



Glücksburg, 01. September 2008

Jahresbericht 2008

Kennzahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland

1 Maritime Wirtschaft in Deutschland

- Die **maritime Wirtschaft** zählt mehr als **380.000 Beschäftigten** und einem Umsatzvolumen von rund **48 Mrd. EUR** zu den wichtigsten und fortschrittlichsten Wirtschaftszweigen in Deutschland.
- Deutschland ist einer der größten und erfolgreichsten **Schifffahrtsstandorte** weltweit. Die deutsche Handelsflotte steht nach der Nationalität der Eigner weltweit an dritter, bei den Containerschiffen und deren Vermarktung weltweit an erster Stelle (36,5%).
- Die deutsche **Hafenwirtschaft** ist ein wichtiger Garant für die internationale Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands. Die Häfen haben eine große Bedeutung als logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte. Etwa 2,7 Mio. Beschäftigte arbeiten in der Logistik, etwa 500.000 Arbeitsplätze sind direkt und indirekt hafenabhängig. Gut 315 Mio. t Güter wurden 2007 umgeschlagen, bis 2025 wird ein Anstieg der Umschlagsmengen auf 759 Mio. t erwartet. Wachstumsprognosen deuten auch auf eine Verdoppelung des Containerumschlags bis 2015 auf dann etwa 25 Mio. TEU.
- Deutschland steht dank hochwertiger Produkte und innovativer Entwicklungen an vierter Position im Weltschiffbau. **Werften und Schiffbauzulieferindustrie** erzielen ein Umsatzvolumen von etwa 17,1 Mrd. EUR und beschäftigen rund 100.000 Mitarbeiter, davon etwa 20.000 auf deutschen Werften.
- **Meeresforschung und Meerestechnik** zählen zu den High-Tech-Branchen. Das weltweite Marktpotenzial für die meeresstechnische Industrie beträgt etwa 150 Mrd. EUR, daran hat die deutsche meeresstechnische Industrie einen Anteil von etwa 2,3% (etwa 3,5 Mrd. EUR).
- Die **Offshore-Windenergie** ist ein junger High-Tech-orientierter Wirtschaftszweig der maritimen Wirtschaft. Deutschland ist Weltmarktführer in der Offshore-Technologie. In diesem Jahr wurde die Genehmigung zum Bau des ersten deutschen Offshore-Parks erteilt.

2 Deutscher Außenhandel

- Im **deutschen Außenhandel** wurden **2007** insgesamt **999,8 Mio. t** (+2,3%) mit einem Wert von **1.749 Mrd. EUR** (+7%) über die Grenzen transportiert: Ausfuhren von 371,9 Mio. t (+4,3%) mit einem Wert von 899,6 Mrd. EUR, Einfuhren mit 604,9 Mio. t (+7,6%) und einem Wert von 735 Mrd. EUR (+16,4%).
- Knapp 65% des dt. Außenhandels entfallen auf den Verkehr mit der EU-27. Rund **20% des deutschen Außenhandels werden über Seehäfen** abgewickelt, mit dem Binnenschiff weitere 4,2%.
- **In 2007** betrug der Anteil des **seewärtigen Außenhandels** über deutsche Häfen am gesamten deutschen Außenhandel mengenmäßig **198,7 Mio. t** oder 19,9% des Außenhandelsvolumens (+4,2%) und wertmäßig **306,4 Mrd. EUR** oder 17,5% des Außenhandelswertes (+8,8%).
- Über Seehäfen werden jährlich 62,97 Mio. t Ölprodukte, 14,25 Mio. t Kohle, 23,79 Mio. t Erze, 22,9 Mio. t chemische Erzeugnisse sowie 49,94 Mio. t landwirtschaftliche Produkte und Düngemittel umgeschlagen.

- **Mineralöl** ist mit 33,8% der wichtigste Energieträger in Deutschland. **Rohöl** muss zu 97% (106,7 Mio. t) eingeführt werden: knapp 32% (33,9 Mio. t) stammen aus Russland, fast 31% stammen aus der Nordsee (32,8 Mio. t). Etwa 78% (30,37 Mio. t) des gesamten in Deutschland über den Seeweg angelandeten Rohöls, wurde in Wilhelmshaven umgeschlagen.
- **Kohle** wird zu 67,6% eingeführt, davon rund 30% über den Seetransport. **Erdgas** wird zu 84,3% eingeführt.

3 Deutsche Handelsflotte

- **Am 30.04.2008** kontrollierten etwa **380 deutsche Reedereien 3.281** Handelsschiffe (dt. und fremde Flagge). Deutschland belegt damit nach Anzahl gemanagter Schiffe den **2.** und nach ihrer Tragfähigkeit **den 3. Platz als eine der weltweit führenden Schifffahrtsnationen** (9,1% der Welthandelsflotte und 8,8% der Welttonnage). Nach der Flaggenführung nimmt die nationale deutsche Handelsflotte mit 1,2% (548) der Schiffe der Welthandelsflotte allerdings nur einen der hinteren Ränge ein.
- **Deutsche Reeder** führen die weltweit **größte Containerschiffsflotte** mit **1.547** Containerschiffen, d.h. 36,5% aller **Containerschiffe (3.914)** mit 39,3% der weltweiten Containerkapazitäten.
- **Am 30.04.2008** fuhren **548 Seeschiffe** unter **deutscher Flagge** (rund 16,7 % der von dt. Reedern kontrollierten Handelsschiffe); **2.654** (rund 81%) fuhren in Bareboat-Charter befristet unter ausländischer Flagge, **134** waren in fremden Registern registriert.

4 Deutsche Seehäfen

- In **2007** wurden in deutschen Seehäfen **315,05 Mio. t** Güter umgeschlagen, davon allein in den Nordseehäfen 253,7 Mio. t.
- Wachstumsmotor war der Containerverkehr mit dem Umschlag von **15,3 Mio. TEU**, davon in Hamburg 9,9 Mio. TEU und in Bremerhaven/Bremen 4,9 Mio. TEU.
- **Hamburg** ist der bedeutendste deutsche Seehafen: mit **118,2 Mio. t** werden rund 37,5% aller Seegüter in deutschen Seehäfen umgeschlagen und mit 9.914 Mio. TEU 63,3% aller Container.
- **Wilhelmshaven** ist einziger deutscher Tiefwasserhafen und Deutschlands größter Massenguthafen. Hier wurden gut 42,2 Mio. t Seegüter umgeschlagen, davon allein 30,37 Mio. t Rohöl. Insgesamt 77,8% des Rohölumschlags aller deutscher Seehäfen und fast 28,4% des deutschen Rohölimports werden über Wilhelmshaven abgewickelt.
- **Bremerhaven** ist der größte Autoumschlaghafen in Deutschland mit 2,07 Mio. Fahrzeugen und in Europa zweitgrößter nach Zeebrügge mit 2,21 Mio. Fahrzeugen. Bremerhaven bleibt zweitgrößter deutscher Containerhafen mit rund 32% des Containerumschlags.
- Das **Passagieraufkommen** in den deutschen Häfen stieg um 3,9% auf 13,1 Mio. Reisende von und zu Häfen außerhalb Deutschlands; allein über die Vogelfluglinie in **Puttgarden** reisten **7,06 Mio.** Passagiere (+4%).
- Die **Ostseehäfen** schlugen insgesamt 58,4 Mio. t um. An der Ostseeküste war Lübeck umschlagstärkster Stückguthafen mit 21,1 Mio. t vor Rostock mit 10,2 Mio. t.

5 Container

- **Anfang 2008** waren weltweit **4.259** Containerschiffe mit einer Containerkapazität von **10,8 Mio. TEU** im Einsatz: 13,4% der Welthandelsflotte nach Tragfähigkeit. Fast 23% der weltweiten Containerschiffsflotte hatte eine Stellplatzkapazität von 4.000 TEU und mehr. Die beiden größten Containerschiffs-Reedereien Maersk Line und MSC erreichen mittlerweile Kapazitäten von 1,729 Mio. TEU bzw. 1,160 Mio. TEU. Die Top 15 der Containerreedereien halten allein über 80% der weltweiten Stellplatzkapazitäten.
- **Hapag-Lloyd** rangiert mit einer Transportkapazität von **484.300 TEU** auf dem fünften Platz und **Hamburg Süd** belegt mit **264.700 TEU** Rang 15 der weltweit führenden Containerschiffsreedereien.
- Der **Weltcontainerbestand** betrug Ende 2007 **24,78 Mio. TEU**, das sind rund 16,2 Mio. Container in verschiedenen Abmessungen. Die Jahresproduktion neuer Container belief sich auf rund 3,9 Mio. TEU, davon allein 3,695 Mio. TEU aus China.
- Mit **15,3 Mio. TEU** entfielen 3,2% des weltweiten Containerumschlags von **485,4 Mio. TEU** auf die deutschen Seehäfen: **Hamburg 9,9 Mio. TEU** (Rang 9) und **Bremen/Bremerhaven 4,9 Mio. TEU** (Rang 20). Damit liegt Hamburg hinter Rotterdam (10,8 Mio. TEU) in Europa auf dem 2.Platz, Bremen/Bremerhaven hinter Antwerpen (8,2 Mio. TEU) auf dem 4. Platz.

6 Schiffbau

- Im **Weltschiffbau** wurden **2007 2.689 Schiffe** mit **56,56 Mio. gt** abgeliefert, darunter 678 Tanker und 393 meist große Containerschiffe.
- Die **deutsche Werftindustrie** hat daran einen Marktanteil von 2,4% (1,362 Mio. gt): in Europa die Nr. 1 und weltweit die Nr. 4 nach Südkorea, Japan und China.
- Deutsche Werften lieferten **74 Neubauten** ab, davon allein 54 Containerschiffe und acht Fahrgastschiffe.
- Der Werftumsatz erreichte **5,13 Mrd. EUR**; durchschnittlich 50% entfallen auf den Handelsschiffbau und rund 25% auf den Marineschiffbau. Der Rest entfällt auf Reparaturen und Umbauten sowie den Binnenschiffs-, Boots- und Yachtbau. **11,9 Mrd. EUR** erwirtschaftete die Schiffbau-/Offshore-Zulieferindustrie.
- Rund **100.000 Mitarbeiter** werden in der Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie beschäftigt: auf deutschen Werften **20.178**, weitere etwa **6.000** bei Unterauftragnehmern und in der Zulieferindustrie in rund 400 Betrieben weitere **76.000**.

7 Schiffspassagen

- **147.528** Schiffe liefen 2007 einen deutschen Seehafen an.
- Mehr als **350.000** Handelsschiffe **passierten** im Jahr 2007 **die Melde- bzw. AIS – Erfassungspunkte** in der Ostsee. Über den Skagerrak kamen dabei ca. 28.000 und aus dem NOK 19.834 Fahrzeuge in die Ostsee. In 2007 befuhren allein 61.368 Schiffe die Kadetrinne und 46.254 passierten den Fehmarnbelt. Über den Großen Belt kamen 9.258 Schiffe in das Seegebiet der Kieler Bucht und 11.490 verließen es auf diesem Weg. Den Sund befuhren 35.518 Schiffe.
- Mit **32.955 Handelsschiffspassagen** im Durchgangsverkehr weist der **NOK** fast genau so viele Passagen auf wie der **Panama-Kanal** (13.234) und der **Suez-Kanal** (20.384) zusammen.
- Im Verhältnis der **Gütermengen** wurden im NOK (93,8 Mi. t) allerdings nur rund 13,4% der Transportmenge des Suez-Kanals (700 Mio. t) und rund 45% der Transportmenge des Panama-Kanals (208,2 Mio. t) im Durchgangsverkehr transportiert.

8 Fischerei und Fischereiflotte

- Nach Angaben der FAO betrug die globale Fischproduktion etwa **141 Mio. t**.
- In der **europäische Fischereiflotte** der EU-27 umfasst 88.230 Fahrzeuge, u.a. 17.540 in Griechenland, 13.816 in Italien und 12.860 in Spanien. 80 % der EU – Fischereiflotte ist kleiner als 12 Meter.
- Zur **deutschen Fischereiflotte** gehörten **Ende 2007 1.872** Fahrzeuge, die insgesamt **1.906** Mitarbeiter an Bord beschäftigten. Nur noch **9 Trawler** gehören zur Hochseefischerei.
- **In 2007** landete die deutsche Fischereiflotte **266.668 t** an, davon fast 70% oder 185.516 t im Ausland. Der Fangelös belief sich auf insgesamt 229,2 Mio. EUR.
- **68 Betriebe der Fischindustrie** beschäftigten 8.155 Mitarbeiter und erwirtschafteten einen Umsatz von 2,3 Mrd. EUR. Der landesweite Pro-Kopf-Verbrauch an Fisch und Fischereierzeugnissen betrug 16,4 kg.
- **Cuxhaven** ist Heimathafen der Hochseefischerei und einer der führenden Standorte der Fischindustrie: in 2007 wurden in Cuxhaven 62.156 t Fisch angelandet und in den örtlichen Fischverarbeitungsbetrieben verarbeitet.

9 Binnenschifffahrt

- In der **EU-27** wird auf einem Binnenwasserstraßennetz von etwa **39.500 km** eine Flotte von rund 19.000 Binnenschiffen mit einer Tragfähigkeit von 12,5 Mio. t eingesetzt. 503 Mio. t oder 3,5% der jährlichen Güterverkehrsleistung der EU-27 werden auf Binnenwasserstraßen abgewickelt, davon entfallen mehr als 70% auf das Rheinstromgebiet und 19,5% auf die Donau.
- **7.476 km** deutsche Binnenwasserstraßen verbinden rund 250 deutsche Binnenhäfen und Seehäfen.
- Die **Drehscheibe** des Binnenschiffsverkehrs in Deutschland ist der Rhein mit seiner Verbindung in den Raum Rotterdam und Antwerpen. 64,2% des Güteraufkommens der Binnenschifffahrt von **248,97 Mio. t** wurden im Rheingebiet umgeschlagen (184,0 Mio. t). **Duisburg** ist größter Binnenschifffahrtsumschlagplatz mit 53,4 Mio. t.

- Seit 1994 sind die Niederlande die **führende Binnenschiffahrtsnation** auf deutschen Binnenwasserstraßen. Die niederländische Binnenschiffsflotte ist nach Anzahl der Schiffe und der Ladekapazität etwa doppelt so groß wie die deutsche. **33,8%** des Transportaufkommens auf deutschen Binnenwasserstraßen wurde unter **deutscher Flagge** transportiert, 53% unter niederländischer Flagge.
- **Ende 2007** gab es in Deutschland **4.814** Binnenschiffe, darunter **1.973 Trockengüterschiffe, 447 Tankgüterschiffe / Leichter, 1.017 Fahrgastschiffe** sowie **441 Schub- und Schleppfahrzeuge**. In den 1.199 deutschen Unternehmen waren Mitte 2006 noch 7.960 Personen in der Binnenschiffahrt beschäftigt und erwirtschafteten 2006 einen Umsatz von 1,502 Mrd. EUR.

10 Welthandel/Welthandelsflotte

- **In 2007** wuchs der **Welthandel** um durchschnittlich 5,5%.
- Das Transportvolumen des **seewärtigen Welthandels** betrug **7,57 Mrd. t** (+5,2%).
- **95% des Güterferntransports** im Welthandel werden über den Seetransport abgewickelt.
- Die **weltweite Seetransportkapazität** belief sich auf **1.079,5 Mio. dwt**, rund 37% entfielen auf Tanker, rund 36% auf Massengutschiffe und rund 13% auf Containerschiffe.
- **Die Welthandelsflotte** setzte **44.553 Seeschiffe** im internationalen Seeverkehr ein:
 - **11.356 Tankschiffe** mit einer Tragfähigkeit von **439,3 Mio. dwt**,
 - **4.259 Containerschiffe** mit einer Tragfähigkeit von **144,55 Mio. dwt**,
 - **17.647 General-Cargo-Schiffe** mit einer Tragfähigkeit von **102,78 Mio. dwt**,
 - **7.156 Massengutschiffe** mit einer Tragfähigkeit von **386,6 Mio. dwt**,
 - **4.135 Passagierschiffe** mit einer Tragfähigkeit von **6,2 Mio. dwt**.
- **Rund 24,9% des seewärtigen Welthandels** entfallen auf den **Transport von Rohöl** (1,89 Mrd. t). Rohöl deckt zu rund 36% den Primärenergiebedarf der Welt. Im islamischen Krisenbogen des Nahen und Mittleren Ostens lagern etwa 102,9 Mrd. t oder 61% der nachgewiesenen Weltrohölreserven von geschätzten 168,8 Mrd. t, davon allein in Saudi-Arabien 36,3 Mrd. t. Iran, Irak, Kuwait und die Vereinigten Arabischen Emirate weisen jeweils zwischen 8% und 11% der Weltrohölreserven auf. Deutschland bezieht aus dieser Region etwa 6% des eigenen Rohölbedarfs.
- **Rund 10,5% des seewärtigen Welthandels** entfielen **in 2007** auf den **Transport von Kohle** (798 Mio. t), **10,6%** entfielen auf den **Transport von Eisenerzen** (799 Mio. t) und rund **4,4%** auf den **Transport von Getreide** (332 Mio. t).

Zusammenfassung

- 11** Die **Bedeutung des Schifffahrtsstandortes Deutschland** wächst, die Zahl der von deutschen Reedern und Schifffahrtsgesellschaften kontrollierten Handelsschiffe stieg auf **3.281**. **Weltweit nimmt Deutschland den 2. 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 werden – **2.654** in Bareboat-Charter und **134** unter ausländischer Flagge. Die deutsche Flagge hat dagegen nur eine geringe Bedeutung mit **548 Schiffen zum 30.04.2008**, 375 davon eingetragen im deutschen Zweitregister; aktuell 420 Schiffe unter deutscher Flagge fahren im internationalen Verkehr (wichtig für die Beschlüsse der 5. NMK – 500 Schiffe bis Ende 2008).
- 12** Betrachtet man die Anzahl der auf **Bareboat-Charterbasis** befristet ausgeflaggten Handelsschiffe (**2.599** Schiffe ab 100 BRZ mit 51,5 Mio. BRZ) und die Schiffe unter **deutscher Flagge** (**548** Schiffe ab 100 BRZ mit 13,2 Mio. BRZ), so stehen im Bedarfsfall **3.147** Handelsschiffe über 100 BRZ mit insgesamt 64,7 Mio. BRZ im besonderen Fall eines nationalen Notstandes für die **Krisenvorsorge** der Bundesregierung zur Verfügung: 96% der von deutschen Reedern kontrollierten Handelsschiffe bzw. 95% des von ihnen kontrollierten Transportraumes.
- 13** Die Bedeutung des **Schiffbaustandortes** Deutschland ist in Europa unverändert groß. Die **deutsche Werftindustrie** konnte ihre **technologische Spitzenstellung** unter den Schiffbaunationen halten: in Europa die Nr. 1 und weltweit die Nr. 4. Mit 74 Neubauten beläuft sich der Anteil an der weltweiten Neubauproduktion jedoch auf marginale 2,4%.
Rund 85% der weltweiten Schiffbauproduktion entfallen auf die asiatischen Schiffbauländer Südkorea, Japan und China, insbesondere bei Standardschiffen. Für Europa und Deutschland bleibt im Wesentlichen nur noch der Spezialschiffbau.

- 14** Hamburg und Bremen/Bremerhaven bleiben die bedeutendsten deutschen **Seehäfen**: hier werden rund 57% des gesamten Seegüterumschlags bewegt sowie 97% aller Container. Hamburg bleibt im Containerverkehr nach Rotterdam die Nr. 2 in Europa, Bremerhaven die Nr. 4 nach Antwerpen.

Nach einer Studie des Bremer Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) zur Entwicklung des Marktpotenzial des Hamburger Hafens, ist es bis 2025 eine Steigerung auf 31 Mio. TEU möglich. Für das Jahr 2015 sind 18 Mio. TEU vorausberechnet. Der Containerumschlag wird also weiter kräftig wachsen, ebenso wie Massen- und konventionelles Stückgut, allerdings mit geringeren Wachstumsraten.

- 15** Die Zahl der **deutschen Seeleute** (nautische und technische Schiffsführung sowie seemännisches Personal) nimmt wieder zu. Jedoch werden mit 8.689 Personen nur 60% aller Stellen auf Schiffen im Management der deutschen Reeder mit deutschen Seeleuten besetzt. Etwa 600 Nautiker und 200 Techniker braucht die deutsche Schifffahrt jährlich. Der Nachwuchsmangel soll durch eine konzertierte Aktion der Reeder mit den Küstenländern langfristig behoben werden. Im Jahr 2007 wurden 621 Nautische und 433 Technische Patente ausgestellt. Allerdings wurden dabei neue Patente, nach erfolgreichem Abschluss der Hoch- oder Fachschulausbildung, nur für 232 Nautische und 73 Technische Absolventen ausgestellt.

- 16** Seeschifffahrt, Schiffbau, leistungsfähige Häfen und maritime Technik sind Kernbereiche unseres **nationalen maritimen Interesses**. 20% des deutschen Außenhandels werden über den Seetransport abgewickelt. 65% der deutschen Außenhandelsumsätze (Exporte und Importe) werden im Warenverkehr mit Ländern der EU-27 getätigt.

147.528 Schiffen liefen 2007 deutsche Seehäfen an. Rund 500.000 Arbeitsplätze sind direkt oder indirekt von der Hafenwirtschaft abhängig. Die maritime Wirtschaft erwirtschaftet einen Umsatz von rund 48 Mrd. EUR.

Rund 100.000 Beschäftigte arbeiten in der deutschen maritimen Industrie (Schiffbau, Schiffbau- und Offshore-Zulieferer) und erzielten ein Umsatzvolumen von 17,1 Mrd. EUR.

Über 50% aller für die gewerbliche **Binnenschifffahrt** nutzbaren westeuropäischen Wasserstraßen liegen in Deutschland. 52% der gesamten Güterverkehrsleistungen der westeuropäischen Binnenschifffahrt werden auf deutschen Binnenwasserstraßen erbracht. Die Drehscheibe des Binnenschiffsverkehrs in Deutschland ist der Rhein mit seiner Verbindung in den Raum Rotterdam und Antwerpen.

- 17 Die Abhängigkeit Deutschlands** von einer sicheren **Rohstoffzufuhr** ist besonders markant. Deutschland ist bei Energierohstoffen zu 72% von Importen abhängig, bei metallischen Rohstoffen (Chrom, Kupfer, Titan, Eisenerz, Uran und Mangan) zu knapp 94%, bei Edelmetallen/Edelsteinen zu 98% und bei Nichtmetallen zu 100%. Rohöl wird zu 97% eingeführt, Erdgas zu 84% und Steinkohle zu 68%.

Die fossilen Energieträger (Mineralöl, Kohle, Erdgas) tragen mit gut 82% zur Energieversorgung bei, die Kernenergie mit gut 11% und die erneuerbaren Energien mit knapp 7%. Die Kosten der energetischen **Rohstoffimporte beliefen sich in 2006 auf etwa 74,1 Mrd. EUR**, die der metallischen Rohstoffimporte auf gut 25,7 Mrd. EUR und die der Edelmetalle auf etwa 5,4 Mrd. EUR. Insgesamt wurden **106,6 Mrd. EUR** für Rohstoffimporte ausgegeben.

Rohöl deckt rund 34% des deutschen Primärenergiebedarfs und bleibt mit Abstand wichtigster Energieträger, muss aber zu gut 97% eingeführt werden. Dabei stammen knapp 32 % aus Russland und 31% der Rohöleinfuhren werden aus der Nordsee (u.a. Großbritannien/Norwegen) importiert. Aus den Staaten der OPEC stammen fast 20% der Rohöleinfuhren.

Erdgas hat einem Anteil von 22,5% am Primärenergieverbrauch, muss aber zu 84% importiert werden. Gut die Hälfte des deutschen Erdgasbedarfs stammen aus westeuropäischen Quellen (hauptsächlich aus Norwegen und den Niederlanden). Hauptlieferant bleibt aber mit 36% weiterhin Russland.

Steinkohle hat einem Anteil von 14% an der Energiebedarfsdeckung, die Braunkohle von 12%. Steinkohle muss zu 68% importiert werden, im Wesentlichen aus den Staaten der GUS (8,6 Mio. t) und Polen (6,4 Mio. t) sowie über See aus Kolumbien (6,9 Mio. t), Australien (6,7 Mio. t) und Südafrika (6,5 Mio. t).