzenstellung unter den Seehäfen in Deutschland ein. Mit knapp 105 Millionen Tonnen Gütern konnte die Hansestadt ihr Vorjahresergebnis überdurchschnittlich um 9,7 Millionen Tonnen beziehungsweise mehr als 10 % steigern (siehe Tabelle 7).

Verglichen mit dem Ergebnis im Jahr 2008 waren das aber immer noch gut 14 Millionen Tonnen weniger. Auf den Positionen zwei und drei liegen weiterhin die Bremischen Häfen (Bremen, Bremerhaven) beziehungsweise Wilhelmshaven. Während die Bremischen Häfen eine ähnlich hohe prozentuale Zunahme des Gesamtumschlags aufweisen wie Hamburg (+ 9,6 %) und die umgeschlagene Menge um über 5 Millionen Tonnen steigern konnten, musste Wilhelmshaven einen Rückgang um fast 9,5 Millionen Tonnen beziehungsweise knapp 28 % verzeichnen. Ursache für diese in einem Wirtschaftsaufschwung atypische Entwicklung ist die Schließung einer der größten deutschen Raffinerien, auf die in einem früheren Abschnitt schon eingegangen wurde. Mit einem Güterumschlag von jetzt nur noch 24,7 Millionen Tonnen – 2009 waren es noch 34,2 Millionen Tonnen, 2008 sogar noch über 40 Millionen Tonnen – beträgt der Abstand zum viertplatzierten Hafen Rostock nur noch gut 5 Millionen Tonnen. 2008 war der Umschlag in Wilhelmshaven noch fast doppelt so hoch wie der in Rostock, der Abstand lag bei mehr als 19 Millionen Tonnen.

Auf den Positionen vier und fünf liegen – wie auch schon in den Jahren zuvor – die Häfen Rostock und Lübeck. Diese haben 2010 allerdings die Plätze getauscht. Rostock konnte seinen Umschlag mit einem Plus von über 12 % wesentlich stärker ausweiten als Lübeck, wo nur ein unterdurchschnittliches Wachstum von 2,1 % registriert wurde. Insgesamt weisen von den 18 in Tabelle 7 aufgeführten Häfen nur zwei Rückgänge des Gesamtumschlags auf. Außer dem schon genannten Wilhelmshaven verzeichnete noch der Hafen Nordenham im Jahr 2010 einen geringeren Gesamtumschlag als 2009 (-3,3 %). Prozentual am stärksten zugenommen hat der Umschlag in Duisburg. Das Plus belief sich hier 2010 auf fast ein Drittel; allerdings hatte dieser Hafen im Jahr 2009 auch den stärksten Einbruch aller deutschen Seehäfen zu verzeichnen; die Umschlagsmenge hatte sich hier gegenüber 2008 nahezu halbiert. Bei den für Duisburg

Tabelle 7 Seegüterumschlag deutscher Häfen

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung
	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹
Hamburg	104,5	94,8	+ 10,3	61,9	53,9	+ 14,8	42,6	40,9	+ 4,3
Bremen/Bremerhaven	59,1	53,9	+ 9,6	30,6	28,0	+ 9,3	28,5	26,0	+ 9,7
Bremen Stadt	13,2	11,2	+ 17,1	9,8	8,1	+ 20,2	3,4	3,1	+ 9,0
Bremerhaven	45,9	42,7	+ 7,6	20,8	19,8	+ 5,1	25,1	22,9	+ 9,8
Wilhelmshaven	24,7	34,2	- 27,7	24,3	29,8	- 18,6	0,4	4,4	- 89,9
Rostock	19,5	17,4	+ 12,1	11,1	9,4	+ 18,1	8,4	8,0	+ 5,1
Lübeck	17,9	17,5	+ 2,1	10,6	10,4	+ 1,8	7,3	7,1	+ 2,5
Brunsbüttel ²	7,5	7,3	+ 1,6	5,2	5,2	+ 0,8	2,2	2,2	+ 3,7
Bützfleth	5,2	4,7	+ 11,7	3,3	3,0	+ 9,1	1,9	1,6	+ 16,6
Brake	5,1	4,7	+ 8,8	4,0	3,1	+ 27,3	1,2	1,6	- 27,5
Emden	4,3	3,6	+ 21,2	2,7	2,4	+ 11,7	1,6	1,2	+ 40,9
Puttgarden	4,0	3,5	+ 14,7	1,6	1,3	+ 22,1	2,4	2,2	+ 10,3
Kiel	3,8	3,2	+ 21,1	2,2	1,9	+ 19,6	1,6	1,3	+ 23,4
Wismar	3,5	3,1	+ 12,1	2,2	1,9	+ 20,1	1,2	1,2	- 0,1
Nordenham	3,3	3,4	- 3,3	3,0	3,1	- 1,3	0,2	0,3	- 24,7
Saßnitz	2,7	2,2	+ 20,8	1,5	1,1	+ 37,0	1,2	1,1	+ 5,7
Cuxhaven	2,2	1,8	+ 22,3	0,8	0,7	+ 18,5	1,3	1,1	+ 24,9
Duisburg	1,4	1,1	+ 31,9	0,5	0,3	+ 82,3	0,9	0,8	+ 12,8
Stralsund	0,8	0,7	+ 22,8	0,3	0,2	+ 9,4	0,5	0,4	+ 30,6
Sonstige Häfen	6,5	5,8	+ 12,1	4,1	3,6	+ 13,9	2,6	2,2	+ 18,2
Insgesamt ² ...	276,0	262,9	+ 5,0	169,9	159,3	+ 6,7	106,0	103,6	+ 2,3
nachrichtlich:									
Nordseehäfen ²	219,1	210,9	+ 3,9	138,2	131,2	+ 5,4	80,9	79,8	+ 1,5
Ostseehäfen	54,8	50,0	+ 9,6	30,9	27,4	+ 12,8	23,9	22,6	+ 5,8
Eigengewichte der Ladungsträger	52,1	48,6	+ 7,1	26,1	24,4	+ 7,2	26,0	24,3	+ 6,9

1 Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 Tonnen 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 (zum Beispiel 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.

genannten Werten ist zu beachten, dass hier nur der Güterumschlag berücksichtigt ist, bei dem Waren über die hohe See transportiert wurden. Im reinen Binnenschiffsverkehr, für den Duisburg in Deutschland der wichtigste Hafen ist, wurde 2010 eine Zunahme des Umschlags um über 40 % festgestellt.

Deutsche Flagge verliert weiter an Bedeutung

Mit 26,1 Millionen Tonnen hat sich der Gesamtumschlag von Schiffen unter deutscher Flagge auch 2010 weiter verringert (siehe Tabelle 8). Insgesamt wurden knapp 3 % weniger Güter auf deutschen Schiffen befördert. Der Anteil der Schiffe unter deutscher Flagge am Gesamtumschlag, der 2006 und 2009 noch 12,3 % beziehungsweise 10,2 % betragen hatte, sank 2010 erstmals unter die 10 %-Marke, er liegt jetzt bei 9,5 %. Mit dieser Entwicklung nehmen deutsche Schiffe im Ranking nach Flaggen auch 2010 wieder den zweiten Platz ein. Den ersten Platz hatten sie erstmals 2009 an die „Billigflagge“ Panama verloren, die auch 2010 mit einer Umschlagsmenge von 30,7 Millionen Tonnen wieder an der Spitze lag. Schon 2008 hatte sich der Abstand zwischen der Menge der auf Schiffen unter deutscher beziehungsweise panamesischer Flagge beförderten Güter fast halbiert: von 1,5 Millionen Tonnen Gütern (2007) auf nur

noch 0,8 Millionen Tonnen Güter. 2009 wurden dann unter der Flagge Panamas über 2 Millionen Tonnen Güter mehr befördert als unter deutscher Flagge. 2010 hat sich der Abstand zwischen beiden Flaggen mehr als verdoppelt und beträgt nunmehr 4,6 Millionen Tonnen.

Die nach Panama und Deutschland drittwichtigste Flagge blieb 2010 weiterhin die des Vereinigten Königreiches mit 25,3 Millionen Tonnen umgeschlagenen Gütern, gefolgt von der von Liberia mit 23,8 Millionen Tonnen. Die Plätze fünf und sechs werden – anders als in den Vorjahren – jetzt von Schiffen unter den Flaggen der Niederlande beziehungsweise von Antigua und Barbuda eingenommen. 2009 belegten noch Schweden und Norwegen diese Plätze. Bei beiden Flaggen ist der Gesamtumschlag 2010 aber in zweistelliger Höhe zurückgegangen, sodass sie nur noch auf der 11. beziehungsweise 13. Position zu finden sind. Insgesamt weisen von den in Tabelle 8 aufgelisteten 17 einzelnen Flaggen sechs Rückgänge der Umschlagsmengen auf. Das größte Minus wurde dabei für die Flagge Norwegens mit einem Rückgang um 3,9 Millionen Tonnen (- 31 %) festgestellt. Den größten absoluten Zuwachs des Seegüterumschlags verzeichneten Schiffe unter chinesischer Flagge: Mit chinesischen Schiffen wurden im letzten Jahr 5,4 Millionen Tonnen und damit über zwei Drittel mehr Güter nach beziehungsweise aus deutschen Seehäfen transportiert als 2009.

Tabelle 8 Seegüterumschlag nach Flaggen

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung
	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹
Panama	30,7	29,2	+ 5,0	17,9	17,1	+ 4,8	12,8	12,2	+ 5,3
Deutschland	26,1	26,9	- 2,9	13,9	12,9	+ 8,0	12,2	14,0	- 12,8
Vereinigtes Königreich	25,3	23,8	+ 6,5	14,7	13,5	+ 8,5	10,6	10,3	+ 3,7
Liberia	23,8	18,9	+ 25,9	15,5	12,0	+ 28,8	8,4	6,9	+ 20,8
Niederlande	14,2	12,9	+ 10,4	7,5	6,5	+ 15,0	6,7	6,4	+ 5,6
Antigua und Barbuda	13,7	12,1	+ 13,4	8,4	7,5	+ 12,0	5,3	4,6	+ 15,7
Dänemark	13,4	11,8	+ 14,0	7,7	6,6	+ 17,1	5,7	5,2	+ 10,1
Bahamas	13,3	14,1	- 5,2	10,5	11,2	- 6,3	2,9	2,9	- 0,9
China	13,3	7,9	+ 67,9	8,2	4,1	+ 98,7	5,1	3,8	+ 34,7
Zypern	13,0	10,8	+ 20,5	8,2	6,7	+ 22,0	4,8	4,1	+ 18,2
Schweden	12,6	14,9	- 15,4	7,3	8,8	- 16,9	5,3	6,1	- 13,3
Griechenland	9,3	8,7	+ 6,1	8,0	6,8	+ 17,6	1,3	2,0	- 33,6
Norwegen	8,8	12,7	- 31,0	6,6	10,5	- 36,8	2,1	2,2	- 3,1
Malta	8,2	10,0	- 17,9	5,5	6,5	- 14,1	2,7	3,6	- 24,8
Singapur	8,0	6,8	+ 16,9	4,6	3,7	+ 23,5	3,4	3,1	+ 9,0
Finnland	6,8	6,6	+ 3,3	4,0	4,0	- 0,9	2,9	2,6	+ 9,9
Marshall-Inseln	6,5	7,2	- 9,4	4,5	4,8	- 6,7	2,0	2,4	- 14,8
Sonstige	29,0	27,6	+ 5,1	16,9	16,1	+ 5,0	11,8	11,2	+ 5,4
Insgesamt	276,0	262,9	+ 5,0	169,9	159,3	+ 6,7	106,0	103,6	+ 2,3

Nach Ländern, ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

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

Zahl der Handelsschiffe nimmt weiter ab

Nachdem schon 2009 die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Handelsschiffe um 21 Einheiten abgenommen hatte, musste 2010 ein weiterer, wesentlich stärkerer Rückgang registriert werden.⁹ Die Zahl der deutschen Schiffe sank innerhalb eines Jahres um 53 Einheiten auf 571 Einheiten; das entspricht einem Rückgang um mehr als 8%. Besonders betroffen waren Containerschiffe, deren Zahl sich von 2009 auf 2010 um 29 Einheiten verringerte, sowie Stückgutfrachtschiffe, deren Bestand um 22 Einheiten und damit um ein Viertel abgenommen hat. Keine Veränderungen gab es dagegen beim Bestand an Tankschiffen und Massengutschiffen. Die durchschnittliche Bruttoreaumzahl¹⁰ aller unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe erreichte im vergangenen Jahr mit 27 191 (2009: 24 409) einen Wert, der fast dreimal so hoch war wie der im Jahr 2001 (Bruttoreaumzahl je Schiff etwa 10 000).

Fast 84 Millionen Tonnen Güter auf dem Nord-Ostsee-Kanal befördert

Der Verkehr auf dem zu den weltweit wichtigsten künstlichen Seewasserstraßen zählenden Nord-Ostsee-Kanal stellt einen wichtigen Indikator des Seeverkehrs insgesamt dar. Mit über 28 600 Handelsschiffen passierten 2010 rund

1 700 Einheiten mehr als im Vorjahr diese Wasserstraße. Die Menge der transportierten Güter erhöhte sich auf 83,8 Millionen Tonnen und lag damit um 13,4 Millionen Tonnen beziehungsweise etwa 19% höher als 2009.¹¹ Mit diesen Ergebnissen wurde aber auch hier der Stand vor der Krise bei weitem noch nicht wieder erreicht. So passierten 2008 fast 106 Millionen Tonnen Güter den Nord-Ostsee-Kanal, transportiert von 38 600 Schiffen. Hier zum Vergleich einige Angaben zu den beiden anderen weltweit bedeutendsten künstlichen Wasserstraßen: Der Panamakanal, der in Mittelamerika Atlantik und Pazifik miteinander verbindet, wurde 2010 von gut 14 200 Schiffen durchquert, auf denen über 208 Millionen Tonnen Güter befördert wurden.¹² Verglichen mit 2009 blieb die Schiffszahl hier 2010 nahezu unverändert, die Ladungsmenge erhöhte sich um 0,5%. Den Suezkanal, der Schiffen zwischen Europa und Asien den Umweg um die Südspitze Afrikas erspart, passierten 2010 knapp 18 000 Schiffe und damit etwa 800 mehr als im Jahr zuvor.¹³ Die Ladungsmenge betrug 646 Millionen Tonnen. Das waren zwar ungefähr 87 Millionen Tonnen oder 15,5% mehr als 2009, aber immer noch erheblich weniger als vor der Krise im Jahr 2008, als 723 Millionen Tonnen durch den Suezkanal befördert wurden.

Gegen den Trend: Zahl der Fahrgäste im Personenseeverkehr sinkt

Während 2009 knapp 29,6 Millionen Fahrgäste in deutschen Häfen ein- oder ausgestiegen waren (2003 waren es

⁹ Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt“, Jahresergebnisse 2010, Tabelle 19. Die Statistik über den Seeschiffsbestand in deutschen Schiffsregistern wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie 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 Nettoreaumzahl (Abkürzung NRZ; englisch: net tonnage, Abkürzung NT) die bisherige Nettoregistertonne. Bruttoreaumzahl und Nettoreaumzahl sind dimensionslose Vergleichszahlen. Die Bruttoreaumzahl 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).

¹¹ Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt“, Jahresergebnisse 2010, Tabelle 18.3. Die Daten zum Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal werden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord erhoben.

¹² Offizielle Webseite der Panama-Kanal-Gesellschaft (www.panacanal.com, abgerufen am 5. August 2011). Die dort angegebenen „long tons“ wurden mit dem Faktor 1,016 in Tonnen umgerechnet.

¹³ Siehe offizielle Webseite der Suez-Kanal-Gesellschaft (www.suezcanal.gov.eg/, abgerufen am 5. August 2011).

Tabelle 9 Ein- und ausgestiegene Fahrgäste

	Insgesamt			Ausgestiegene Fahrgäste			Eingestiegene Fahrgäste		
	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung	2010	2009	Veränderung
	Mill.		% ¹	Mill.		% ¹	Mill.		% ¹
Verkehr innerhalb Deutschlands	16,8	17,4	- 3,4	8,4	8,7	- 3,4	8,4	8,7	- 3,4
darunter:									
Niedersachsen	11,3	11,7	- 3,4	5,7	5,9	- 3,4	5,7	5,8	- 1,7
Schleswig-Holstein	5,4	5,6	- 3,6	2,7	2,8	- 3,6	2,7	2,8	- 3,6
Verkehr mit Häfen außerhalb									
Deutschlands	12,0	12,2	- 1,6	6,0	6,1	- 1,6	6,0	6,1	- 1,6
darunter: Europa	12,0	12,2	- 1,6	6,0	6,1	- 1,6	6,0	6,1	- 1,6
Europäische Union	10,7	11,0	- 2,7	5,4	5,5	- 1,8	5,3	5,5	- 3,6
Sonstiges Europa	1,3	1,2	+ 8,3	0,6	0,6	+ 0,0	0,7	0,6	+ 16,7
Ostseegebiet	10,2	10,5	- 2,9	5,2	5,3	- 1,9	5,0	5,2	- 3,8
darunter:									
Dänemark, Ostsee	7,9	8,0	- 1,3	4,0	4,0	+ 0,0	3,9	4,0	- 2,5
Schweden	1,8	1,8	+ 0,0	0,9	0,9	+ 0,0	0,9	0,9	+ 0,0
Polen	0,1	0,2	- 50,0	0,1	0,1	+ 0,0	0,1	0,1	+ 0,0
Nordeuropa	1,6	1,6	+ 0,0	0,8	0,8	+ 0,0	0,8	0,8	+ 0,0
darunter:									
Norwegen	1,2	1,2	+ 0,0	0,6	0,6	+ 0,0	0,6	0,6	+ 0,0
Dänemark, Nordsee	0,3	0,3	+ 0,0	0,2	0,2	+ 0,0	0,2	0,2	+ 0,0
Vereinigtes Königreich	0,1	0,1	+ 0,0	0,0	0,0	+ 0,0	0,0	0,0	+ 0,0
Insgesamt	28,8	29,6	- 2,7	14,5	14,8	- 2,0	14,3	14,7	- 2,7

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

noch über 32 Millionen Passagiere gewesen), lag ihre Zahl im Jahr 2010 bei 28,8 Millionen (siehe Tabelle 9), das waren 2,7 % Passagiere weniger. Damit hat sich der Personenseeverkehr im zweiten Jahr hintereinander sowohl konträr zur Güterbeförderung auf See als auch zur allgemeinen wirtschaftlichen Lage entwickelt: So nahm 2009 – trotz der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise – die Zahl der in deutschen Seehäfen ein- und ausgestiegenen Fahrgäste um 700 000 zu, im Jahr 2010 ging sie trotz guter konjunktureller Lage um 800 000 zurück. Überdurchschnittlich gesunken ist sie im Verkehr innerhalb Deutschlands, hier nahm die Zahl um 600 000 Fahrgäste beziehungsweise um 3,4 % ab. Beim Passagierverkehr mit ausländischen Häfen betrug der Rückgang nur 200 000 Personen beziehungsweise 1,6 %. Dabei zeigten sich allerdings zwischen den einzelnen ausländischen Fahrtgebieten stark unterschiedliche Entwicklungen. Während im Ostseegebiet – dem mit einem Anteil von 85 % an allen im Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands beförderten Fahrgästen wichtigsten ausländischen Fahrtgebiet – die Zahl der Fahrgäste von 10,5 Millionen im Jahr 2009 auf 10,2 Millionen im Jahr 2010 abnahm, blieben die Passagierzahlen im Verkehr mit Nordeuropa unverändert. Mit einer Halbierung der Fahrgastzahlen gegenüber 2009 verzeichnete der Personenseeverkehr mit Polen 2010 einen besonders großen Einbruch.

Ausblick auf das Jahr 2011

Für das Jahr 2011 lagen bei Redaktionsschluss Ergebnisse für die Monate Januar bis März vor, zum Teil aber nur auf Basis von Schätzungen. Danach ist in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres der Seeverkehr insgesamt um gut 7 % gestiegen. Für den Containerverkehr geht das Statistische Bundesamt derzeit von einem Zuwachs um mehr als ein Fünftel aus.

Generell wird von einer weiteren Erholung des Seeverkehrs ausgegangen. So erwartet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach einer Schätzung von Anfang dieses Jahres – basierend auf der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Winter 2010/11“¹⁴ – für 2011 im Seeverkehr eine Zunahme des Transportaufkommens um 3,2 %. Damit würde der Seeverkehr geringfügig stärker wachsen als die anderen Verkehrsträger, für die insgesamt ein Plus von 3,1 % prognostiziert wird. Trotz der leicht überdurchschnittlichen Entwicklung würde für den Seeverkehr das Niveau vor der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise noch nicht wieder erreicht. [uu](#)

14 INTRAPLAN Consult GmbH: „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2010/11“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, München, Februar 2011.

Auszug aus Wirtschaft und Statistik

Herausgeber

Statistisches Bundesamt, Wiesbaden

www.destatis.de

Schriftleitung

Roderich Egeler, Präsident des Statistischen Bundesamtes

Brigitte Reimann (verantwortlich für den Inhalt)

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

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

Abkürzungen

WiSta	=	Wirtschaft und Statistik
MD	=	Monatsdurchschnitt
VjD	=	Vierteljahresdurchschnitt
HjD	=	Halbjahresdurchschnitt
JD	=	Jahresdurchschnitt
D	=	Durchschnitt (bei nicht addierfähigen Größen)
Vj	=	Vierteljahr
Hj	=	Halbjahr
a. n. g.	=	anderweitig nicht genannt
o. a. S.	=	ohne ausgeprägten Schwerpunkt
St	=	Stück
Mill.	=	Million
Mrd.	=	Milliarde

Zeichenerklärung

p	=	vorläufige Zahl
r	=	berichtigte Zahl
s	=	geschätzte Zahl
–	=	nichts vorhanden
0	=	weniger als die Hälfte von 1 in der letzten besetzten Stelle, jedoch mehr als nichts
.	=	Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten
...	=	Angabe fällt später an
X	=	Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll
I oder —	=	grundsätzliche Änderung innerhalb einer Reihe, die den zeitlichen Vergleich beeinträchtigt
/	=	keine Angaben, da Zahlenwert nicht sicher genug
()	=	Aussagewert eingeschränkt, da der Zahlenwert statistisch relativ unsicher ist

Abweichungen in den Summen ergeben sich durch Runden der Zahlen.