

Dipl.-Ingenieur Horst Winter

Seeverkehr 2011

Infolge des allgemeinen Wirtschaftsaufschwungs im Jahr 2011 konnte sich auch der Seeverkehr vom 2009 erfolgten Einbruch des Güterumschlags weiter erholen. Bedingt durch die weltweite Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise war der Güterumschlag im Seeverkehr im Jahr 2009 um 18 % zurückgegangen. 2010 wurde dann wieder ein Anstieg um 5 % verzeichnet, im letzten Jahr eine noch stärkere Zunahme um 7,3 %. Die Menge (Gewicht) der in den deutschen Seehäfen ein- und ausgeladenen Güter betrug im Jahr 2011 über 296 Millionen Tonnen, gut 20 Millionen Tonnen mehr als im Jahr 2010. Auch mit diesem Anstieg wurde allerdings der bisherige Höchstwert aus dem Jahr 2008 – damals belief sich der Seegüterumschlag auf rund 321 Millionen Tonnen – noch nicht wieder erreicht. Der 2011 registrierte Umschlag lag noch um knapp 25 Millionen Tonnen oder etwa 8 % unter dem Wert vor der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise.

Bei den Fahrtgebieten dominierte im vergangenen Jahr weiterhin der Verkehr mit Europa. Gut 56 % oder fast 167 Millionen Tonnen des deutschen Seegüterumschlags entfielen auf den Gütertausch mit Häfen dieses Kontinents. An zweiter Stelle folgte mit knapp 61 Millionen Tonnen und einem Anteil von mehr als 20 % Asien, vor Amerika, das mit knapp 46 Millionen Tonnen auf Platz drei lag. Prozentual am stärksten zugenommen hat mit einem Plus von mehr als 40 % der Seegüterverkehr von und nach Ozeanien, wobei hier die absoluten Umschlagswerte mit 2,1 Millionen Tonnen allerdings sehr gering sind. Es folgen der Seegüterverkehr von und nach Asien mit einer Zuwachsrate von knapp 13 % sowie der von und nach Amerika mit einem Plus von etwas über 11 % vor dem Seegüterverkehr von und nach Europa mit gut 7 %. Der Gütertausch mit afrikanischen Häfen ist dagegen um mehr als 16 % zurückgegangen.

Sogenannte „Sonstige Produkte“ – dazu gehören insbesondere Sammelgut¹ und nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern – standen im vergangenen Jahr mit fast 60 Millionen Tonnen an erster Stelle der im Seeverkehr umgeschlagenen Güter. Auf der zweiten Position lagen Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch und Holzwaren mit einer Umschlagsmenge von knapp 43 Millionen Tonnen, dicht gefolgt von Kohle, rohem Erdöl und Erdgas mit fast 41 Millionen Tonnen. Bei fast 43 % aller Güter erfolgte 2011 die Beförderung in Containern. Damit wurde der bisher höchste registrierte Anteil von 38,8 % im Jahr 2010 noch übertroffen. In absoluten Zahlen lag die Menge der in Containern beförderten Güter mit 126 Millionen Tonnen im Jahr 2011 auch erstmals wieder über der von 2008 (knapp 122 Millionen Tonnen).

Weiterhin unangefochten an der Spitze der deutschen Seehäfen liegt Hamburg. Mit über 114 Millionen Tonnen Gesamtumschlag im Jahr 2011 wurde hier das Ergebnis von 2010 um mehr als 9 % übertroffen. Die Bremischen Häfen (Bremen, Bremerhaven) belegten wieder die zweite Position. Bei einem Umschlag von fast 69 Millionen Tonnen betrug hier der Zuwachs über 16 %.

Insgesamt wurden von den im vergangenen Jahr umgeschlagenen 296 Millionen Tonnen Gütern gut 28 Millionen Tonnen auf Schiffen unter deutscher Flagge transportiert. Das waren 1,9 Millionen Tonnen Güter beziehungsweise über 7 % mehr als 2010. Deutsche Schiffe transportierten im Jahr 2011 knapp 10 % aller in deutschen Seehäfen umgeschlagenen Güter, lagen damit aber – nachdem sie 2009 schon

¹ Eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden (NST-2007-Abteilung 18).

von der Billigfluggesellschaft Panama (36 Millionen Tonnen) vom ersten Platz verdrängt worden waren – nur noch auf Position 3, jetzt auch übertroffen von der Billigfluggesellschaft Liberia (29 Millionen Tonnen).

Leicht gestiegen ist im Jahr 2011 die Zahl der in deutschen Seehäfen ein- und ausgestiegenen Passagiere, und zwar um 1,6%. Im Plus lag dabei allerdings nur der Fähr- und Ausflugsverkehr zwischen deutschen Häfen, der um 3,5% zulegen konnte. Im Passagierverkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands ergab sich dagegen ein Rückgang um 1,1%. Insgesamt wurden 2011 etwas über 29 Millionen Fahrgäste gezählt, knapp 60% davon im innerdeutschen Verkehr, der Großteil hiervon im Inselverkehr.

Seeverkehr im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern

Nach den jetzt vorliegenden Jahresergebnissen hat der Güterverkehr aller Verkehrsträger zusammengefasst von 2010 auf 2011 um gut 282 Millionen Tonnen beziehungsweise fast 7% zugelegt.² Damit wurde der krisenbedingte Rückgang des Güterverkehrs von 2008 auf 2009 nahezu wettgemacht. Im vergangenen Jahr lag die Güterbeförderung nur noch um etwa 2,6% unter dem Vorkrisenstand. Beim Ranking innerhalb des Modal Splits³ konnte der Straßengüterverkehr durch ein überdurchschnittliches Wachstum seine Position ausbauen. So transportierten im Jahr 2011 Lastkraftwagen 3369 Millionen Tonnen Güter und damit etwa 77,5% aller Güter innerhalb Deutschlands. An zweiter Stelle stand mit einer Transportmenge von 375 Millionen Tonnen und einem Anteil von 8,6% die Eisenbahn. Auf dem dritten Platz blieb der Seeverkehr mit einer Beförderungsmenge von 293 Millionen Tonnen beziehungsweise einem Anteil von 6,7%. Hinsichtlich des Seeverkehrs ist allerdings 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 54 Millionen Tonnen, die bei gleicher Definition der transportierten Gütermenge wie bei den anderen Verkehrsträgern dem Seeverkehr zusätzlich hätten zugeschlagen werden müssen. Die Beförderungsmenge im Seeverkehr betrage dann nicht mehr 296 Millionen Tonnen, sondern läge bei 350 Millionen Tonnen.

Bei der Beförderungsmenge wies der Straßengüterverkehr (unter Einbeziehung der ausländischen Lastkraftwagen) im Jahr 2011 mit einem Plus von knapp 253 Millionen Tonnen das größte absolute Wachstum auf, gefolgt vom Seeverkehr mit 19,9 Millionen Tonnen. Knapp dahinter an dritter Stelle lag der Eisenbahnverkehr (+ 19,3 Millionen Tonnen). Ebenfalls zugelegt hat die Güterbeförderung im Luftverkehr, die mengenmäßig aber unbedeutend ist. Rückläufige

Beförderungsmengen wiesen dagegen die Binnenschifffahrt (– 7,6 Millionen Tonnen) und die Rohrleitungen (– 2,3 Millionen Tonnen) auf. Auch bei der relativen Veränderung der Beförderungsmenge nimmt der Straßengüterverkehr mit einer Zunahme um etwa 8% den ersten Platz ein, gefolgt vom Seeverkehr (+ 7,3%), der Luftfracht (+ 6,9%) und dem Eisenbahnverkehr (+ 5,4%).

Seegüterumschlag in etwa auf dem Niveau von 2006

Der Seegüterumschlag deutscher Häfen hatte im Jahr 2008 mit knapp 321 Millionen Tonnen seinen bisher höchsten Wert erreicht. Verglichen mit der Umschlagsmenge von 206 Millionen Tonnen im Jahr 1996 war er damit bis 2008 um beinahe 115 Millionen Tonnen beziehungsweise knapp 56% angestiegen (siehe Tabelle 1 und Schaubild 1). Der deutliche Rückgang der Umschlagsmenge im Jahr 2009 im Zuge der weltweiten Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise um fast 58 Millionen Tonnen hat dann etwa die Hälfte dieses Zuwachses zunichte gemacht. Mit dem Anstieg des Seegüterumschlags im Jahr 2011 auf 296 Millionen Tonnen wird in etwa wieder das Niveau des Jahres 2006 erreicht, der bisherige Höchstwert von 2008 aber weiterhin unterschritten.

Tabelle 1 Seegüterumschlag

	Gesamtumschlag		Bruttoinlandsprodukt
	1 000 t	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %	
1996	206 013	+ 0,5	+ 0,8
1997	213 318	+ 3,5	+ 1,7
1998	217 388	+ 1,9	+ 1,9
1999 ¹	224 097	+ 3,1	+ 1,9
2000	242 535	+ 8,2	+ 3,1
2001	246 050	+ 1,5	+ 1,5
2002	246 353	+ 0,1	± 0,0
2003	254 834	+ 3,4	– 0,4
2004	271 869	+ 6,7	+ 1,2
2005	284 865	+ 4,8	+ 0,7
2006	302 789	+ 6,3	+ 3,7
2007	315 050	+ 4,1	+ 3,3
2008	320 628	+ 1,8	+ 1,1
2009	262 862	– 18,0	– 5,1
2010	275 953	+ 5,0	+ 3,7
2011	296 080	+ 7,3	+ 3,0

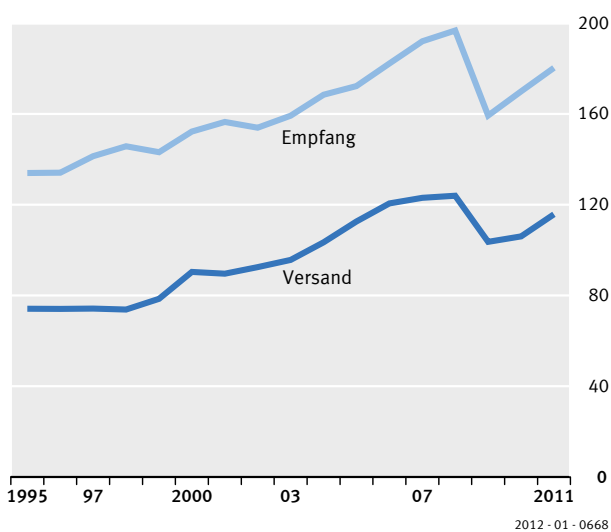
1 Die Daten ab dem Berichtsjahr 1999 sind der seit Januar 2000 geltenden Methodik angepasst worden.

Wie meistens in den vergangenen 15 Jahren – eine Ausnahme war das Krisenjahr 2009 – hat sich der Seegüterumschlag im Jahr 2011 besser entwickelt als die Gesamtwirtschaft. So nahm das Bruttoinlandsprodukt im vergangenen Jahr preisbereinigt um 3%⁴ zu, der Seegüterumschlag aber um 7,3%. Absolut am stärksten gewachsen ist dabei – ebenso wie im Jahr 2010 – der Empfang aus ausländischen Häfen, der um

2 Die folgenden Angaben zum Straßengüterverkehr stammen aus der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr 2011/2012“ (INTRAPLAN Consult GmbH, siehe auch Fußnote 18) und beziehen alle – auch die ausländischen – Lastkraftwagen ein.
3 Modal Split bezeichnet in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi). Der Seeverkehr, der dabei in der Regel unberücksichtigt bleibt, wird hier zu Vergleichszwecken mit einbezogen.

4 Siehe Statistisches Bundesamt: „Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen – Bruttoinlandsprodukt, Bruttonationaleinkommen, Volkseinkommen – Lange Reihen ab 1950“, erschienen am 24. Mai 2012 (www.destatis.de, im Bereich Zahlen & Fakten > Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen > Inlandsprodukt > Tabellen, jährlich).

Schaubild 1 Seegüterumschlag
Mill. t



10,3 Millionen Tonnen beziehungsweise mehr als 6 % zugenommen hat. Ins Ausland versendet wurden 9,6 Millionen Tonnen mehr, ein Plus von 9,3 % (siehe Tabelle 2).

Schweden, Russische Föderation und China: auch 2011 wieder die drei wichtigsten Staaten im deutschen Seegüterverkehr

Auch 2011 ergaben sich für die einzelnen Fahrtgebiete wieder zum Teil stark unterschiedliche Entwicklungen (siehe Tabelle 2): Prozentual am stärksten zugenommen hat mit über 40 % der Seegüterverkehr mit Ozeanien, der mengenmäßig aber keine große Rolle spielt. Es folgen der Seegüterverkehr mit Asien mit einem Plus von fast 13 % sowie der mit Amerika (+ 11 %). Der Güteraustausch mit europäischen Häfen stieg dagegen nur im einstelligen Bereich, der mit afrikanischen Häfen war sogar rückläufig. Nichts geändert hat sich aber an der Dominanz des Verkehrs mit Europa: Gut

Tabelle 2 Seegüterumschlag nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung
	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹
Verkehr innerhalb Deutschlands ...	6,5	6,2	+ 4,3	3,2	3,2	+ 2,0	3,3	3,1	+ 6,7
Verkehr mit Häfen außerhalb									
Deutschlands ²	289,6	269,7	+ 7,4	177,1	166,8	+ 6,2	112,5	102,9	+ 9,3
Europa	166,8	155,6	+ 7,3	107,7	102,8	+ 4,8	59,1	52,8	+ 12,0
Europäische Union	117,8	110,6	+ 6,5	70,6	67,6	+ 4,3	47,2	43,0	+ 9,9
darunter:									
Schweden	26,0	24,2	+ 7,2	13,8	13,3	+ 4,2	12,1	10,9	+ 10,9
Vereinigtes Königreich	19,2	17,6	+ 9,3	13,9	12,0	+ 15,5	5,3	5,5	- 4,2
Finnland	15,1	14,4	+ 4,8	9,2	8,8	+ 4,4	6,0	5,6	+ 5,4
Dänemark	10,6	11,1	- 4,2	5,6	6,1	- 7,7	5,0	5,0	+ 0,1
Niederlande	10,1	9,8	+ 3,4	6,8	7,1	- 4,1	3,3	2,7	+ 22,9
Lettland	7,9	6,3	+ 25,9	6,4	5,2	+ 23,4	1,5	1,1	+ 37,8
Polen	6,5	6,8	- 5,1	3,7	4,7	- 21,6	2,8	2,1	+ 32,0
übrige europäische Länder	49,1	44,9	+ 9,2	37,2	35,1	+ 5,9	11,9	9,8	+ 21,2
darunter:									
Russische Föderation	25,5	23,1	+ 10,4	18,6	17,7	+ 4,6	7,0	5,4	+ 29,3
Norwegen	20,2	19,3	+ 4,4	17,3	16,5	+ 4,7	2,8	2,8	+ 2,4
Afrika	14,0	16,7	- 16,5	8,3	10,3	- 19,5	5,7	6,4	- 11,7
Nordafrika	3,7	5,6	- 34,6	1,8	3,1	- 41,7	1,8	2,5	- 25,9
übrige afrikanische Länder	10,3	11,1	- 7,4	6,4	7,1	- 9,7	3,9	4,0	- 2,9
Amerika	45,6	41,0	+ 11,3	29,2	26,1	+ 11,9	16,4	14,9	+ 10,3
Mittelamerika und Antillen	4,3	4,0	- 7,3	2,2	1,9	+ 15,9	2,1	2,1	- 0,6
Nordamerika	23,5	20,4	+ 15,4	14,1	11,9	+ 18,6	9,4	8,5	+ 11,0
darunter:									
Vereinigte Staaten	17,3	13,9	+ 24,6	9,9	7,2	+ 37,1	7,4	6,7	+ 11,1
Kanada	6,2	6,5	- 4,2	4,3	4,7	- 9,6	1,9	1,8	+ 10,4
Südamerika	17,8	16,6	+ 7,2	12,8	12,3	+ 4,7	5,0	4,3	+ 14,3
darunter: Brasilien	9,5	9,4	+ 1,6	6,5	6,8	- 4,1	3,0	2,6	+ 16,5
Asien	60,5	53,7	+ 12,6	29,9	25,6	+ 16,7	30,6	28,1	+ 8,8
Naher und Mittlerer Osten Asiens	8,3	8,7	- 4,9	1,3	1,2	+ 5,2	7,0	7,5	- 6,5
übrige asiatische Länder	52,2	45,0	+ 16,0	28,6	24,4	+ 17,3	23,6	20,6	+ 14,5
darunter:									
China	23,0	19,4	+ 18,7	14,9	12,3	+ 21,8	8,1	7,1	+ 13,4
Singapur	7,2	6,3	+ 15,8	2,9	2,9	+ 0,4	4,3	3,3	+ 29,2
Indien	3,7	3,0	+ 23,4	1,6	1,3	+ 23,9	2,1	1,7	+ 22,9
Ozeanien	2,1	1,5	+ 42,8	1,6	1,0	+ 57,2	0,5	0,5	+ 12,5
darunter: Australien	1,9	1,3	+ 45,4	1,4	0,9	+ 62,9	0,5	0,5	+ 11,8
Insgesamt ...	296,1	276,0	+ 7,3	180,3	169,9	+ 6,1	115,8	106,6	+ 9,2

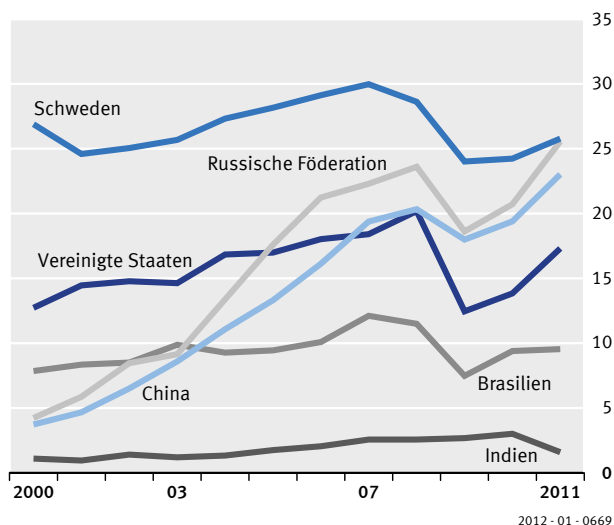
1 Die Veränderung in % wurde anhand der Zahlen in 1 000 Tonnen berechnet.

2 Einschließlich nicht zuzuordnender Häfen.

56% oder rund 167 Millionen Tonnen des deutschen Seegüterumschlags entfielen auf den Gütertausch mit Häfen dieses Kontinents. An zweiter Stelle lag der Seegüterverkehr mit Asien mit über 60 Millionen Tonnen und einem Anteil am gesamten Gütertausch von mehr als 20%. Auf Platz drei folgt der Seegüterverkehr mit Amerika mit knapp 46 Millionen Tonnen und einem Anteil von über 15%.

Nach einzelnen Staaten differenziert (siehe Schaubild 2) nahm 2011 – wie auch schon im Jahr zuvor – Schweden den Spitzenplatz im Seegüterverkehr mit deutschen Häfen ein: 26 Millionen Tonnen Güter wurden mit Häfen dieses Landes ausgetauscht. Dominiert wird der Gütertausch mit Schweden durch sogenannte „Nicht identifizierbare Güter“⁵, auf die fast 63% des Gewichtes aller umgeschlagenen Güter entfallen und bei denen es sich überwiegend um Mischladungen in Containern handelt. Zum Vergleich: Beim Seeverkehr mit der zweitplatzierten Russischen Föderation hat diese Güterabteilung einen Anteil von rund 21%, beim Seeverkehr mit China sogar nur einen von 3%. China war mit einem Gesamtumschlag von 23 Millionen Tonnen weiterhin das wichtigste Land außerhalb Europas im Seeverkehr mit Deutschland.

Schaubild 2 Seegüterumschlag nach den wichtigsten ausgewählten Fahrtgebieten
Mill. t



Hier ist noch ein definitorischer Hinweis wichtig: Inwieweit die empfangenen und versandten Güter wirklich aus den entsprechenden Ländern stammen beziehungsweise für diese bestimmt sind, kann die amtliche deutsche Seeverkehrsstatistik nicht feststellen. Sie ermittelt lediglich den Hafen und damit das Land, in dem das Gut auf ein Seeschiff geladen oder aus einem Seeschiff ausgeladen wurde, nicht aber den tatsächlichen Bestimmungs- oder Herkunftsort dieses Gutes. So ist zum Beispiel davon auszugehen, dass ein Großteil der in deutschen Häfen eingeladenen und für Rotterdam bestimmten Waren nicht in den Niederlanden verbleibt, sondern in Rotterdam auf größere Seeschiffe umgeladen und in andere Staaten weitertransportiert

5 Güterabteilung 19 der Gütersystematik NST-2007.

wird. Diese sogenannten „Feederverkehre“ dürften auch für Transporte in den und aus dem Ostseeraum von großer Bedeutung sein, bei denen der Hamburger Hafen vielfach als Drehscheibe dient.

Entwicklung bei den einzelnen Güterarten

Nach Einführung der neuen europäischen Gütersystematik NST-2007 (Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik) werden ab 2011 die Güterarten in der Seeverkehrsstatistik nur noch entsprechend dieser Gliederung erfasst und dargestellt. Die NST-2007 hat die seit 1969 in den Verkehrsstatistiken verwendete Systematik NST/R abgelöst. Letztere war zum einen in Teilen veraltet, zum anderen hätte sie überarbeitet werden müssen, da die „Verordnung zur Schaffung einer neuen statistischen Güterklassifikation in Verbindung mit den Wirtschaftszweigen“ eine Anpassung anderer Güterklassifikationen an die CPA⁶ erforderte. Während die NST/R 10 Güterabteilungen, 52 Güterhauptgruppen und 175 Gütergruppen umfasste, enthält die neue NST-2007 insgesamt 20 Güterabteilungen, die eine hohe Vergleichbarkeit mit anderen, sich ebenfalls an der CPA orientierenden Statistikbereichen gewährleisten. Die 20 Abteilungen sind zudem noch in insgesamt 81 Gütergruppen unterteilt.

Bei den im Seeverkehr umgeschlagenen Gütern standen im Jahr 2011 mengenmäßig die sogenannten „Sonstigen Produkte“ – dazu gehören insbesondere Sammelgut⁷ und nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern – mit fast 60 Millionen Tonnen an erster Stelle (siehe Tabelle 3). An zweiter Position lagen Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch und Holzwaren mit einer Umschlagsmenge von knapp 43 Millionen Tonnen, dicht gefolgt von Kohle, rohem

Tabelle 3 Seegüterumschlag nach NST-2007¹

	2011	2010	Veränderung	
	Mill. t			%
01 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	20,2	20,3	-0,1	-0,6
02 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas ...	40,9	42,4	-1,5	-3,6
03 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	28,9	26,0	+2,9	+11,2
04 bis 06 Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren ...	42,5	43,0	-0,5	-1,1
07 Kokerei- und Mineralöl-erzeugnisse	14,8	14,8	0,0	+0,3
08 bis 09 Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips und so weiter)	34,8	32,7	+2,1	+6,3
10 Metalle und Metallerzeugnisse ...	15,0	16,0	-1,1	-6,6
11 bis 13 Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter	34,0	26,6	+7,5	+28,1
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	5,4	5,1	+0,4	+7,0
15 bis 20 Sonstige Produkte	59,7	49,2	+10,5	+21,3
Insgesamt ...	296,1	276,0	+20,1	+7,3

1 Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – 2007.

6 CPA: Statistical Classification of Products by Activity in the European Economic Community – Statistische Güterklassifikation in Verbindung mit den Wirtschaftszweigen in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

7 Eine Mischung verschiedener Arten von Gütern, die zusammen befördert werden (NST-2007-Abteilung 18).

Tabelle 4 Seegüterumschlag nach Massen- und Stückgut

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung
	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹
Massengut	115,4	116,7	- 1,1	92,4	91,8	+ 0,6	23,1	24,9	- 7,6
flüssig	48,5	51,7	- 6,1	40,9	44,0	- 7,0	7,6	7,7	- 0,9
fest	66,9	65,1	+ 2,8	51,5	47,8	+ 7,7	15,4	17,2	- 10,5
Stückgut	180,6	159,2	+ 13,5	87,9	78,2	+ 12,5	92,7	81,1	+ 14,4
in Containern	126,1	107,2	+ 17,7	61,1	51,5	+ 18,7	65,0	55,7	+ 16,7
nicht in Containern	54,5	52,0	+ 4,8	26,8	26,7	+ 0,6	27,7	25,4	+ 9,2
Insgesamt ...	296,1	276,0	+ 7,3	180,3	169,9	+ 6,1	115,8	106,0	+ 9,2

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

Erdöl und Erdgas mit fast 41 Millionen Tonnen. Über die Hälfte des zwischen 2010 und 2011 im Seegüterumschlag erzielten Zuwachses von gut 20 Millionen Tonnen entfiel allein auf die Sonstigen Güter, deren Menge sich um 10,5 Millionen Tonnen erhöhte. Nennenswerte mengenmäßige Zunahmen waren darüber hinaus noch bei Maschinen, Ausrüstungen und langlebigen Konsumgütern zu verzeichnen, ferner bei Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen sowie bei chemischen und Mineralerzeugnissen. Rückläufig entwickelte sich dagegen der Seegüterumschlag von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei, von Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch und Holzwaren, von Metallen und Metallerzeugnissen; mit einem Minus von 1,5 Millionen Tonnen am stärksten zurück ging der Umschlag von Kohle, rohem Erdöl und Erdgas.

Insgesamt wurde das im Jahr 2011 verzeichnete Wachstum des Seeverkehrs von solchen Gütern getragen, die vorwiegend in Containern befördert werden. Dies betrifft insbesondere die Sonstigen Produkte sowie Maschinen, Ausrüstungen und langlebige Konsumgüter. Gütergruppen, die vorwiegend Massen-, Schütt- oder Sauggüter umfassen, wiesen dagegen überwiegend Rückgänge der umgeschlagenen Mengen auf.

Wieder starke Zunahme beim Stückgut

Nach der Erscheinungsform der Güter differenziert (siehe Tabelle 4) hat der Abstand zwischen den Umschlagsmengen von Stück- und Massengütern, der sich 2009 stark verringert hatte, in den letzten beiden Jahren 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 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 nur noch rund 27 Millionen Ton-

nen mehr Stückgut als Massengut in deutschen Seehäfen umgeschlagen. Dies war aber nur eine kurze Unterbrechung der bisherigen Tendenz: So ließ 2011 ein weiterer leichter Rückgang der Umschlagsmenge des Massenguts um 1,3 Millionen Tonnen bei einem gleichzeitigen starken Anstieg der Umschlagsmenge des Stückgutes um 21,4 Millionen Tonnen den Abstand zwischen den Umschlagsmengen der beiden Erscheinungsformen der Güter auf über 65 Millionen Tonnen steigen. Der bisherige Höchstwert von 2008 wurde damit weit übertroffen. Maßgeblich für das Wachstum der Umschlagsmenge des Stückgutes waren dabei insbesondere Containertransporte. Hier hat sich die Menge der umgeschlagenen Güter um knapp 19 Millionen Tonnen erhöht. Bei nicht in Containern transportiertem Stückgut lag die Zunahme der umgeschlagenen Menge bei 2,5 Millionen Tonnen.

Weiter überdurchschnittliches Wachstum der Containertransporte

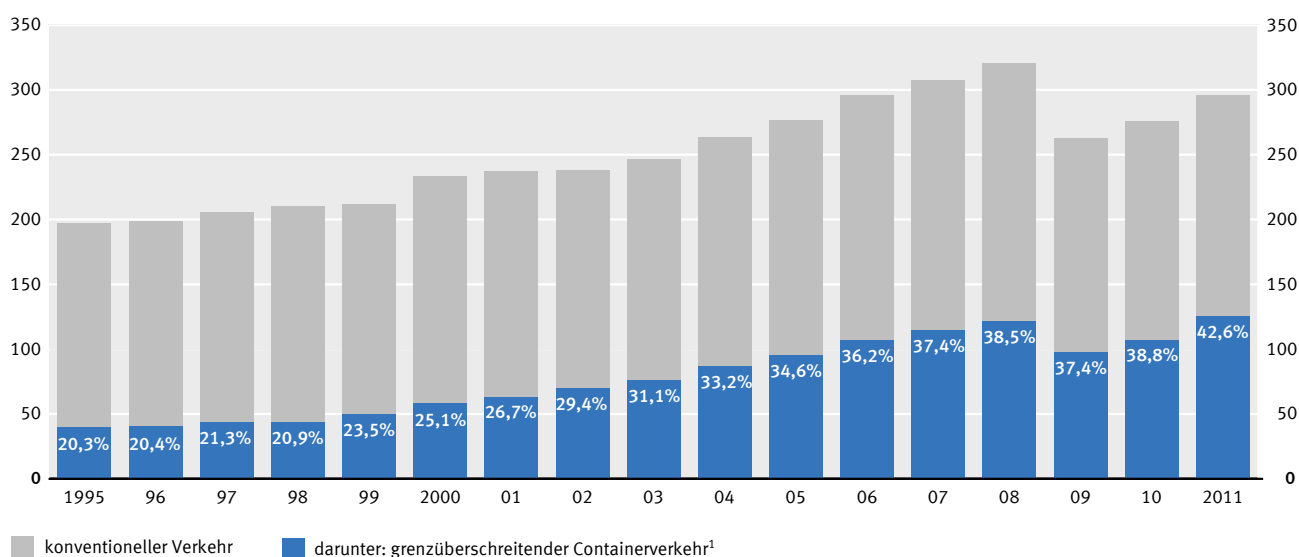
Zwischen 2000 und 2008 hat sich der Umschlag von Containern mehr als verdoppelt: Wurden zu Beginn dieses Zeitraums rund 7,2 Millionen TEU⁸ in deutschen Seehäfen ein- oder ausgeladen, so waren es 2008 knapp 15,7 Millionen TEU (siehe Tabelle 5). Die Zuwachsraten in den einzelnen Jahren bewegten sich zwischen 2,7% (im Jahr 2008) und

Tabelle 5 Containerverkehr

	Transportierte Container	Containerumschlag	Veränderung des Containerumschlags gegenüber dem Vorjahr
	1 000	1 000 TEU	%
2000	4 601	7 173	+ 15,7
2001	4 989	7 913	+ 10,3
2002	5 463	8 699	+ 9,9
2003	5 981	9 569	+ 10,0
2004	6 739	10 822	+ 13,1
2005	7 509	12 101	+ 11,8
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
2010	8 034	13 110	+ 10,1
2011	9 354	15 271	+ 16,5

⁸ Ein TEU entspricht dem Äquivalent eines 20-Fuß-Standard-Containers (TEU = Twenty Foot Equivalent Unit).

Schaubild 3 Grenzüberschreitender Container- und Seeverkehr
Mill. t



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

2012 - 01 - 0670

15,7% (im Jahr 2000). Diese positive Entwicklung wurde dann 2009 abrupt unterbrochen: Der Containerumschlag nahm um 3,8 Millionen TEU beziehungsweise ein knappes Viertel gegenüber 2008 ab. In den letzten beiden Jahren war die Entwicklung dann wieder positiv. Mit rund 15,3 Millionen TEU wurde das Ergebnis des Krisenjahres 2009 im Jahr 2011 um knapp 3,4 Millionen TEU beziehungsweise 28% übertroffen. Auch die Zahl der transportierten Container, die im Jahr 2009 gegenüber dem Vorjahr um fast 2,3 Millionen Stück zurückgegangen war, hat sich in den Jahren 2010 und 2011 wieder um rund 2,0 Millionen Einheiten erhöht. Trotz dieses Wachstums ist aber weder beim Containerumschlag in TEU noch bei der Containerzahl der Stand des Jahres vor der Krise, 2008, schon wieder erreicht. Die für 2011 ermittelten Werte bewegen sich auf dem Niveau des Jahres 2007. 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 in Containern vorwiegend höherwertige Güter transportiert werden. Höherwertige Güter sind in der Regel konjunkuranfälliger als andere Ladungen, wie etwa konventionell verpackte Stück- oder Massengüter.

Differenziert nach Fahrtgebieten bleibt China auch 2011 das wichtigste Land im Containerverkehr mit Deutschland.⁹ 22,3 Millionen Tonnen Güter wurden im letzten Jahr mit Großbehältern von dort eingeführt beziehungsweise dorthin ausgeführt. Gegenüber 2010 war dies eine Zunahme um 3,7 Millionen Tonnen beziehungsweise knapp 20%. Mengenmäßig an zweiter Stelle steht jetzt mit fast 9 Millionen Tonnen Gütern die Russische Föderation. Für dieses Fahrtgebiet wurde eine Zunahme der Containertransporte um fast 2 Millionen Tonnen beziehungsweise knapp 29% festgestellt. Position drei

nehmen im Jahr 2011 die Vereinigten Staaten ein, die im Jahr 2010 noch auf dem zweiten Platz lagen. Mit 8,9 Millionen Tonnen wurden 2011 gut 1,1 Millionen Tonnen beziehungsweise knapp 14% mehr Containerwaren mit Häfen dieses Staates ausgetauscht als im Jahr zuvor.

Welche Bedeutung dem Containerverkehr zukommt, zeigt Schaubild 3. Hier ist die Entwicklung des grenzüberschreitenden Seegüterumschlags (also ohne den mengenmäßig zu vernachlässigenden Verkehr zwischen den deutschen Seehäfen) insgesamt in den letzten 17 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 zu einem deutlichen Einbruch der Menge der in Containern beförderten Güter, der Anteil der Containertransporte am grenzüberschreitenden Seeverkehr insgesamt ging aber nur geringfügig auf 37,4% zurück. Im vergangenen Jahr hat sich die 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 42,6% 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

⁹ Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt 2011“, Tabelle 4.1.

Tabelle 6 Seegüterumschlag deutscher Häfen

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung
	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹	Mill. t		% ¹
Hamburg	114,4	104,5	+ 9,4	67,2	61,9	+ 8,6	47,2	42,6	+ 10,7
Bremen/Bremerhaven	68,8	59,1	+ 16,4	35,5	30,6	+ 15,9	33,3	28,5	+ 16,9
Bremen Stadt	12,9	13,2	- 1,8	9,9	9,8	+ 1,2	3,0	3,4	- 10,3
Bremerhaven	55,9	45,9	+ 21,6	25,6	20,8	+ 22,8	30,3	25,1	+ 20,6
Wilhelmshaven	24,4	24,7	- 1,4	23,8	24,3	- 1,9	0,6	0,4	+ 29,0
Rostock	18,1	19,5	- 7,2	10,2	11,1	- 8,3	7,9	8,4	- 5,8
Lübeck	17,7	17,9	- 1,1	10,2	10,6	- 3,8	7,5	7,3	+ 2,8
Brunsbüttel	7,9	7,5	+ 5,9	5,5	5,2	+ 5,2	2,4	2,2	+ 7,5
Brake	5,3	5,1	+ 2,5	4,0	4,0	- 0,4	1,3	1,2	+ 12,5
Bützfleth	5,2	5,2	- 0,3	3,5	3,3	+ 6,0	1,7	1,9	- 11,3
Emden	4,5	4,3	+ 4,1	2,8	2,7	+ 3,4	1,7	1,6	+ 5,3
Kiel	4,3	3,8	+ 12,5	2,4	2,2	+ 4,6	2,0	1,6	+ 23,6
Puttgarden	4,3	4,0	+ 7,3	1,7	1,6	+ 10,7	2,5	2,4	+ 5,1
Nordenham	3,8	3,3	+ 15,7	3,6	3,0	+ 18,6	0,2	0,2	- 23,2
Wismar	3,3	3,5	- 5,3	2,1	2,2	- 8,3	1,2	1,2	+ 0,2
Cuxhaven	3,2	2,2	+ 46,7	1,8	0,8	+ 111,4	1,4	1,3	+ 5,0
Saßnitz	3,0	2,7	+ 11,7	1,3	1,5	- 10,2	1,7	1,2	+ 38,4
Stralsund	0,9	0,8	+ 10,8	0,3	0,3	+ 0,0	0,6	0,5	+ 16,0
Duisburg	0,8	1,4	- 41,1	0,3	0,5	- 42,8	0,5	0,9	- 40,0
Sonstige Häfen	6,4	6,5	- 1,8	4,3	4,1	+ 6,0	2,1	2,5	- 14,1
Insgesamt ...	296,1	276,0	+ 7,3	180,3	169,9	+ 6,1	115,8	106,0	+ 9,2
Nachrichtlich:									
Nordseehäfen	240,9	219,1	+ 9,9	150,2	138,2	+ 8,7	90,7	80,9	+ 12,1
Ostseehäfen	54,0	54,8	- 1,5	29,6	30,9	- 4,3	24,4	23,9	+ 2,1
Eigengewichte der Ladungsträger	54,4	42,7	+ 27,5	27,2	21,4	+ 27,5	27,2	21,3	+ 27,5

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

Hafen 2011 weiterhin die unangefochtene Spitzenstellung unter den Seehäfen in Deutschland ein. Mit gut 114 Millionen Tonnen Gütern konnte die Hansestadt ihr Vorjahresergebnis überdurchschnittlich um fast 10 Millionen Tonnen beziehungsweise 9,4 % steigern (siehe Tabelle 6). Verglichen mit dem Ergebnis im Jahr 2008 waren das aber immer noch gut 4 Millionen Tonnen weniger. Auf den Positionen zwei und drei liegen weiterhin die Bremischen Häfen (Bremen, Bremerhaven) beziehungsweise Wilhelmshaven. Während die Bremischen Häfen eine wesentlich höhere prozentuale Zunahme des Gesamtumschlags aufweisen als Hamburg (+ 16,4 %) und die umgeschlagene Menge um 9,7 Millionen Tonnen steigern konnten, verzeichnete Wilhelmshaven nach 2010 im Jahr 2011 erneut einen Rückgang des Gesamtumschlags, allerdings nur um 300 000 Tonnen beziehungsweise 1,4 % auf 24,4 Millionen Tonnen. Im Jahr 2009 hatte der Gesamtumschlag noch 34,2 Millionen Tonnen, 2008 sogar noch über 40 Millionen Tonnen betragen. Es wird allerdings erwartet, dass mit der für 2012 vorgesehenen Inbetriebnahme des Eurogate Container Terminals Wilhelmshaven – dem ersten Tiefwasserhafen Deutschlands – die Umschlagzahlen von Wilhelmshaven wieder stark ansteigen werden. Insgesamt entfallen auf die Top 3 der deutschen Seehäfen (Bremen/Bremerhaven werden hier als ein Hafen betrachtet) etwas über 70 % des deutschen Seegüterumschlags. Hieraus ergibt sich auch die überragende Bedeutung der Nordseehäfen, in denen über 80 % aller Seegüter ein- beziehungsweise ausgeladen werden.

Auf den Positionen vier und fünf liegen – wie schon in den Jahren zuvor – die Häfen Rostock und Lübeck. Beide Häfen

konnten ihre Umschlagsmengen von 2010 allerdings nicht halten: In Rostock wurde im Jahr 2011 ein Minus von mehr als 7 % verzeichnet, in Lübeck wurden 1,1 % weniger Ein- und Ausladungen als 2010 registriert. Insgesamt weisen von den 18 in Tabelle 6 aufgeführten Häfen sieben Häfen Rückgänge des Gesamtumschlags auf. Am stärksten betroffen war Duisburg, wo sich der Seegüterumschlag um mehr als 40 % verringerte. In absoluten Werten waren dies allerdings nur 600 000 Tonnen. Bei den für Duisburg genannten Werten ist generell 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 mit Abstand der wichtigste Hafen ist, nahm der Umschlag 2011 um 1,2 Millionen Tonnen zu.

Historischer Rückblick

In loser Folge wurden in den letzten zwölf Jahren in dieser Zeitschrift einzelne „Historische Beiträge“ veröffentlicht. Sie stammten meist aus dem umfangreichen Bestand an historischen statistischen Daten und Aufsätzen in der Bibliothek des Statistischen Bundesamtes. Diese Sammlungen reichen teilweise bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts zurück, also bis in die Zeit, in der die ersten „Statistischen Zentralstellen“ oder „Statistischen Bureaus“ in den deutschen Ländern gegründet wurden (zum Beispiel in Preußen im Jahr 1805, in Bayern im Jahr 1808 und in Württemberg im Jahr 1820). Aus diesen Behörden entwickelten sich die heutigen Statistischen Ämter der Länder.

Länderübergreifende statistische Aufgaben wurden ab 1834 vom Centralbureau des Deutschen Zollvereins wahrgenommen, bis im Juli 1872, vor nunmehr 140 Jahren, das neugegründete Kaiserliche Statistische Amt seine Tätigkeit aufnahm. Nach dem ersten Weltkrieg führte die in Statistisches Reichsamt umbenannte Zentralbehörde die statistischen Aufgaben fort. Das Statistische Reichsamt rief 1921 auch die Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“ ins Leben, aus deren erstem Jahrgang der nachfolgende Beitrag entnommen ist.

Wie beim Blick auf die Binnenschifffahrt auf dem Rhein vor 100 Jahren (in WiSta 7/2006, Seite 774) läßt auch dieser Beitrag dazu ein, den Schiffsverkehr in den zu Beginn des 20. Jahrhunderts wichtigsten deutschen Seehäfen (einige davon sind heute nur noch als Stadtteile von Hamburg oder Bremerhaven bekannt) und die damalige Bedeutung der deutschen Flagge mit den aktuellen Gegebenheiten zu vergleichen, wie sie im nebenstehenden Aufsatz über den Seeverkehr 2011 dargestellt sind.

Der Seeverkehr in den bedeutenderen deutschen Hafenplätzen 1920 und 1921.

Der Seeverkehr in den deutschen Häfen weist im Jahre 1920 dem Umfang und der Art nach große Verschiebungen gegenüber der Vorkriegszeit auf.

Die gewaltige Krise im Welthandel hat eine allgemeine Verkehrsstockung mit sich gebracht. Die alten Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und der Welt sind durch den Verlust des größten Teils der Handelsflotte teilweise verloren gegangen. Die Umlegung der großen überseeischen Verkehrslinien hat einen erheblichen Teil des Seeverkehrs von deutschen Häfen nach Häfen der Nachbarländer gelenkt.

Die Übersicht rechts zeigt den Verkehr der 20 bedeutenderen deutschen Häfen im Mittel der angekommenen und abgegangenen Schiffe nach der Zahl der Schiffe und der Nettoregistertonnen sowie den Anteil der deutschen Flagge am Schiffsverkehr.

Als bedeutendere Häfen sind diejenigen aufgeführt, die im Jahre 1920 einen Auslandverkehr (einschließlich des Hochseefischereiverkehrs) von mindestens 25 000 Registertons netto im Ein- oder Ausgang aufzuweisen hatten.

Über 1 Million Verluste an Verkehrsräume gegenüber 1913 weisen auf:

Hamburg	mit	9 926 644	Reg.-Tons
Bremerhaven	„	1 880 030	„
Bremen	„	1 292 790	„
Stettin	„	1 091 910	„

Der Dampfer- und Segelschiffsverkehr zeigt fast ausschließlich Rückgänge, im Seeleichterverkehr sind bei einer Anzahl von Häfen Steigerungen zu bemerken.

Hamburg, Cuxhaven und Bremerhaven, die bedeutendsten deutschen Überseehäfen, lassen eine starke Verdrängung der

Der Schiffsverkehr in den 20 bedeutendsten deutschen Häfen 1913 und 1920.

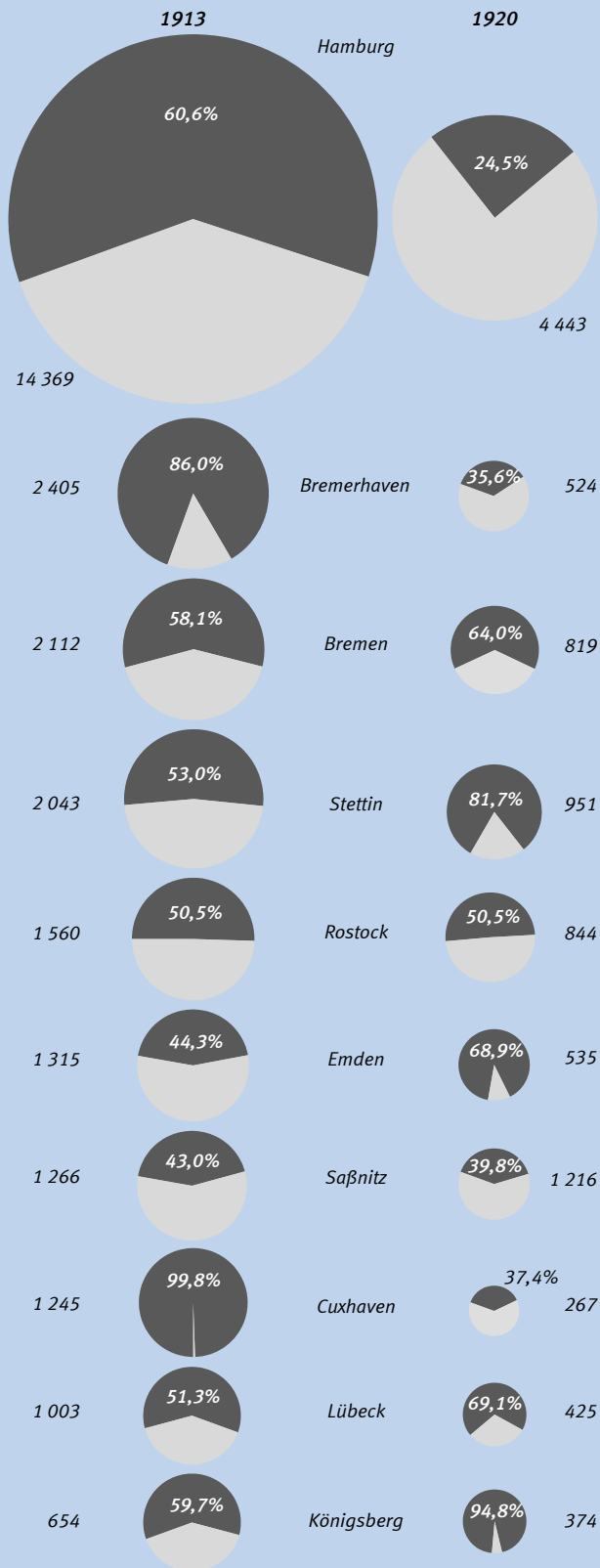
Häfen	Jahre	Seeschiffe ¹⁾				Anteil der deutschen Flagge	
		überhaupt		Dampfschiffe		Anzahl v. H.	Reg.-Tons netto v. H.
		Anzahl	Reg.-Tons netto	Anzahl	Reg.-Tons netto		
Hamburg	1920	5 335	4 442 615	3 807	4 104 576	64,9	24,5
	1913	17 206	14 369 259	11 615	13 216 086	63,5	60,6
Saßnitz	1920	1 983	1 215 523	1 941	1 213 290	73,8	39,8
	1913	3 590	1 265 760	3 409	1 259 364	85,2	43,0
Stettin	1920	2 365	951 007	1 517	774 590	82,2	81,7
	1913	5 179	2 042 917	3 837	1 957 292	50,6	53,0
Rostock (Warnemünde)	1920	1 854	844 042	1 707	828 867	65,2	50,5
	1913	3 713	1 559 945	3 131	1 524 430	56,6	50,5
Bremen	1920	1 620	819 407	916	641 947	86,2	64,0
	1913	3 793	2 112 197	2 163	1 746 609	71,8	58,1
Emden	1920	1 429	535 190	849	376 813	93,8	68,9
	1913	2 641	1 314 512	1 716	1 200 509	78,9	44,3
Bremerhaven	1920	873	525 235	682	498 333	83,6	35,6
	1913	1 952	2 405 265	1 127	2 203 304	89,6	86,0
Lübeck	1920	2 380	425 179	1 419	317 212	72,3	69,1
	1913	4 542	1 003 412	3 601	917 387	58,2	51,3
Königsberg	1920	1 187	373 636	612	214 146	94,3	94,8
	1913	2 025	653 929	1 550	616 189	60,0	59,7
Cuxhaven	1920	1 165	267 355	915	258 485	89,5	37,4
	1913	1 729	1 244 909	1 098	1 225 382	95,7	99,8
Nordenham	1920	659	251 558	589	233 381	95,3	68,2
	1913	830	403 807	743	381 117	88,0	59,4
Swinemünde	1920	724	226 613	556	196 885	97,4	98,1
	1913	864	209 932	695	195 165	86,3	75,1
Altona	1920	2 296	181 359	1 397	135 877	95,4	90,7
	1913	3 164	556 215	1 626	500 818	69,8	35,2
Brake	1920	296	168 800	218	156 044	94,9	78,7
	1913	455	400 148	256	379 492	54,7	12,1
Geestemünde	1920	1 668	133 060	1 413	119 896	91,3	90,9
	1913	2 180	271 194	1 760	243 056	89,9	48,4
Harburg	1920	408	123 713	158	88 863	89,7	82,5
	1913	1 057	471 854	513	422 431	55,5	52,3
Flensburg	1920	1 116	59 760	348	34 903	61,7	87,9
	1913	1 701	212 850	696	165 298	65,4	79,2
Wilhelmshaven	1920	373	44 216	302	36 934	97,3	70,7
	1913	646	74 582	309	50 338	.	.
Köln	1920	100	43 544	99	42 577	100,0	100,0
	1913	543	208 008	497	183 451	92,4	90,5
Stolzenhagen (Kratzwiek)	1920	158	43 125	81	32 966	76,6	73,3
	1913	469	328 350	426	326 209	72,5	78,1

1) Die Zahlen geben jeweils die Hälfte der Summen der angekommenen und abgegangenen Schiffe an.

deutschen Flagge durch fremde Schiffe größerer Abmessungen erkennen; der Zahl der Schiffe nach hat Hamburg eine geringe Zunahme aufzuweisen; bei Bremerhaven und Cuxhaven erlitt auch die Zahl der verkehrenden deutschen Schiffe eine geringe Einbuße. Von ziemlichem Ausmaß ist bereits das Auftreten großer amerikanischer Dampfer in den deutschen Seehäfen. Während im Jahre 1913 in Hamburg nur ein Dampfer von 3275 Registertons der amerikanischen Flagge den Hafen berührte, betrug dieser Verkehr im Jahre 1920 bereits 275 Schiffe mit 1 029 520 Registertons im Mittel von Ein- und Ausgang. Auch in Bremerhaven hat 1920 (mit 48 Schiffen von 189 045 Registertons) eine stärkere Beteiligung der amerikanischen Flagge gegen 1913 (mit 3 Schiffen von 15 393 Registertons) eingesetzt. Gegen 1913 neu aufgetreten sind im Jahre 1920 Schiffe amerikanischer Staatsangehörigkeit im Verkehr mit Cuxhaven und Bremen (mit 122 486 und 116 334 Registertons im Mit-

Der Schiffsverkehr in deutschen Seehäfen und der Anteil der deutschen Flagge

– in 1 000 Netto-Reg.-Tonnen –



Die Kreisscheiben entsprechen dem Gesamtverkehr, die schwarzen Kreisabschnitte dem Anteil der deutschen Flagge.

2012 - 01 - 0675

tel von Ein- und Ausgang), ferner, wenn auch in geringerem Umfange, mit Nordenham, Brake, Emden und Stettin. In den nordöstlichen Häfen ist allgemein die deutsche Flagge anteilmäßig stärker als vor dem Krieg vertreten.

Monat	Hamburg				Bremen		Bremerhaven	
	angekommene Schiffe		abgegangene Schiffe		angekommene Schiffe			
	Zahl	1 000 t	Zahl	1 000 t	Zahl	1 000 t	Zahl	1 000 t
Januar	525	655	535	634	149	127	54	67
Februar	543	673	556	628	143	114	66	60
März	566	657	643	666	183	147	83	52
April	609	653	764	692	180	125	73	73
Mai	582	644	651	642	133	84	60	78
Juni	612	588	710	651	129	91	64	72
Juli	809	888	906	808	151	113	116	120
August	942	955	1 129	920	175	164	101	128
September	957	1 018	1 097	1 014	-	-	-	-

Wie sich im Jahre 1921 der Schiffsverkehr in den Häfen Hamburg, Bremen und Bremerhaven entwickelt hat, zeigt die nach den Veröffentlichungen der dortigen statistischen Ämter zusammengestellte obige Übersicht.

Bedeutung der deutschen Flagge nimmt leicht zu

Mit 28,3 Millionen Tonnen hat sich der Gesamtumschlag von Schiffen unter deutscher Flagge im Jahr 2011 nach dem Rückgang im Jahr zuvor wieder erhöht (siehe Tabelle 7). Insgesamt beförderten deutsche Schiffe 2011 gut 7% mehr Güter als 2010. Der Anteil der Schiffe unter deutscher Flagge am Gesamtumschlag, der 2006 noch 12,3%

Tabelle 7 Seegüterumschlag nach Flaggen

	Gesamtumschlag			Anteile am Gesamtumschlag	
	2011	2010	Veränderung	2011	2010
	Mill. t		%		
Panama	36,3	30,7	+ 18,3	12,3	11,1
Liberia	28,9	23,8	+ 21,4	9,8	8,6
Deutschland	28,3	26,4	+ 7,2	9,6	9,5
Antigua und Barbuda	17,1	13,7	+ 24,6	5,8	5,0
Vereinigtes Königreich	16,2	15,0	+ 8,4	5,5	5,4
Schweden	14,0	12,6	+ 10,9	4,7	4,6
Zypern	14,0	13,0	+ 7,3	4,7	4,7
China und Hongkong	13,8	13,3	+ 3,4	4,6	4,8
Bahamas	12,9	13,3	- 3,4	4,4	4,8
Niederlande	12,9	13,7	- 6,0	4,4	5,0
Dänemark	12,8	11,8	+ 8,4	4,3	4,3
Malta	10,9	8,2	+ 32,7	3,7	3,0
Griechenland	8,2	9,3	- 12,0	2,7	3,4
Singapur	6,5	8,0	- 19,1	2,2	2,9
Norwegen	6,1	7,4	- 17,7	2,1	2,7
Finnland	6,1	6,8	- 11,6	2,1	2,5
Sonstige	51,2	48,8	+ 5,0	17,3	17,7
Insgesamt	296,1	276,0	+ 7,3	100	100
nachrichtlich:					
Billigflaggen (Panama, Liberia, Antigua und Barbuda, Bahamas)	95,2	81,6	+ 16,7	32,2	29,6

betragen hatte und der 2010 mit 9,5% erstmals unter die 10%-Grenze gefallen war, erhöhte sich damit wieder leicht auf 9,6%. Trotz dieser Entwicklung nehmen deutsche Schiffe im Ranking nach Flaggen 2011 allerdings nur noch den dritten Platz ein: Die sogenannte Billigflagge¹⁰ Liberia (28,9 Millionen Tonnen) belegt jetzt Platz zwei. Den ersten Platz hatten die Schiffe unter deutscher Flagge schon 2009 an die Billigflagge Panama verloren, die auch 2011 mit einer Umschlagsmenge von über 36 Millionen Tonnen wieder an der Spitze lag.

Die nach Panama, Liberia und Deutschland viertwichtigste Flagge war 2011 eine weitere Billigflagge: Antigua und Barbuda. Mit 17,1 Millionen Tonnen umgeschlagenen Gütern und einem Plus von fast einem Viertel gegenüber 2010 liegen Schiffe unter dieser Flagge nunmehr vor denen unter der Flagge des Vereinigten Königreichs, auf die jetzt 16,2 Millionen Tonnen Umschlag entfallen. Insgesamt nehmen damit von den ersten fünf Plätzen der die deutschen Seehäfen anfahrenden Schiffe drei Plätze sogenannte Billigflaggen ein und nur noch zwei Plätze europäische Flaggen. Zusammengefasst wird mittlerweile ein knappes Drittel des deutschen Seegüterumschlags von Schiffen unter den vier Billigflaggen Panama, Liberia, Antigua und Barbuda und Bahamas abgewickelt.

Von den in Tabelle 7 aufgelisteten 16 einzelnen Flaggen weisen sechs Rückgänge des Seegüterumschlags auf, vier davon im zweistelligen Bereich. Fünf Flaggen zeigen zweistellige Zunahmen des Gesamtumschlags; mit Ausnahme von Schweden und Malta¹¹ handelt es sich dabei um Billigflaggen. Die Flaggen, für die ein zweistelliges Minus verzeichnet wurde, gehören mit Ausnahme Singapurs dagegen zu klassischen europäischen Schifffahrtsnationen (Griechenland, Finnland, Norwegen).

Zahl der Handelsschiffe nimmt weiter ab

Nachdem die Zahl der unter deutscher Flagge fahrenden Handelsschiffe im Jahr 2010 schon um 53 Einheiten abgenommen hatte, musste 2011 ein weiterer Rückgang registriert werden.¹² Die Zahl der deutschen Schiffe sank innerhalb eines Jahres um 41 Einheiten auf 530 Einheiten; das entspricht einem Rückgang um mehr als 7%. Besonders betroffen waren Containerschiffe, deren Zahl sich von 2010 auf 2011 um elf Einheiten verringerte, sowie Stückgutfrachtschiffe und Ro-Ro-Schiffe¹³ (einschließlich Fährschiffen),

deren Bestand jeweils um acht Einheiten abgenommen hat. Keine Veränderungen gab es dagegen beim Bestand an Mineralöltankern und Massengutschiffen. Die durchschnittliche Bruttoreaumzahl¹⁴ aller unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe erreichte im vergangenen Jahr mit 29 342 (2010: 27 191) einen Wert, der fast dreimal so hoch war wie der im Jahr 2001 (Bruttoreumzahl je Schiff etwa 10 000).

Über 98 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 30 220 Handelsschiffen passierten 2011 rund 1 600 Einheiten mehr als im Vorjahr diese Wasserstraße. Die Menge der transportierten Güter erhöhte sich auf 98 Millionen Tonnen und lag damit um 14,2 Millionen Tonnen beziehungsweise etwa 17% höher als 2010.¹⁵ Mit diesen Ergebnissen wurde aber auch hier der Stand vor der Krise noch nicht wieder erreicht: So hatten 2008 fast 106 Millionen Tonnen Güter den Nord-Ostsee-Kanal passiert, transportiert von 38 600 Schiffen. Hier zum Vergleich einige Angaben zu den beiden anderen weltweit bedeutendsten künstlichen Wasserstraßen: Den Panamakanal, der in Mittelamerika Atlantik und Pazifik miteinander verbindet, durchquerten 2011 knapp 14 700 Schiffe, die über 226 Millionen Tonnen Güter beförderten.¹⁶ Verglichen mit 2010 stieg die Schiffszahl hier 2011 leicht an (+3%), die Ladungsmenge erhöhte sich um 8,6%. Den Suezkanal, der Schiffen zwischen Europa und Asien den Umweg um die Südspitze Afrikas erspart, passierten 2011 knapp 17 800 Schiffe und damit etwa 200 weniger als im Jahr zuvor.¹⁷ Die Ladungsmenge betrug 692 Millionen Tonnen. Das waren zwar ungefähr 46 Millionen Tonnen oder 7,1% mehr als 2010, aber immer noch weniger als vor der Krise im Jahr 2008, als 723 Millionen Tonnen durch den Suezkanal befördert wurden.

Zahl der Fahrgäste im Personen-seeverkehr nimmt wieder leicht zu

Während 2010 knapp 28,8 Millionen Fahrgäste in deutschen Häfen ein- oder ausgestiegen waren (2003 waren es noch über 32 Millionen Passagiere gewesen), lag ihre Zahl im Jahr 2011 bei 29,2 Millionen (siehe Tabelle 8), das waren 1,6% Passagiere mehr. Allerdings beschränkte sich dieser

10 Billigflaggen sind im Seeverkehr die Flaggen von Staaten, unter denen ausländische Reedereien aufgrund der ihnen daraus entstehenden Vorteile fahren. Vorteile sind dabei in der Regel niedrigere Registergebühren, niedrigere Steuern, geringere Sozialverpflichtungen, geringere Sicherheitsbestimmungen und Anforderungen an die Schiffsführung sowie die Möglichkeiten, bestimmte internationale Verpflichtungen zu umgehen (Quelle: *Wirtschaftslexikon24.net*).

11 Oft werden auch Malta und Zypern als Billigflaggen bezeichnet. Da bei diesen Staaten als EU-Mitgliedern aber gewisse soziale Mindeststandards unter anderem bei der Beschäftigung von Bordpersonal bestehen, werden sie in diesem Aufsatz nicht zu den Billigflaggen gerechnet.

12 Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt“, Jahresergebnisse 2011, Tabelle 8.1. Die Statistik über den Seeschiffsbestand in deutschen Schiffsregistern wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie geführt.

13 Bei Ro-Ro-Schiffen (aus dem englischen: Roll on – Roll off) werden bewegliche Güter auf das Schiff gefahren (gerollt). Im Gegensatz dazu wird im Lo-Lo-Verfahren (aus dem englischen: Load on – Load off) die Stauung und Löschung von Schiffsloadungen mit bordeigenem oder fremdem Hebezeug (zum Beispiel Kränen) vorgenommen.

14 Die Bruttoreumzahl 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. Bruttoreumzahl und Nettoraumzahl sind dimensionslose Vergleichszahlen. Die Bruttoreumzahl 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).

15 Siehe Statistisches Bundesamt, Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 5 „Seeschifffahrt“, Jahresergebnisse 2011, Tabelle 7.3. Die Daten zum Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal werden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord erhoben.

16 Offizielle Webseite der Panama-Kanal-Gesellschaft (www.panacanal.com), im Bereich Financial Information > Annual Report 2011, abgerufen am 8. August 2012). Die dort angegebenen „long tons“ wurden mit dem Faktor 1,016 in Tonnen umgerechnet.

17 Siehe offizielle Webseite der Suez-Kanal-Gesellschaft (www.suezcanal.gov.eg), im Bereich Traffic > Traffic Statistics > 4-Brief Yearly Statistical Report, abgerufen am 8. August 2012).

Tabelle 8 Ein- und ausgestiegene Fahrgäste

	Insgesamt			Ausgestiegene Fahrgäste			Eingestiegene Fahrgäste		
	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung	2011	2010	Veränderung
	Mill.		% ¹	Mill.		% ¹	Mill.		% ¹
Verkehr innerhalb Deutschlands	17,4	16,8	+ 3,5	8,7	8,4	+ 2,9	8,7	8,4	+ 4,0
darunter:									
Niedersachsen	11,6	11,0	+ 5,2	5,8	5,6	+ 5,7	5,8	5,5	+ 4,8
Schleswig-Holstein	5,6	5,7	- 0,9	2,8	2,7	- 0,4	2,8	2,8	- 1,3
Verkehr mit Häfen außerhalb									
Deutschlands	11,8	12,0	- 1,1	6,0	6,0	- 1,5	5,9	5,9	- 0,7
darunter:									
Dänemark	7,9	8,2	- 3,4	4,0	4,1	- 4,1	4,0	4,1	- 2,6
Finnland	0,2	0,2	- 6,6	0,1	0,1	- 2,4	0,1	0,1	- 11,4
Litauen	0,1	0,1	+ 24,2	0,1	0,0	+ 24,1	0,1	0,0	+ 24,4
Norwegen	1,3	1,2	+ 1,6	0,7	0,6	+ 7,0	0,7	0,6	+ 9,3
Polen	0,1	0,1	- 9,0	0,1	0,1	+ 11,4	0,1	0,1	- 11,4
Schweden	1,7	1,8	- 1,7	0,9	0,9	- 1,6	0,9	0,9	- 1,8
Vereinigtes Königreich	0,1	0,1	+ 17,9	0,0	0,0	+ 5,2	0,0	0,0	+ 38,1
Insgesamt	29,2	28,8	+ 1,6	14,6	14,5	+ 1,1	14,6	14,3	+ 2,0

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

Zuwachs allein auf den Personenverkehr innerhalb Deutschlands, der um knapp 600 000 Passagiere zugelegt hat. Beim Verkehr mit Häfen außerhalb Deutschlands mussten im Jahr 2011 dagegen rückläufige Zahlen registriert werden. Mit 11,8 Millionen Fahrgästen wurden 130 000 Personen weniger befördert als ein Jahr zuvor. Allerdings gab es hier große Unterschiede: Während zum Beispiel der Personenverkehr mit Dänemark um fast 280 000 Fahrgäste abgenommen hat, nahm der mit Litauen um fast 22 000 Passagiere beziehungsweise um nahezu ein Viertel zu. Insgesamt fanden von den Personentransporten über See knapp 60 % ausschließlich zwischen deutschen Häfen statt – der Großteil hiervon im Inselverkehr –, etwa 40 % hatten europäische Häfen als Start- oder Zielorte und weniger als 1 % der Personentransporte betrafen außereuropäische Destinationen.

insgesamt leicht überdurchschnittlichen Entwicklung würde für den Seeverkehr das Niveau vor der Finanzmarkt- und Wirtschaftskrise immer noch nicht wieder erreicht. [u](#)

Ausblick auf das Jahr 2012

Für das Jahr 2012 lagen bei Redaktionsschluss Ergebnisse für die Monate Januar bis April vor, zum Teil aber nur auf Basis von Schätzungen. Danach ist in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres der Seeverkehr insgesamt um gut 6 % gestiegen. Gleiches gilt auch für den Containerverkehr.

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 2011/12“¹⁸ – für 2012 im Seeverkehr eine Zunahme des Transportaufkommens um 0,9 %. Damit würde der Seeverkehr zwar weniger stark zunehmen als die Binnenschifffahrt (+ 5,4 %), die Rohrleitungsbeförderung (+ 3,8 %) und die Luftfracht (+ 3,5 %), aber stärker als der vom Gesamtbeförderungsvolumen her wesentlich bedeutsamere Straßenverkehr (- 0,5 %) und der Eisenbahnverkehr (+ 0,2 %). Trotz der

18 INTRAPLAN Consult GmbH: „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2011/12“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, München, Februar 2012.

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.