

Kennzahlen zur Seeschifffahrt

Kennzahlen		Jahr	Hinweis zu den Daten	Datenquelle
Ostsee				
Indikator: Güterumschlag in Tonnen	52 Mio. t	2016	berechnet nach Tab. 25.3.10, Statistisches Bundesamt 2017	https://www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/StatistischesJahrbuch2017.pdf?_blob=publicationFile
Beschäftigte	Keine Angabe			
Produktionswert	Keine Angabe			
Bruttowertschöpfung	Keine Angabe			
Nordsee				
Indikator: Güterumschlag in Tonnen	240 Mio. t	2016	berechnet nach Tab. 25.3.10, Statistisches Bundesamt 2017	https://www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/StatistischesJahrbuch2017.pdf?_blob=publicationFile
Beschäftigte	Keine Angabe			
Produktionswert	Keine Angabe			
Bruttowertschöpfung	Keine Angabe			

Ostsee¹

Aufgrund der geographischen Lage der Ostsee-Anrainerstaaten nimmt die Seeschifffahrt in der Ostsee eine besondere Rolle ein und stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Im Ostseeraum, insbesondere zwischen Skandinavien und Zentraleuropa, werden Personen- als auch Warentransporte zum größten Teil über den Seeweg durchgeführt. Direkte Straßen- und Schienenanbindungen zwischen Skandinavien und Festlandeuropa sind nur zwischen Dänemark/Schweden oder bei Sankt Petersburg/Russland gegeben.

Die Transportströme sind in der Ostsee somit auf die Seeschifffahrt angewiesen. Durch diverse Linienverbindungen von RoRo-Fähren zwischen den Häfen wird der Transport- und Güterfluss sichergestellt. Ebenso wird das „Road-to-Sea“-Prinzip, die Verlagerung der Transportströme von der Straße auf das umweltfreundlichere Seeschiff, im Ostseeraum nachhaltig verfolgt.

Der wesentliche Anteil des wirtschaftlichen Nutzens der Seeschifffahrt fällt in den Häfen an. Häfen prägen die Wirtschaftsstruktur der Ostseeküste, wobei die Seehäfen Kiel, Lübeck, Rostock und Wismar eine Schlüsselfunktion einnehmen. Sie sind in ihrer ganzen Struktur auf die Anforderungen der Ostseeschifffahrt ausgerichtet.

Nach den gravierenden Einbrüchen des seewärtigen Güterumschlags im Zuge der weltweiten Wirtschaftskrise in den Jahren 2008/2009 ist auch in den deutschen Ostseehäfen zunächst ein Anstieg, dann eine Stagnation beobachtet. Über die deutschen Seehäfen wurden im Jahr 2016 insgesamt ca. 292 Mio. Tonnen an Gütern umgeschlagen, davon entfielen ca. 52 Mio. Tonnen auf die deutschen Ostseehäfen (berechnet nach Tab. 25.3.10, Statistisches Bundesamt 2017). In den Häfen in Mecklenburg-Vorpommern wurden 2016 ca. 27 Mio. Tonnen und in den schleswig-holsteinischen Ostseehäfen ca. 25 Mio. Tonnen Seegüter umgeschlagen (ebenda).

Die wirtschaftliche Bedeutung der Länder rund um die Ostsee ist erheblich. Der Anteil der Wirtschaftsleistung der Ostseeanrainerstaaten am Welthandel beträgt 8,7% bzw. 5,9 Billionen Euro. (IHK Lübeck 2016). Auch die Bevölkerungszahl ergibt mit knapp 300 Mio. Einwohnern einen Wirtschaftsraum, der mit Ländern rund um das Mittelmeer vergleichbar ist (ebenda).

Hinsichtlich der aus dem Seeverkehr resultierenden ökologischen Auswirkungen, die auch für die Betrachtung der gesellschaftlichen Aspekte relevant sind, sind insbesondere die Emissionen von Stickoxiden (→Kapitel II.3.3) und Schadstoffen (→Kapitel II.3.5), Paraffineinträge (→Textbox II.3.5-2), Schalleinträge (→Kapitel II.3.8) sowie die Einschleppung invasiver Arten über das Ballastwasser (→Kapitel II.3.1) zu nennen. Havariebedingte Ölaustritte können schwerwiegende Folgen für die Ökosysteme und den Tourismus haben. Die illegale Entsorgung von Müll beeinträchtigt, unabhängig von ihrem Anteil im Verhältnis zu anderen seebasierten Quellen, d.h. anderen Nutzungsarten, überdies die Erholung der Urlauber und führt zu hohen Kosten bei der Reinigung der Strände. Aus Sicht des Tourismus ist der Anblick von Schiffen positiv, da diese zum erwarteten Bild an der Küste gehören.

¹ Auszug aus Kapitel 6 von BMU (Hrsg.) 2018, Zustand der deutschen Ostseegewässer 2018, https://www.meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html?file=files/meeresschutz/berichte/art8910/zyklus18/Zustandsbericht_Ostsee_2018.

Literatur

Statistisches Bundesamt 2017: Statistisches Jahrbuch 2017-Deutschland und Internationales 2017, Wiesbaden, https://www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/StatistischesJahrbuch2017.pdf?__blob=publicationFile

IHK Lübeck 2016: Verkehrsmarkt Ostsee – Aktuelle Zahlen und Daten für die Ostseeregion. Strukturdaten 2015.

Nordsee²

Der Seeverkehr bildet ein sehr wichtiges Rückgrat des deutschen Außenhandels. In Deutschland werden rund 25% aller beförderten Waren im Im- und Export über die Seehäfen abgewickelt. Demzufolge hat die Schifffahrt eine sehr hohe wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung. Der wesentliche Anteil des wirtschaftlichen Nutzens der Seeschifffahrt fällt in den Häfen an. Häfen sind ein prägender Wirtschaftsfaktor der Nordseeküste. Ohne leistungsfähige Schifffahrt in der Nordsee wäre mit erheblichen Verlusten an Wertschöpfung, Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen zu rechnen. Die Schifffahrt ist zudem eine Voraussetzung für das Funktionieren der gesamten auf Export ausgerichteten deutschen Volkswirtschaft. Im Jahr 2016 wurden in den deutschen Nordseehäfen ca. 240 Mio. Tonnen Seegüter umgeschlagen (Statistisches Bundesamt 2017a, berechnet nach Tabelle 25.3.10).

An der deutschen Nordseeküste sind derzeit insgesamt rund 300 Reedereibetriebe (Handelsschifffahrt, Fähr- und Fahrgastschifffahrt) ansässig. Insgesamt beschäftigen die deutschen Reeder 86.000 Personen und leisten 1,2 Mrd. € an Steuern- und Sozialabgaben (Oxford Economics 2015 in www.reederverband.de).

Überall in der Nordsee findet Schifffahrt statt. Besonders intensiv ist der Verkehr in den Verkehrstrennungsgebieten vor den ostfriesischen Inseln sowie in den Ansteuerungen zu den Seehäfen.

Hinsichtlich der aus dem Seeverkehr resultierenden ökologischen Auswirkungen, die auch für die Betrachtung der gesellschaftlichen Aspekte relevant sind, sind insbesondere die Emissionen von Stickoxiden (→Kapitel II.3.3), Schadstoffen (→Kapitel II.3.5), Paraffineinträge (→Textbox II.3.5-2), und Schalleinträge (→Kapitel II.3.8) sowie die Einschleppung invasiver Arten über das Ballastwasser (→Kapitel II.3.1) zu nennen. Havariebedingte Ölaustritte können schwerwiegende Folgen für die Ökosysteme und den Tourismus haben. Die illegale Entsorgung von Müll beeinträchtigt, unabhängig von ihrem Anteil im Verhältnis zu anderen seebasierten Quellen, d.h. anderen Nutzungsarten, überdies die Erholung der Urlauber und führt zu hohen Kosten bei der Reinigung der Strände. Aus Sicht des Tourismus ist der Anblick von Schiffen positiv, da diese zum erwarteten Bild an der Küste gehören.

Literatur

Statistisches Bundesamt 2017a: Statistisches Jahrbuch 2017-Deutschland und Internationales 2017, Wiesbaden, https://www.destatis.de/DE/Publikationen/StatistischesJahrbuch/StatistischesJahrbuch2017.pdf?__blob=publicationFile

Oxford Economics 2015 in: Deutscher Reederverband 2018: Daten & Fakten (online), <http://www.reederverband.de/daten-und-fakten/infopool.html> (Zugriff 22.05.2018)

² Auszug aus Kapitel 6 von BMU (Hrsg.) 2018, Zustand der deutschen Nordseegewässer 2018, https://www.meeresschutz.info/berichte-art-8-10.html?file=files/meeresschutz/berichte/art8910/zyklus18/Zustandsbericht_Nordsee_2018.