



Glücksburg, 16. August 2005

Jahresbericht 2005

Kennzahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland

1 Handelsflotte 2004

- **Ende 2004** kontrollierten etwa **390 deutsche Reedereien 2.647** Handelsschiffe (dt. und fremde Flagge): 8,5% der Welthandelsflotte und 6,5% der Welttonnage (Rang 3 der dwt-Weltrangliste). Nach der Flaggenführung nimmt die nationale deutsche Handelsflotte mit 1% (551 Schiffe) an der Welthandelsflotte allerdings nur einen der hinteren Ränge ein.
- **Deutschen Reedern** gehören weltweit gut 31% aller **Containerschiffe (1.006)** mit gut 30% der Containerkapazitäten (Rang 1 der Eigner-Rangliste).
- **Die Welthandelsflotte** umfasste Ende 2004 **39.932** Seeschiffe mit einer Tragfähigkeit von **888** Mio. dwt:
 - **7.650 Rohöltanker** mit einer Tragfähigkeit von **336,8 Mio. dwt**
 - **3.320 Containerschiffe** mit einer Tragfähigkeit von **99,2 Mio. dwt**
 - **16.263 General-Cargo-Schiffe** mit einer Tragfähigkeit von **95,3 Mio. dwt**
 - **6.150 Massengutschiffe** mit einer Tragfähigkeit von **319,2 Mio. dwt**
 - **3.976 Passagierschiffe** mit einer Tragfähigkeit von **5,9 Mio. dwt**.
- Am **30.04.2005** fuhren **551 Seeschiffe** unter **deutscher Flagge** (20,8% der von dt. Reedern kontrollierten Handelsschiffe); **1.632** (61,7%) fuhren in Bareboat-Charter befristet unter ausländischer Flagge, **464** waren in fremden Registern registriert.

2 Containerverkehre 2004

- **Ende 2004** waren **3.320** Containerschiffe mit einer Containerkapazität von **7,17 Mio. TEU** im Einsatz – 11,2% der Welthandelsflotte. 17,4% der weltweiten Containerschiffsflotte hatte eine Stellplatzkapazität von 4.000 TEU und mehr. Die großen Containerschiffs-Reedereien erreichen dabei eine durchschnittliche Transportleistung von 160.000 – 590.000 Containern im Jahr, die größte (APM/Maersk) erreicht bereits eine Kapazität von 1,016 Mio. TEU.
- Der Weltcontainerbestand betrug Ende 2004 etwa 17 Mio. TEU, das sind ungefähr 11 Mio. Container in verschiedenen Abmessungen. Jährlich werden etwa 2,2 Mio. TEU durch Neubauten vorrangig aus China ersetzt..
- Mit **10,8 Mio. TEU** entfielen 4% des weltweiten Containerumschlags (264 Mio. TEU) auf deutsche Seehäfen: **Hamburg 7,003 Mio. TEU** (Rang 9 der Weltrangliste) und **Bremen/Bremerhaven 3,5 Mio. TEU** (Rang 19).
- **In Europa** liegt Hamburg beim Containerumschlag hinter Rotterdam (8,3 Mio. TEU) auf dem 2. Platz, Bremen/Bremerhaven hinter Antwerpen (6 Mio. TEU) auf dem 4. Platz.
- 9,8% des gesamten deutschen Außenhandels (915,3 Mio. t) und 50,7% des seewärtigen deutschen Außenhandels (176,7 Mio. t) werden in Containern transportiert (89,7 Mio. t).

3 Handelsschiffspassagen 2004

- Den **Panama-Kanal** befuhren 12.518 Schiffe, den **Suez-Kanal** 16.850; das Kap der Guten Hoffnung passierten 2.311 Schiffe (darunter 511 große Tanker), den Sund passierten bis zu 20.694 und den Großen Belt bis zu 10.111 Schiffe.

- Mehr als 2.000 Handelsschiffe passieren täglich die **Ostsee**, d.h. schätzungsweise 75.000 Schiffe im Jahr, darunter mehr als 11.000 Tanker. Allein die Kadettrinne nördlich von Rügen passieren täglich durchschnittlich 178 Schiffe.
- Mit **29.738 Handelsschiffspassagen** im Durchgangsverkehr ist der **NOK** fast genau so stark befahren wie der **Panama-Kanal** (12.518) und der **Suez-Kanal** (16.850) **zusammen**.
- Im Verhältnis der Gütermengen werden im NOK (**80,6 Mi. t**) allerdings nur rund 15% der Transportmenge des Suez-Kanals (520,9 Mio. t) und 40% der Transportmenge des Panama-Kanals (200,2 Mio. t) im Durchgangsverkehr transportiert.
- In dt. Seehäfen wurden insgesamt **146.056** Schiffsanläufe gezählt.

4 Welthandel 2004

- **95% des weltweiten und 62% des innereuropäischen Warenverkehrs** werden über den Seetransport abgewickelt.
- In **2004** betrug das **Transportvolumen** des seewärtigen Welthandels **6,54 Mrd. t** (+6,7%).
- Die **weltweite Seetransportkapazität** belief sich auf **888 Mio. dwt**, rund 38% entfielen auf Tanker, rund 36% auf Massengutschiffe und 11,2% auf Containerschiffe.
- **27,5%** des **seewärtigen Welthandels** entfallen auf den **Transport von Rohöl** (1,8 Mrd. t). Rohöl deckt zu rund 37% den Primärenergiebedarf der Welt. Im islamischen Krisenbogen des Nahen und Mittleren Ostens lagern etwa 99 Mrd. t oder 57% der nachgewiesenen Weltrohölreserven von geschätzten 173 Mrd. t, davon allein in Saudi-Arabien 36,1 Mrd. t und im Iran über 18 Mrd. t. Deutschland bezieht aus dieser Region etwa 8% des eigenen Rohölbedarfs.
- **8,5%** des **seewärtigen Welthandels** entfielen in **2003** auf den **Transport von Eisenerzen** (524,4 Mio. t), **10%** entfielen auf den **Transport von Kohle** (619,3 Mio. t) und **4%** auf den **Transport von Getreide** (239,7 Mio. t).
- **64%** der weltweiten Containerverkehre gehen nach China und Südostasien.

5 Deutscher Außenhandel 2004

- Im **deutschen Außenhandel** wurden **2004** insgesamt **915,3 Mio. t** (+7,7%) mit einem Wert von **1.316,38 Mrd. EUR** über die Grenzen transportiert: Ausfuhren von 343,7 Mio. t (+10%) mit einem Wert von 734,6 Mrd. EUR, Einfuhren mit 571,6 Mio. t (+6,4%) und einem Wert von 581,78 Mrd. EUR.
- Ungefähr zwei Drittel der Aus- (66,3%) und Einfuhren (60%) im dt. Außenhandel entfallen auf den Verkehr mit der EU-25.
- Der Anteil des **seewärtigen Außenhandels** über deutsche Häfen am gesamten deutschen Außenhandel betrug mengenmäßig **176,7 Mio. t** oder 19,3% des Außenhandelsvolumens (+4,9%) und wertmäßig **213,1 Mrd. EUR** oder 16,2% des Außenhandelswertes (+6,8%). Auf die Ausfuhr entfiel zwar nur ein Mengenanteil von 31,2% (55,2 Mio. t), der aber einen beachtlichen Wertanteil von 59,6% (127 Mrd. EUR) ausmachte.
- Gut 19% des deutschen Außenhandels werden über **Seehäfen** abgewickelt, mit dem Binnenschiff weitere rund 5%. Über Seehäfen werden jährlich etwa 62,9 Mio. t Ölprodukte, 13,8 Mio. t Kohle, 20,9 Mio. t Eisenerz und 38,69 Mio. t landwirtschaftliche Produkte und Düngemittel umgeschlagen.
- **Mineralöl** ist mit 36,4% der wichtigste Energieträger in Deutschland. Rohöl muss zu 97% (110 Mio. t) eingeführt werden: gut 42% (46 Mio. t) stammen aus Russland, etwa 37% stammen aus der Nordsee (37,3 Mio. t); 47% gelangen über Pipelines ins Land, 53% über den Seetransport. Etwa 50% der Rohölanlandungen für Deutschland erfolgen in Marseille/Lavera, Genua, Triest, Antwerpen, Rotterdam und in den Rheinhäfen.
- **Kohle** wird zu 58% eingeführt, davon 33,5% über den Seetransport. **Erdgas** wird zu 84% eingeführt.

6 Deutsche Seehäfen 2004

- In **2004** wurden in deutschen Seehäfen **271,8 Mio. t** Güter umgeschlagen, davon allein in den Nordseehäfen 218,2 Mio. t.
- Wachstumsmotor war der Containerverkehr: **10,823 Mio. TEU** wurden umgeschlagen, in Hamburg 7 Mio. TEU, in Bremerhaven 3,5 Mio. TEU.
- **Hamburg** ist der bedeutendste deutsche Seehafen; hier werden 57% des seewärtigen Außenhandels umgeschlagen und 65% aller Container.
- **Wilhelmshaven** ist einziger deutscher Tiefwasserhafen und mittlerweile größter deutscher Massenguthafen; hier werden gut 35% aller Massengüter von 127,8 Mio. t, davon allein

31,5 Mio. t Rohöl, umgeschlagen. Insgesamt wird fast 29% des deutschen Rohölimports über Wilhelmshaven abgewickelt.

- **Bremerhaven** ist der größte Automobilumschlaghafen in Deutschland mit 1,4 Mio. Fahrzeugen und folgt in Europa an zweiter Stelle nach Zeebrügge mit 1,71 Mio. Fahrzeugen. Bremerhaven bleibt zweitgrößter deutscher Containerhafen mit 32% des Containerumschlags.
- Das Passagieraufkommen in den deutschen Häfen ging weiter auf 13,09 Mio. Reisende von und zu Häfen außerhalb Deutschlands zurück; allein über die Vogelfluglinie in **Puttgarden** reisten **6,74 Mio** Passagiere (51%).
- Auf alle **deutschen Ostseehäfen** entfielen im Fähr- und Ro/Ro-Verkehr rund 18,8% des Seegüterumschlags: an der Ostseeküste war Lübeck umschlagstärkster Stückguthafen (17,8 Mio. t) und Rostock umschlagstärkster Massenguthafen (8,3 Mio. t).

7 Schiffbau 2004

- Im **Weltschiffbau** wurden **2004 1.729 Schiffe** mit 40,2 Mio. gt abgeliefert, darunter 472 Tanker und 174 meist große Containerschiffe.
- Die **deutsche Werftindustrie** hat daran einen Marktanteil von 3,4% (0,958 Mio. gt): in Europa die Nr. 1 und weltweit die Nr. 4 nach Südkorea, Japan und China.
- Deutsche Werften lieferten in 2004 **61 Neubauten** ab, in der Masse kleinere Containerschiffe und Fahrgastschiffe.
- Der Werftumsatz erreichte **4,5 Mrd. EUR**; durchschnittlich 60% entfallen auf den Handelsschiffbau, rund 20-25% auf den Marineschiffbau und 12-15% auf Reparaturen und Umbauten. Etwa 5% entfallen auf den Binnenschiffs-, Boots- und Yachtbau.
- In der deutschen Werftindustrie wurden **Ende 2004 22.982** Mitarbeiter beschäftigt, weitere etwa **6.000** bei Unterauftragnehmern; in der deutschen Zulieferindustrie arbeiten in rund 400 Betrieben weitere **70.000** Beschäftigte.

8 Fischerei und Fischereiflotte 2003/2004

- Der Weltfischfang betrug nach Angaben der FAO in **2001 130,2 Mio. t**.
- Die deutsche Fischereiflotte landete in 2003 **267.600 t** an (+30,7%), davon 59% oder 159.100 t im Ausland. Der Fangerlös belief sich auf 182 Mio. EUR.
- **94 Betriebe der Fischindustrie** beschäftigten 9.249 Mitarbeiter und erwirtschafteten einen Umsatz von 1,7 Mrd. EUR. Der landesweite Pro-Kopf-Verbrauch an Fisch und Fischereierzeugnissen betrug 14,4 kg.
- **Zur deutschen Fischereiflotte** gehörten **Ende 2004 2.162** Fahrzeuge, die insgesamt **2.343** Mitarbeiter an Bord beschäftigte. **11 Trawler** gehören nur noch zur Hochseefischerei.
- **Cuxhaven** ist Heimathafen der Hochseefischerei und führender Standort der Fischindustrie. Bei einem Rohwareneinsatz von über 120.000 t/Jahr stellen rund 3.500 Beschäftigte in 20 Betrieben Fischereierzeugnissen in einem Wert von über 300 Mio. EUR her.

9 Binnenschifffahrt 2004

- **7.346 km** deutsche Binnenwasserstraßen verbinden rund 250 deutschen Binnenhäfen und die Seehäfen. 65% des Güteraufkommens der Binnenschifffahrt von **267,4 Mio. t** wurden im Rheingebiet umgeschlagen. **Duisburg** ist größter Binnenschifffahrtsumschlagplatz mit 48,9 Mio. t.
- **34,6%** des Transportaufkommens auf deutschen Binnenwasserstraßen wurde unter deutscher Flagge transportiert, etwa 53% unter niederländischer Flagge.
- **Ende 2004** gab es in Deutschland **3.771** Binnenschiffe, darunter **2.793 Frachtschiffe, Tankschiffe und Leichter** sowie **978 Fahrgastschiffe**. In rund 1.190 Unternehmen waren 7.690 Mitarbeiter beschäftigt. Sie erwirtschafteten einen Umsatz von 1,2 Mrd. EUR.

Zusammenfassung

- 10 Die **Bedeutung** des Schifffahrtsstandortes Deutschland wächst, die Zahl der von deutschen Reedern und Schifffahrtsgesellschaften kontrollierten Handelsschiffe nimmt stetig zu auf **2.647**. Weltweit nimmt Deutschland den 3. Platz ein, bei der Containerschiffsflotte sogar den 1. Rang. Das Wachstum konzentrierte sich allerdings auf die Flottenteile, die von Deutschland aus unter ausländischen Flaggen eingesetzt wurden – **1.632** unter Bareboat-Charter und **464** weitere unter ausländischer Flagge. Dagegen hat die deutsche Flagge nur eine geringe Bedeu-

tung mit **551 Schiffen**, 324 davon eingetragen im deutschen Zweitregister. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge von 463 auf 551 zu (+19%). Die von den Reedern zugesagte Rückflaggung von mindestens 100 Seeschiffen im internationalen Verkehr bis zum Jahresende 2005 ist auf einem guten Weg: derzeit fahren 254 Schiffe unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr, 54 mehr als zu Beginn der Aktion.

- 11** Betrachtet man die Anzahl der auf **Bareboat-Charterbasis** befristet ausgeflaggten Handelsschiffe (**1.632** Schiffe ab 100 BRZ mit 24,6 Mio. BRZ) und die Schiffe unter **deutscher Flagge** (**551** Schiffe ab 100 BRZ mit 9 Mio. BRZ), so bedeutet das, dass im Bedarfsfall **2.183** Handelsschiffe über 100 BRZ mit insgesamt 33,7 Mio. BRZ im besonderen Fall eines nationalen Notstandes für die **Krisenvorsorge** der Bundesregierung zur Verfügung stehen: 82,4% der von deutschen Reedern kontrollierten Handelsschiffe bzw. 77,3% des von ihnen kontrollierten Transportraumes.
- 12** Die Bedeutung des **Schiffbaustandortes** Deutschland nimmt kontinuierlich ab. Gut 80% der weltweiten Schiffbauproduktion entfallen auf die asiatischen Schiffbauländer Korea, Japan und China, insbesondere bei Standardschiffen. Für Europa und Deutschland bleibt im Wesentlichen nur noch der Spezialschiffbau. Die **deutsche Werftindustrie** konnte zwar ihre technologische Spitzenstellung halten: in Europa die Nr. 1 und weltweit die Nr. 4. Mit 61 Neubauten beläuft sich der Anteil an der weltweiten Neubauproduktion jedoch auf marginale 3,4%.
- 13** Die Zahl der **deutschen Seeleute** (nautische und technische Schiffsführung sowie seemännisches Personal) nimmt kontinuierlich ab: Nur noch 54% aller Stellen (**5.861**) auf Schiffen unter Kontrolle deutscher Reeder werden mit deutschen Seeleuten besetzt.
- 14** Hamburg und Bremen/Bremerhaven bleiben die bedeutendsten deutschen **Seehäfen**: hier werden rund 53,2% des gesamten Seegüterumschlags bewegt und 82% des seewärtigen deutschen Außenhandels sowie 97% aller Container im Schiffsverkehr. Hamburg bleibt im Containerverkehr nach Rotterdam die Nr. 2 in Europa, Bremerhaven die Nr. 4 nach Antwerpen.