

Methodische Erläuterungen

Die Methodik der Seeverkehrsstatistik hat sich mit dem Berichtsjahr 2000 in wesentlichen Punkten geändert. Anlass für die Neuordnung war die Seeverkehrsstatistik-Richtlinie der Europäischen Union¹⁾. Die neuen Vorgaben der Richtlinie fanden ihren Niederschlag im nationalen Verkehrsstatistikgesetz²⁾, das zum 1. Januar 2000 in Kraft trat.

Unter "Seeverkehr" sind nunmehr sämtliche Ankünfte und Abgänge von (See-)Schiffen³⁾ in Häfen zu verstehen, wenn die Fahrt ganz oder teilweise auf See stattfindet bzw. stattfand.

Abweichend von der Nachweisung vor dem Jahr 2000 ist somit auch der Seeverkehr der Binnenhäfen enthalten. Die „See“ wird dann befahren, wenn die Fahrt nicht ausschließlich auf Binnenwasserstraßen (Flüsse und Kanäle) im Sinne des Bundeswasserstraßengesetzes stattfindet.

Die Ergebnisse ab dem Berichtsjahr 2000 sind mit den Daten der Vorjahre nicht vollständig vergleichbar. Dies betrifft insbesondere die Ergebnisse nach Ladungs- und Schiffsarten.

Bei den Ladungsarten wird wie bisher generell die „äußere“ Ladungsart erfasst⁴⁾.

Generell werden die Bruttogewichte der Güter nachgewiesen, also die Nettogewichte einschließlich der Verpackung der Güter, jedoch ohne die Gewichte der eingesetzten Transportfahrzeuge und Container. Die Eigengewichte werden nachrichtlich abgedruckt. Sie werden, abweichend von den Vorjahren, auf Grund von Durchschnittsgewichten eingeschätzt. Die in diesem Beitrag genannten Umschlagszahlen können insbesondere im Fähr- und Containerverkehr gegenüber den von den Seehäfen selbst publizierten Ergebnissen abweichen. Die von den Häfen selbst veröffentlichten Umschlagszahlen schließen in der Regel die Gewichte der beförderten Fahrzeuge und Container mit ein und sind damit höher als die Zahlen der amtlichen Seeverkehrsstatistik.

In der Darstellung der Ergebnisse wird zwischen Güterumschlag und Güterbeförderung unterschieden. Der Güterumschlag umfasst sämtliche Ein- und Ausladungen in deutschen Seehäfen; bei der Güterbeförderung (oder dem Gütertransport) wird indes der einzelne Beförderungsvorgang zwischen Häfen registriert und somit ein Transport zwischen zwei deutschen Häfen nur einmal gezählt. Im Folgenden wird der Güterumschlag nachgewiesen.

Eine ausführliche Darstellung der Hintergründe und der Methodik der neuen Seeverkehrsstatistik enthält der Artikel „Die neue Seeverkehrsstatistik“ in der Zeitschrift „Wirtschaft und Statistik“, Heft 9/2000, S. 669ff. Wir senden Ihnen den Beitrag auf Anfrage gerne zu.

1) Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs, ABI. EG Nr. L 320 S. 25.

2) Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs, Artikel 1 Gesetz über die Verkehrsstatistik der See- und Binnenschifffahrt sowie des Güterkraftverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG) vom 17. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2452).

3) Eine Reihe von Schiffstypen, die nicht zum Transport von Gütern oder Personen eingesetzt werden (u. a. Fischereifahrzeuge, Bohr- und Explorationsschiffe, Schlepper), sind von der Erhebung ausgenommen.

4) Ein Container auf einem Lkw wird beispielsweise der Ladungsart „Straßengüterfahrzeug“ zugeordnet.

Zeichenerklärung:

0 = weniger als die Hälfte von 1 in der letzten besetzten Stelle, jedoch eher als nichts

- = nichts vorhanden

x = Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll

Abweichungen in den Summen durch Runden der Zahlen.

Hinweis:

Aus Platzgründen werden die Texte der Fußnoten des Tabellenteils nachfolgend abgedruckt:

1) Gebrauchte Verpackungen, Geräte von Bauunternehmen, Zirkusgut u. ä., Umzugsgut, Gold und Münzen, Sammel- und Stückgut (Transportgüter, die nach ihrer Art nicht einzugruppiert sind).

2) Ro-Ro-Fahrgastschiffe, Ro-Ro-Containerschiffe und Fährschiffe.

3) TEU = Twenty-foot-Equivalent-Unit 20 Fuß Einheit (Container von ca. 6 m Länge).