

Krämer, Hans R.

Working Paper — Digitized Version

Handelsströme auf der Ostsee

Kiel Working Paper, No. 143

Provided in Cooperation with:

Kiel Institute for the World Economy – Leibniz Center for Research on Global Economic Challenges

Suggested Citation: Krämer, Hans R. (1982) : Handelsströme auf der Ostsee, Kiel Working Paper, No. 143, Kiel Institute of World Economics (IfW), Kiel

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/47194>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Kieler Arbeitspapiere Kiel Working Papers

Arbeitspapier Nr. 143

Handelsströme auf der Ostsee

von

Hans R. Krämer

Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel

Institut für Weltwirtschaft Kiel

Abteilung I

2300 Kiel, Düsternbrooker Weg 120

Arbeitspapier Nr. 143

Handelsströme auf der Ostsee

von

Hans R. Krämer

Juni 1982

A 9 22 36 / 82
Weltwirtschaft
Kiel

Schriftliche Fassung eines Referats auf der Spezialtagung des Ostkollegs der Bundeszentrale für politische Bildung "Aktuelle Probleme der wirtschaftlichen Entwicklung des Ostseeraumes" vom 17. bis 20. Mai 1982 in der Akademie Sankelmark.

Ich danke den Teilnehmern an der Diskussion für ihre Anregungen.

+

Mit den Kieler Arbeitspapieren werden Manuskripte, die aus der Arbeit des Instituts für Weltwirtschaft hervorgegangen sind, von den Verfassern möglichen Interessenten in einer vorläufigen Fassung zugänglich gemacht. Für Inhalt und Verteilung ist der Autor verantwortlich. Es wird gebeten, sich mit Anregungen und Kritik direkt an ihn zu wenden und etwaige Zitate aus seiner Arbeit vorher mit ihm abzustimmen.

Tabellenverzeichnis

	<u>Seite</u>
Tabelle 1 - Schiffsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal nach Herkunfts-(Ost-West-Fahrt) bzw. Bestimmungsgebiet (West-Ost-Fahrt) im Ostseeraum	6
Tabelle 2 - Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal nach Gütergruppen	7
Tabelle 3 - Seeverkehr der Bundesrepublik Deutschland mit Ostseeländern	10
Tabelle 4 - Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland mit Ostseeländern	12
Tabelle 5 - Deutscher Seeverkehr nach Einsatzarten ...	15
Tabelle 6 - Güterverkehr der deutschen Ostseehäfen ...	16
Tabelle 7 - Güterverkehr des Hafens Kiel 1980 nach Ländern/Verkehrsbezirken	18
Tabelle 8 - Güterverkehr des Hafens Kiel 1980 mit Ostseeländern nach Gütern	19
Tabelle 9 - Seeverkehr der schwedischen Häfen	23
Tabelle 10 - Seeverkehr Schwedens mit den Ostseeländern	24
Tabelle 11 - Seewärtiger Außenhandel Schwedens nach Gütern	26
Tabelle 12 - Seewärtiger Außenhandel Dänemarks nach Gütern	28
Tabelle 13 - Fährverkehr über dänische Häfen	30
Tabelle 14 - Seeverkehr Finnlands nach Gütern	32
Tabelle 15 - Außenhandel und Seeverkehr zwischen Finnland und den Ostseeländern	33
Tabelle 16 - Seewärtiger Außenhandel Polens mit dem Ostseeraum nach Warengruppen	34

	<u>Seite</u>
Tabelle 17 - Seewärtiger Außenhandel Polens mit dem Ostseeraum nach Ländern	35
Tabelle 18 - Güterumschlag der polnischen Häfen	37
Tabelle 19 - Transitverkehr über Polen und polnische Häfen	38
Tabelle 20 Güterumschlag der Seehäfen und Transport- menge der Seeschifffahrt der DDR	39
Tabelle 21 - Relative Bedeutung des Ostseehandels für die Küstenstaaten	42

I.

1. Wenn man die Grenzen des Meeresgebietes festlegt, das im Rahmen eines Referats über Ostseeprobleme betrachtet werden soll, dann mag für das eine oder andere Thema die zentrale Ostsee genügen, die östlich der Kadettrinne beginnt und bis zu den Ålandsinseln reicht. Für das Thema "Handelsströme" wäre eine so enge Eingrenzung des Gebietes aber äußerst un zweckmäßig, denn damit würden einige der verkehrspolitisch interessantesten Gewässer aus der Betrachtung ausgeschlossen: Es handelt sich - im Norden angefangen - um das Bottnische Meer, dann um die Finnische Bucht, die Rigaer Bucht, um die Zone der Meerengen - das sog. Beltmeer - sowie um Kattegat und Skagerrak. Man braucht nur daran zu denken, daß am Bottnischen Meer der Erzausfuhrhafen Lulea liegt, an der Finnischen Bucht Leningrad und Tallin sowie an der Rigaer Bucht ein weiterer bedeutender Hafen, so ist klar, daß die Nebenmeere der Ostsee bei einer Betrachtung der Handelsströme mit erfaßt werden müssen. Aus deutscher Sicht wäre das natürlich schon deshalb notwendig, weil anderenfalls die deutschen - und die dänischen - Häfen des Beltmeeres nicht behandelt werden könnten.

2. Ernstlich zweifelhaft wird die Sache auch erst, wenn man sich das Gebiet nördlich der dänischen Inseln ansieht: also Skagerrak und Kattegat. Ist dort noch Ostsee? Steht man auf der Sandbank vor Skagen, so kann man gut den Eindruck bekommen, daß dort die Ostsee deutlich von der Nordsee zu unterscheiden sei. Damit würde man freilich z.B. von der Einteilung des Internationalen Rates für Meeresforschung (International Council for the Exploration of the Sea = ICES) abweichen. Danach liegt der "richtige" Ort nicht bei Skagen, sondern bei Hanstholm südlich der Jammerbucht: Dort beginnt für die ICES die Grenze zwischen Nordsee und Skagerrak, und das Skagerrak

wie das Kattegat gehören zum Bereich III, der die Ostsee und ihre Randmeere umfaßt. III a Nord ist das Skagerrak, III a Süd das Kattegat und III b, c, d der "Rest" der Ostsee.

3. Es ist auch nicht nur die Meereseinteilung für die Forschung oder die nordatlantische Fischerei, die Skagerrak und Kattegat mit der Ostsee zusammenfaßt. Auch im Hinblick auf die Seeschifffahrt gibt es gute Gründe, diese Wasserstraßen gemeinsam zu behandeln. Insbesondere die Fährverbindungen von Skandinavien zum Festland beginnen, vom Westen aus gesehen, mit der Linie zwischen Kristiansand in Norwegen und Hirthals in Dänemark und weiteren Linien von norwegischen Skagerrakhäfen aus, darunter die Linien Oslo-Kopenhagen und Oslo-Kiel. Die beiden letzten befahren also jedenfalls teilweise die "eigentliche" Ostsee. Dieser Hinweis auf die Verbindungen Norwegens zur Ostsee soll hier aber genügen. Oslo wird nicht zu den Ostseehäfen gerechnet, dafür aber die ostjütischen, nordseeländischen und schwedischen Häfen am Kattegat.

Das entspricht übrigens der Abgrenzung der Ökologen: Das "Übereinkommen über den Schutz der Meeresumwelt des Ostseegebiets" vom 22. März 1974 gilt bis zum Breitengrad von Kap Skagen.

II.

4. Betrachtet man die Ostsee als Schifffahrtsweg, dann dient sie einerseits dem reinen Ostseeverkehr, d.h. dem Verkehr, der zwischen zwei oder mehreren Ostseehäfen stattfindet, und andererseits dem Verkehr, der die Ostseehäfen mit Häfen in anderen Meeren verbindet. Beim reinen Ostseeverkehr wären wiederum zwei Kategorien zu unterscheiden, nämlich die Küstenschifffahrt zwischen Häfen desselben Landes - etwa zwischen Flensburg und Kiel - und die Schifffahrt zwischen Ostseehäfen verschiedener Länder - so

zwischen Travemünde und Kopenhagen. Die Schifffahrt, die über das Ostseegebiet hinausgreift, kann ebenfalls unterteilt werden: Außer dem Verkehr, der in einem Ostseehafen beginnt bzw. endet, gibt es den Transitverkehr, bei dem die Ostsee nur zur Durchfahrt benutzt wird.

5. Für die Schifffahrt, die über das Ostseegebiet hinausgreift, sind natürlich die Ostseezugänge von besonderer Bedeutung. Solche Zugänge gibt es sowohl im Westen als auch im Osten, allerdings sind die westlichen Zugänge bei weitem die wichtigsten. Natürliche Ostseezugänge sind die dänischen Meerengen, künstlich sind der Nord-Ostsee-Kanal im Westen sowie im Osten das russische Kanalsystem (Weißmerkanal und Wolgo-Balt-Kanal).

Schiffe, die aus der Nordsee und durch das Skagerrak kommen, haben im Kattegat zwischen zwei Seewegen zu wählen: Wegen der dänischen Inseln (insbesondere Laesø und Anholt) kann das Kattegat nur entweder auf der jütischen Seite oder in dem (tieferen) Fahrwasser vor der schwedischen Küste befahren werden. Der kürzeste Weg in die eigentliche Ostsee verläuft entlang der schwedischen Seite des Kattegat und dann durch den Øresund. Die Möglichkeit, diesen Weg zu benutzen, besteht aber nur für relativ kleine Schiffe, weil die Wassertiefe im südlichen Øresund so gering ist. Nur Schiffe mit einem maximalen Tiefgang von 7,6 m können dort passieren, und dieser Tiefgang entspricht etwa einer Größe von 8 000 bis 9 000 Tonnen Ladegewicht.

6. Größere Schiffe, die aus dem Skagerrak kommen, müssen die - um etwa 110 Seemeilen längere - Fahrt durch den Großen Belt wählen. Dort kann der Tiefgang bis zu 15 m betragen und damit das Ladegewicht rd. 100 000 Tonnen. Durch seine Tiefe ist der Große Belt als Zugang zur Ostsee auch dem Kieler Kanal überlegen, denn der höchstzulässige Schiffstiefgang im Kanal beträgt 9,5 m,

was einer Größe von 25 000 - 27 000 t dw entspricht. Für Schiffe dieser Größenordnung verkürzt die Passage durch den Kanal die Strecke um durchschnittlich 270 sm gegenüber der Fahrt um Skagen, aber der entsprechenden Kostenersparnis steht die Belastung durch Kanalgebühren gegenüber.

7. Die Kanalgebühren haben allerdings eine erfreuliche Nebenwirkung: Der Schiffsverkehr durch den Kieler Kanal wird sorgfältig nach Tonnage, Ladung, Herkunft und Ziel registriert - im Gegensatz zum Verkehr durch die dänischen Meerengen. Dort besteht zumindest seit der Aufhebung des Sundzolls kein Interesse an einer detaillierten Registrierung mehr - nur die Schiffe werden gezählt. Für den Nord-Ostsee-Kanal wurden in den letzten Jahren (1979 und 1980) zum Güterverkehr nach Herkunfts- und Bestimmungsländern und nach Gütergruppen die in Tabellen 1 und 2 angegebenen Werte ermittelt.

8. Bei der Betrachtung der Passagen durch den Nord-Ostsee-Kanal fällt auf, daß ihre Zahl von 1979 auf 1980 leicht zugenommen hat - jedoch nicht für Schiffe auf der Fahrt von und nach Polen und Schweden. Allgemein ist zu bemerken, daß die Schiffe, die für deutsche und dänische Häfen bestimmt waren bzw. von dort kamen, im Durchschnitt erheblich kleiner waren als die Schiffe mit Bestimmungs-/Herkunfts-Häfen in anderen Ostseeländern. Die Durchschnittsgröße für Schiffe, die sowjetische oder polnische Häfen anliefen, betrug mehr als 2 000 NRT, für Schiffe von und nach Dänemark nur etwa 500 NRT.

9. Im Hinblick auf den Güterverkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal muß daran erinnert werden, daß große Schiffe, insbesondere Tanker, den Kanal nicht befahren können, so daß der Kanalverkehr nicht repräsentativ für den gesamten Schiffsverkehr in die Ostsee

und aus der Ostsee ist. Immerhin enthält die Liste der beförderten Güter bis auf Rohöl die wichtigsten Gütergruppen, die im Ostseeverkehr eine Rolle spielen.

Hervorzuheben ist, daß im allgemeinen und besonders bei Kohle, Koks, Zellulose und Stückgütern der Verkehr in Ost-West-Richtung viel stärker ist als der vom Westen (Brunsbüttel) nach Osten (Holtenau). Diese Güter werden also überwiegend aus dem Ostseeraum nach Westen transportiert. Die bedeutendste Ausnahme hiervon ist die Getreidefahrt, aber auch bei Düngemitteln und Futtermitteln überwiegt der West-Ost-Verkehr.

Tabelle 1 - Schiffsverkehr im Nord-Ostsee-Kanal nach Herkunfts-
(Ost-West-Fahrt) bzw. Bestimmungsgebiet (West-Ost-
Fahrt) im Ostseeräum

Ostseehäfen	... als Herkunftsgebiet (bei Ost-West-Fahrt)				... als Bestimmungsgebiet (bei West-Ost-Fahrt)			
	Zahl der Schiffe		Größe 1000 NRT		Zahl der Schiffe		Größe 1000 NRT	
	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980
in Schleswig- Holstein	1 997	2 159	952	1 113	2 413	2 450	944	899
in der DDR	1 662	1 977	2 824	3 871	1 214	1 588	1 689	2 915
in Polen	3 125	2 893	6 320	6 135	2 792	2 571	5 402	4 932
in der UdSSR	1 750	1 771	4 281	4 497	1 588	1 627	2 394	2 496
in Finnland	3 524	3 803	4 182	4 739	2 802	3 043	3 145	3 648
in Dänemark	4 027	4 548	1 833	2 269	4 721	5 020	2 254	2 355
in Schweden	3 916	3 809	3 933	4 128	3 985	3 830	3 290	3 222
davon: Sund und Kattegat	853	1 021	630	741	1 231	1 301	680	753
in Norwegen	101	110	43	69	117	152	57	99
Häfen an Kanal und Eider	5 331	5 035	2 423	2 287	5 505	5 290	2 483	2 386
Schiffsverkehr insgesamt	25 433	26 105	26 791	29 106	25 137	25 571	21 658	22 951
ohne Häfen an Kanal und Eider	20 102	21 070	24 368	26 819	19 632	20 281	19 175	20 565

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie 8, Reihe 5 -
Seeschifffahrt, versch. Jgg.

Tabelle 2 - Güterverkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal
nach Gütergruppen (1 000 t)

Gütergruppe	West-Ost-Fahrt		Ost-West-Fahrt	
	1979	1980	1979	1980
Erdöl-Derivate	3 184	3 391	3 544	3 823
Kohle	1 300	1 249	3 300	2 749
Erze	827	827	214	199
Holz	61	102	5 876	5 923
Zellulose	18	20	1 099	962
Getreide	2 121	3 032	732	787
Düngemittel	1 568	1 550	1 124	1 415
Futtermittel	1 947	2 063	243	239
Salz	899	918	66	50
Eisen und Stahl	2 866	2 904	2 195	2 018
Kiesabbrände	71	69	62	61
Andere Massen- güter	2 804	2 736	3 203	3 021
Stückgüter	7 249	8 349	13 138	13 619
Lebende Tiere	5	2	12	5
Zusammen	24 919	27 213	34 808	34 869

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie 8, Reihe 5 - Seeschifffahrt, 1980, S. 176, 177.

10. Den detaillierten Angaben für den Nord-Ostsee-Kanal sind einige globale Zahlen über den gesamten Schiffsverkehr in die Ostsee und aus der Ostsee hinzuzufügen.

1975 und 1979 wurden folgende Passagen¹ gezählt:

	1975	1979
Öresund, nördl. Zufahrt	35 000	29 000
Öresund, südl. Zufahrt	30 000	23 000
Großer Belt	20 000	21 000
Kleiner Belt	10 000	9 000
Nord-Ostsee-Kanal	55 000	51 000

Rechnet man den Öresund nur als eine Zufahrt zur Ostsee, dann zeigt sich, daß nicht ganz die Hälfte der Schiffe, die in die Ostsee fahren oder aus der Ostsee kamen, den Kanal benutzten. Hinsichtlich der Tonnage ergibt sich allerdings ein anderes Bild. Weil die größeren Schiffe durch den Belt fahren müssen, wirkt sich deren höhere Ladefähigkeit so aus, daß in Tonnen berechnet weit mehr Güter durch die dänischen Meerengen transportiert werden als durch den Kanal. Den 50 Millionen Tonnen, die im Jahre 1975 durch den Kanal befördert wurden, standen schätzungsweise 125 bis 150 Millionen Tonnen beim Transport durch die Meerengen gegenüber². Die durch Belt und Öresund beförderten Gütermengen waren 1975 also etwa dreimal so groß wie die Mengen, die den Kanal passierten. Inzwischen dürfte sich das Verhältnis eher zum Nachteil des Kanals verschoben haben, denn der Anteil des Frachtguts, das mit größeren Schiffen transportiert wird, hat im allgemeinen zugenommen, so auch im Ostseeverkehr. Den 60 Millionen Tonnen, die im Jahre 1979 durch den Kanal befördert wurden, dürften also

¹ "Østersøen" [Kopenhagen] 1979, S. 89. - Danmarks Statistik: Statistisk Årbog 1981, S. 203. - Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 5. - Seeschifffahrt, 1980, S. 174.

² Schätzung in "Østersøen", a.a.O., S. 90.

reichlich 150 Millionen Tonnen entsprechen, welche die Meerengen passierten.

III.

11. Dem bisher betrachteten "externen" Ostseeverkehr (also mit Häfen außerhalb des Ostseeraums) ist der "interne" Verkehr hinzuzufügen. Um dafür einen Überblick über die Handelsströme auf der Ostsee zu gewinnen, kann von den deutschen Zahlen ausgegangen werden, denn sie umfassen sowohl den "internen" deutschen Ostseehandel - nämlich den zwischen deutschen und anderen Ostseehäfen - als auch den "externen", der deutsche Häfen außerhalb des Ostseegebietes berührt.

12. Der gesamte Schiffsverkehr zwischen der Bundesrepublik und den eigentlichen Ostseeländern lag in den vergangenen vier Jahren bei etwas über 25 Millionen Tonnen. Zu erwähnen ist außerdem der Schiffsverkehr mit den norwegischen Häfen am Skagerrak, der seit 1977 von 1,3 Millionen Tonnen auf 1,8 Millionen Tonnen angewachsen ist und den Fährverkehr von Kiel nach Oslo umfaßt. Ferner ist auf den Güterverkehr der Bundesrepublik mit den Häfen am Schwarzen und Kaspischen Meer hinzuweisen (je etwa eine halbe Million Tonnen in den letzten drei Jahren). Hierbei handelt es sich um Durchgangsverkehr, der die Ostsee und ab Leningrad das russische Kanalsystem - nämlich den Wolgo-Balt-Schiffahrtsweg - benutzt und auch eine Verbindung zu den iranischen Häfen am Kaspischen Meer herstellt.

Tabelle 3 - Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland
mit Ostseeländern (1 000 t)

Verkehrsbezirk		1977	1978	1979	1980
Dänemark Ostsee/Kattegatt	V	3 365	3 536	3 346	3 432
	E	2 266	2 539	2 701	3 152
	G	5 631	6 075	6 047	6 584
Schweden	V	3 470	2 676	3 117	3 635
	E	3 635	4 034	4 401	3 958
	G	7 105	6 710	7 518	7 595
Finnland	V	887	905	1 390	1 518
	E	2 011	1 886	2 139	2 361
	G	2 898	2 791	3 529	3 879
UdSSR (Finn. Bucht)	V	364	585	476	1 052
	E	159	245	354	327
	G	523	830	830	1 379
UdSSR (Ostsee)	V	826	935	1 173	980
	E	5 747	5 988	5 814	3 470
	G	6 573	6 923	6 987	4 450
Polen	V	175	146	264	152
	E	1 818	2 094	2 139	1 377
	G	1 993	2 240	2 403	1 529
DDR	V	396	150	162	130
	E	19	12	26	7
	G	415	162	188	137
Ostseeländer insgesamt	V	9 483	8 933	9 928	10 899
	E	15 655	16 798	17 574	14 652
	G	25 138	25 731	27 502	25 551
Norwegen (Skagerak)	V	643	629	792	966
	E	622	644	742	804
	G	1 265	1 273	1 534	1 770
UdSSR (Schw., Kasp. Meer)	V	6	135	268	292
	E	378	471	227	128
	G	384	606	495	420
Insgesamt	V	10 132	9 697	10 988	12 157
	E	16 655	17 913	18 543	15 584
	G	26 787	27 610	29 531	27 741

V = Versand; E = Empfang; G = Gesamt.

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie 8, Reihe 5 - Seeschifffahrt, versch. Jgg.

13. Zusammen mit dem Durchgangsverkehr erreichte der deutsche Güterverkehr über die Ostsee 1979 mehr als 30 Millionen Tonnen, ging 1980 allerdings auf 29 Millionen Tonnen zurück. Für den Schiffsverkehr mit den einzelnen Ländern schwanken die Zahlen im Zeitablauf erheblich (vgl. Tabelle 3). Im allgemeinen liegen die per Schiff aus den Ostseeländern empfangenen Mengen beträchtlich über den dorthin versandten Mengen. Ausnahmen bestehen lediglich im Schiffsverkehr mit der RSFSR (Finnische Bucht), der DDR (bei sehr kleinen Gesamtwerten) und den dänischen Ostseehäfen.

14. Die Transportzahlen sind zwar nicht identisch mit den Außenhandelszahlen. Sie lassen aber gute Schlüsse auf die Bedeutung der Ostsee für den Außenhandel der Bundesrepublik mit den Anrainerstaaten zu. Nur muß bedacht werden, daß der mengenmäßige Außenhandel dann größer ist als der Seeverkehr, wenn andere Handelswege in Betracht kommen - und der Seeverkehr mit einem Ostseeland ist dann größer als der Außenhandel, wenn das betreffende Land als Transitland für den Handel mit weiter entfernt liegenden Handelspartnern benutzt wird. Der mengenmäßige Export der Bundesrepublik nach Polen war z.B. größer als der Versand über die Ostsee, weil zahlreiche Exportgüter per Bahn oder Lastwagen transportiert wurden. Andererseits überwog der mengenmäßige Import der Bundesrepublik aus Schweden u.a. deshalb den Empfang von schwedischen Gütern über die baltischen Seewege, weil schwedisches Erz zum großen Teil über den norwegischen Hafen Narvik verladen wird. Nach Finnland war der Versand größer als der Export - also hat Finnland teilweise als Transitland gewirkt.

Tabelle 4 - Außenhandel der Bundesrepublik Deutschland mit Ostseeländern (1 000 t)

	Außenhandel			Seeverkehr über die Ostsee				
				alle BRD-Häfen		nur Ostsee-häfen		
		1979	1980		1979	1980	1979	1980
Dänemark	Export	3 925	3 430	Versand	3 346	3 432	2 235	2 291
	Import	4 280	4 678	Empfang	2 701	3 152	1 677	1 871
	Ges. Handel	8 200	8 101	Ges. Seeverkehr	6 041	6 584	3 912	4 162
Schweden	Export	3 464	3 463	Versand	3 117	3 635	1 364	1 360
	Import	11 372	10 220	Empfang	4 401	3 958	2 049	1 687
	Ges. Handel	14 836	13 683	Ges. Seeverkehr	7 518	7 593	3 413	3 047
Finnland	Export	999	951	Versand	1 390	1 518	552	618
	Import	2 097	2 237	Empfang	2 139	2 361	943	1 005
	Ges. Handel	3 096	3 188	Ges. Seeverkehr	3 529	3 879	1 495	1 623
UdSSR	Export	3 421	3 856	Versand	1 642	1 620	11	47
	Import	18 784	15 978	Empfang	7 091	4 595	472	265
	Ges. Handel	22 205	19 834	Ges. Seeverkehr	8 733	6 215	483	312
Polen	Export	1 181	1 098	Versand	264	152	58	12
	Import	4 676	3 887	Empfang	2 139	1 377	451	345
	Ges. Handel	5 857	4 985	Ges. Seeverkehr	2 403	1 529	509	357
DDR	Export	4 059	4 150	Versand	162	133	2	-
	Import	9 517	10 092	Empfang	26	7	-	3
	Ges. Handel	13 576	14 242	Ges. Seeverkehr	188	137	2	3

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie 7, Reihe 3 - Außenhandel nach Ländern und Waren, Fachserie 8, Reihe 5 - Seeschifffahrt, versch. Jgg. - Statistisches Jahrbuch 1981 für die Bundesrepublik Deutschland.

15. Solche Überlegungen verbieten es, aus den Seeverkehrszahlen einfach Schlüsse auf den Außenhandel zu ziehen und umgekehrt. Trotzdem zeigt ein Vergleich der Zahlen deutlich, daß die Ostsee als Transportweg für den Handel der Bundesrepublik Deutschland mit den Ostseeländern von entscheidender Bedeutung ist. Da die skandinavischen Staaten besonders gut über die Ostsee und besonders schlecht auf andere Weise zu erreichen sind, spielt der seewärtige Handel mit ihnen eine besonders große Rolle. Diese Rolle ist geringer bei den Ländern, die auf dem Landweg (auch per Pipeline) gut zu erreichen sind - oder über Binnenwasserstraßen und Häfen an anderen Meeren. Besonders gering ist die Rolle des Seeverkehrs im Handel zwischen der Bundesrepublik und dem Ostseeland DDR - etwa 1 vH -; dagegen hatte der Binnenschiffsverkehr mit 4,3 Millionen Tonnen im Jahre 1979¹ eine erhebliche Bedeutung.

16. Wenn man den Schiffsverkehr mit dem Ostseegebiet zum gesamten deutschen Seeverkehr in Beziehung setzt, dann ergibt sich, daß er etwa ein Sechstel des Gesamtverkehrs ausmacht. Davon wird außerdem nur etwa ein Drittel über die deutschen Ostseehäfen abgewickelt. (Von dem Seeverkehr mit den skandinavischen Ländern läuft aber mehr als die Hälfte über die schleswig-holsteinischen Häfen an der Ostsee) - vgl. Tabelle 4.

Ein solches Mißverhältnis zwischen Gesamtseeverkehr und Ostseeverkehr ist unter den Ostseeanrainern nur für die Bundesrepublik festzustellen, weil der deutsche seewärtige Außenhandel ganz überwiegend in den Nordseehäfen umgeschlagen wird. Nur in der

¹ Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 1981 für die Bundesrepublik Deutschland, S. 273.

Sowjetunion besteht noch eine ähnliche Situation. Dort macht der Ostseeverkehr etwa ein Viertel des seewärtigen Außenhandels aus, während der "Rest" über sowjetische Häfen geht, die an anderen Meeren liegen¹. Von den übrigen Ostseeländern verfügt nur Dänemark über einen bedeutenden Hafen außerhalb des Ostseeraums (Esbjerg), ist aber ganz überwiegend auf den Schiffsverkehr über die Ostsee angewiesen.

17. Bei einer Schiffsart allerdings spielen die deutschen Ostseehäfen innerhalb der Bundesrepublik sogar eine dominierende Rolle: Der Ro/Ro-Verkehr über die Häfen Lübeck, Puttgarden und Kiel ist ungefähr dreimal so groß wie der Ro/Ro-Verkehr über die deutschen Nordseehäfen. Das liegt an dem regen Fährverkehr dieser drei Häfen mit Skandinavien (Dänemark, Schweden, Finnland, Norwegen). Tankschiffe und Containerschiffe suchten die deutschen Ostseehäfen dagegen fast gar nicht auf (Tabelle 5).

18. Von den deutschen Ostseehäfen erzielte Lübeck (einschl. Travemünde) den größten Umschlag - etwa die Hälfte. Puttgarden ist insofern bemerkenswert, als dort der Versand den Empfang deutlich überwog. In den anderen Ostseehäfen war der Empfang größer als der Versand. Das trifft übrigens auch für die Nordseehäfen zu. Dort war in den letzten vier Jahren die Menge der entladenen Güter mehr als dreimal so groß wie die Menge der verladenen Güter (vgl. Tabelle 6). Der Hauptgrund dafür ist, daß die schweren Massengüter - Rohstoffe, Energieträger - ganz überwiegend importiert werden.

¹ Østersøen, [Kopenhagen] 1979, S. 92.

Tabelle 5 - Deutscher Güterverkehr nach Einsatzarten 1980
(1 000 t)

		Insgesamt	Linienfahrt Fährverkehr	Trampfahrt	Tankerfahrt
Deutscher Seeverkehr	V	40 017	16 967	13 984	9 061
	E	118 958	15 419	51 033	52 506
davon: mit dem Ostseegebiet					
	V	10 769	4 746	4 663	1 359
	E	14 645	4 998	5 601	4 046
mit der DDR					
	V	130	0	130	-
	E	7	1	7	-
mit Nordeuropa und Grönland					
	V	2 154	490	972	692
	E	9 057	595	7 882	580

Schiffsarten (Spezialschiffe)

		Tankschiffe	Container- schiffe	Ro/Ro-Schiffe einschl. Fähr- schiffe
Deutscher Seeverkehr	V	9 086	4 723	5 124
	E	52 567	4 685	4 628
davon: Ostseehäfen				
	V	1	48	3 860
	E	303	8	3 594
davon: Lübeck				
	V	-	-	1 999
	E	26	-	2 108
Puttgarden				
	V	-	-	1 660
	E	-	-	1 275
Kiel				
	V	-	48	201
	E	134	8	206
Nordseehäfen				
	V	9 085	4 676	1 264
	E	52 264	4 677	1 034

V = Versand; E = Empfang.

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie 8, Reihe 5 - Seeschifffahrt, versch. Jgg.

Tabelle 6 - Güterverkehr der deutschen Ostseehäfen
1977 - 1980 (1 000 t)

		1977	1978	1979	1980
Ostseehäfen der					
Bundesrepublik	V	4 721	4 526	4 985	4 976
Deutschland	E	6 989	7 547	7 944	7 444
davon:					
Lübeck	V	2 515	2 297	2 662	2 594
	E	3 469	3 953	4 215	3 828
Puttgarden	V	1 541	1 456	1 562	1 660
	E	1 013	943	1 074	1 275
Kiel	V	337	411	428	396
		984	1 138	1 076	952
Flensburg	V	48	49	38	30
	E	717	704	743	696
Deutsche					
Nordseehäfen	V	32 571	35 404	35 518	35 041
	E	102 244	101 752	118 023	111 514

V = Versand; E = Empfang.

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie 8, Reihe 5 - Seeschifffahrt, 1980, S. 150.

IV.

19. Die gütermäßige Zusammensetzung des Handels über die Ostsee sei am Beispiel Kiels dargestellt. Die Kieler Hafenstatistik für das Jahr 1980 weist einen Güterverkehr mit allen sog. Verkehrsbezirken in der Ostsee auf (Tabelle 7). Bei Schweden, Finnland, Polen und der DDR sind diese Verkehrsbezirke identisch mit den betreffenden Ländern. Da Dänemark auch Nordseehäfen besitzt, ist der Bezirk Dänemark/Ostsee und Kattegat besonders ausgewiesen, und die Ostseebezirke der UdSSR sind aufgeteilt in UdSSR/RSFSR (Ostsee) und UdSSR/Litauen, Estland, Lettland.

Im Durchgangsverkehr Ostsee-Weißmeerkanal hat der Hafen Kiel Verbindung zum Verkehrsbezirk UdSSR/Weißmeer und über den Wolga-Balt-Kanal auch zum Verkehrsbezirk UdSSR/Schwarzes Meer, Kaspisches Meer. Ebenfalls zum Durchgangsverkehr über die Ostsee ist die Verbindung Kiel-Oslo zu rechnen, d.h. der Güterverkehr mit dem Verkehrsbezirk Norwegen/Skagerrak.

20. Der Ostseeverkehr Kiels betrug 1980 über 900 000 Tonnen, etwa drei Viertel des Gesamtverkehrs des Kieler Hafens. Zum Vergleich seien einige der wichtigen "westlichen" Verbindungen Kiels erwähnt: etwa Rotterdam, das 51 000 Tonnen - vorwiegend Mineralölerzeugnisse - lieferte, Südafrika, woher 21 000 Tonnen Kohle kamen und Indien/Bengalen, von wo 65 000 Tonnen Futtermittel bezogen wurden.

Diese Futtermittel wurden vermutlich zum Teil über die Ostsee reexportiert. Jedenfalls weist die Hafenstatistik einen Versand von über 22 000 Tonnen Futtermitteln nach Schweden, Norwegen/Skagerrak, Dänemark/Ostsee, Polen und UdSSR/Schwarzes, Kaspisches Meer aus. Alle Posten des Güterverkehrs Kiels über die Ostsee sind in Tabelle 8 zusammengestellt. Auch wenn es sich zum Teil um kleine Posten handelt, vermitteln sie doch ein lebendiges Bild von der Vielfalt der Erzeugnisse, die Gegenstand des Handels über die Ostsee sind.

Tabelle 7 - Güterverkehr des Hafens Kiel 1980
nach Ländern/Verkehrsbezirken (Tonnen)

Verkehrsbezirk	Versand	Empfang	Gesamtverkehr
Dänemark/Ostsee	11 700	74 200	85 900
Schweden	96 800	216 400	313 200
Finnland	16 800	77 000	93 800
UdSSR/SFSR, Ostsee	6 500	66 300	72 800
UdSSR/Lit.Estl.Lettl.	39 700	46 200	85 900
Polen	3 200	53 900	57 100
DDR	-	2 500	2 500
Ostseeländer			711 200
Norwegen/Skagerrak	98 200	84 300	182 500
UdSSR/Schw., Kasp. Meer	11 000	-	11 000
Ostseeländer und Randbezirke			904 700
Bundesrepublik Deutschland	11 600	45 100	56 700
Norwegen/Nordsee, Atlantik	18 000	27 300	45 300
UK/Nordsee	30 500	36 500	67 000
Rotterdam	400	51 400	51 800
Südafrika	300	20 800	21 100
Indien/Bengalen	-	64 900	64 900
Belgien	400	17 600	18 000
Libyen	14 200	-	14 200
Andere Verkehrsbezirke			97 300
Gesamtverkehr 1980			1 341 000

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie 8, Reihe 5 - Seeschifffahrt.

Tabelle 8 - Güterverkehr des Hafens Kiel 1980
mit Ostseeländern nach Gütern (Tonnen)

Erzeugnis	Versand	Empfang	Partnerstaat/ Verkehrsbezirk
Getreide	1 500	30 700	Dänemark/Ostsee
Früchte, Gemüse	100	-	Schweden
Holz und Kork		10 400	Finnland
		1 600	Schweden
		500	UdSSR/RSFSR, Ostsee
		9 600	UdSSR/Weißmeer
Zucker		110	Finnland
Genußmittel ohne Getränke	3 100		Finnland
	5 100		UdSSR/Lit.Est.Lett.
	3 800		UdSSR/RSFSR, Ostsee
Fleisch, Eier, Milch	400		Finnland
		200	Schweden
		200	Dänemark/Ostsee
	300		UdSSR/Lit.Est.Lett.
Getreide-, Obst- und Gemüseerzeug- nisse	2 400		Norwegen/Skagerak
	400		UdSSR/Lit.Est.Lett.
Futtermittel		900	Finnland
	1 400		Schweden
	3 600		Norwegen/Skagerrak
	3 000	1 700	Dänemark/Ostsee
	3 200		Polen
	11 000		UdSSR/Schw.Kasp.Meer
Ölsaaten	3 300		Finnland
	2 000		UdSSR/Lit.Est.Lett.
Steinkohle, Briketts		53 700	Polen
Kraftstoffe, Heizöl		35 600	UdSSR/Lit.Est.Lett.
		65 900	UdSSR/RSFSR, Ostsee
Eisen- und Stahl- abfälle	2 700	200	Dänemark/Ostsee
Roheisen, Rohstahl	1 700		Finnland
		200	Dänemark/Ostsee
Stahlhalbzeug		2 000	Finnland
		100	Schweden
Stab-, Formstahl		600	Finnland
		3 600	Schweden

Erzeugnis	Versand	Empfang	Partnerstaat/ Verkehrsbezirk
Stahlblech, Bandstahl	100	1 900	Finnland
		8 600	Schweden
		19 500	Dänemark/Ostsee
Rohre, Gießerei- erzeugnisse	100	200	Schweden
NE-Metalle, Halbzeug	500 200	100	Schweden
			UdSSR/Lit.Est.Lett.
			UdSSR/RSFSR,Ostsee
Sand, Kies, Bims, Ton	100		Schweden
		500	Dänemark/Ostsee
Andere Steine und Erden	100	90 200	Schweden
		8 400	Dänemark/Ostsee
Chem. Düngemittel	600 300	100	Finnland
		1 100	Schweden
Chem. Grundstoffe	600 400 800 400		UdSSR/Lit.Est.Lett.
		800	Finnland
		200	Schweden
			UdSSR/Lit.Est.Lett.
Andere chem. Erzeugnisse	2 800 700 4 300 800	1 600	Finnland
		1 500	Schweden
			UdSSR/Lit.Est.Lett.
			UdSSR/RSFSR,Ostsee
Fahrzeuge	100 2 800 20 200		Finnland
		1 900	Schweden
			Norwegen/Skagerak
Landmaschinen	100		Finnland
Elektr.Erzeugnisse, Maschinen	100 100 300 1 500		Finnland
		100	Schweden
		200	Norwegen/Skagerak
		100	Dänemark/Ostsee
		500	UdSSR/Lit.Est.Lett.
Eisen-, Blech- und Metallwaren		3 100	Schweden

Erzeugnis	Versand	Empfang	Partnerstaat/ Verkehrsbezirk
Glas- u.a. Min.Waren	200	100	Finnland UdSSR/Lit.Est.Lett.
Leder- und Textil- waren		1 200	UdSSR/Lit.Est.Lett.
Sonstige Waren (u.a. Papier und Pappe, Möbel)	100 100	54 800 8 300	Finnland Schweden
		500	Norwegen/Skagerak
	100	300	Dänemark/Ostsee
		1 300	UdSSR/Lit.Est.Lett.
Besondere Transport- güter (u.a. Sammel- und Stückgut)	3 800 90 700 74 000 4 400	3 800 95 900 83 600 12 500	Finnland Schweden Norwegen/Skagerak Dänemark/Ostsee
		100	Polen
	24 300	7 100	UdSSR/Lit.Est.Lett.
	1 300		UdSSR/Lit.Est.Lett.

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden, Fachserie 8, Reihe 5 - Seeschifffahrt, versch. Jgg.

V.

21. Während beim Ostseeverkehr der Bundesrepublik der Außenhandel weit im Vordergrund steht, ist für die skandinavischen Länder das Meer auch eine bedeutende "Binnenwasserstraße". Ein Großteil des Binnenhandels wird durch die Küstenschiffahrt auf der Ostsee abgewickelt. In Dänemark ist der Anteil des Binnenschiffsverkehrs besonders hoch, weil der Transport zwischen den Inseln und von den Inseln nach Jütland notwendigerweise per Schiff erfolgen muß. Aber auch der Binnenverkehr zwischen den Küstenorten Schwedens und Finnlands macht einen beträchtlichen Teil des gesamten Schiffsverkehrs aus. In Schweden entfielen vom gesamten Umschlag im Jahr etwa 30 vH auf den Verkehr mit anderen schwedischen Häfen.

22. Wenn man Göteborg (am Kattegat) zu den schwedischen Ostseehäfen rechnet, dann wird der gesamte seewärtige Außenhandel Schwedens zumindest streckenweise über die Ostsee abgewickelt. Beim internationalen Seeverkehr führt die Fahrt allerdings häufig weit über die Ostsee hinaus. Der interne Schiffsverkehr Schwedens dagegen spielt sich zu einem weit größeren Teil auf der Ostsee ab. Abzuziehen sind vor allem die (nicht sehr großen) Mengen, die über das innerschwedische Kanalsystem transportiert werden¹.

¹ Zum innerschwedischen Schiffsverkehr vgl. Sveriges officiella statistik, Sjöfart, 1979, Tab. 23.

Tabelle 9 - Seeverkehr der schwedischen Häfen
(Millionen t)

	1978	1979	1980
Einfuhren über die Häfen	48,5	56,3	55,0
davon: per Schiff	42,5	49,8	48,3
Fährverkehr	6,0	6,5	6,7
Empfang im Binnenverkehr	15,5	17,5	17,9
davon: per Schiff	15,2	17,2	17,6
Fährverkehr	0,3	0,3	0,3
Ausfuhren über die Häfen	34,2	36,4	34,9
davon: per Schiff	26,9	28,7	27,3
Fährverkehr	7,3	7,7	7,6
Versand im Binnenverkehr	15,4	17,5	17,8
davon: per Schiff	15,1	17,2	17,5
Fährverkehr	0,3	0,3	0,3
Gesamtumsatz	113,5	127,8	125,6
davon: Binnenumsatz	30,8	35,0	35,7

Quelle: Sveriges officiella statistik, Statistiska meddelanden, 1981: 29.

23. Der Außenhandel Schwedens mit den Ostseeländern ist in Tabelle 10 dargestellt, wobei die Transporte per Schiff besonders ausgewiesen sind.

Tabelle 10 - Seeverkehr Schwedens mit den Ostseeländern
1979 (1 000 t)

	Import	davon: per Schiff	Export	davon: per Schiff
Bundesrepublik Deutschland	3 542	2 276	11 571	3 414
davon: Ostseehäfen		1 364		2 049
Dänemark	3 357	2 358	4 473	2 652
Finnland	2 844	2 002	2 898	2 333
UdSSR	5 327	5 295	247	213
Polen	1 424	1 199	3 142	1 436
DDR	754	472	601	399
Ostseeländer insgesamt	17 248	13 602	22 732	10 450
Nur Ostseehäfen		12 690		9 085
Gesamter Außenhandel	55 084	48 044	57 213	26 185

Quelle Sveriges officiella statistik, Statistiska meddelanden 1981: 28. - Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, Fachserie 8, Reihe 5 - Seeschifffahrt, 1979.

Daß die schwedischen Exporte in die Bundesrepublik zu einem so großen Teil per Bahn (und nicht per Schiff) durchgeführt werden, liegt im wesentlichen daran, daß die Eisenerze (unter anderem wegen der Vereisungsgefahr in der nördlichen Ostsee) meist über Narvik ausgeführt werden. Dieser Teil des schwedischen Außenhandels mit der Bundesrepublik ist damit natürlich auch als Nicht-Ostseehandel zu identifizieren.

24. Abgesehen von dem Verkehr über Norwegen und zum Teil über Finnland gehen jedoch auch die Bahn- und Lastwagentransporte aus und nach Schweden über die Ostsee. Über die für den Schiffsverkehr genannten Zahlen hinaus ist nämlich zu berücksichtigen, daß im Fährverkehr die Güter, die auf Eisenbahnwagen und Lastwagen auf die Fähren verladen worden sind, als Außenhandel mit diesen Transportmitteln - und nicht mit dem Schiff - erfaßt werden.

25. Unter den Importgütern Schwedens dominieren ganz eindeutig Mineralöl und Mineralölprodukte. Von den 48 Millionen Tonnen Gesamtimport per Schiff fielen 31 Millionen in diese Güterkategorie, davon 4,3 Millionen aus der Sowjetunion. Bei den Ausfuhrgütern steht Eisenerz an erster Stelle. Da aber im Gegensatz zu Mineralöl (das nur per Schiff importiert wird) der größte Teil des Eisenerzes mit der Bahn über die norwegische Grenze geht, macht sich bei der Betrachtung des seewärtigen Außenhandels die dominierende Stellung des Exports von Erz in der schwedischen Ausfuhr nicht so stark bemerkbar. Immerhin bestanden zwei Drittel der Exporte per Schiff nach Polen (980 000 Tonnen) aus Eisenerz. (Mit der Bahn wurden 1 520 000 Tonnen nach Polen transportiert)¹.

Die wichtigsten Posten des seewärtigen Außenhandels Schwedens sind in Tabelle 11 zusammengefaßt, wobei daran zu erinnern ist, daß diese Güter zwar alle wenigstens streckenweise über die Ostsee transportiert wurden, ein großer Teil davon aber aus Häfen außerhalb des Ostseeraumes kam bzw. in Nicht-Ostsee-Häfen versandt wurde (vgl. dazu die Anteile des Ostseehandels in Tabelle 10). Umgekehrt gehört auch der Schiffsverkehr zwischen den schwedischen

¹ Sveriges officiella statistik, Statistiska meddelanden 1981: 28, S. 21.

Tabelle 11 - Seewärtiger Außenhandel Schwedens
nach Gütern (1 000 t)

	1979	1980
Einfuhr per Schiff	49 781	48 337
davon:		
Holzwaren, Kork	1 469	2 091
Düngemittel	1 420	1 270
Salz	1 163	1 036
Kohle, Koks, Brikett	2 758	2 601
Mineralöl und Mineralölprodukte	32 353	31 161
Eisen und Stahl	1 265	1 122
Stückgut	3 560	3 673
Ausfuhr per Schiff	28 660	27 251
davon:		
Getreide	1 137	955
Holz- und Korkwaren	1 442	1 214
Sand, Steine, Erden u.a.	2 719	2 660
Eisenerz	4 638	3 019
Papiermasse	1 569	1 282
Mineralöl und Mineralöl- produkte	3 919	5 646
Eisen und Stahl	1 333	1 180
Papier und Pappe, Faserplatten	1 307	1 237
versch. Holz, Holz- und Papierprodukte	2 815	2 614
Stückgut	5 515	4 991

Quelle: Sveriges officiella statistik, Statistiska meddelanden,
1981: 29.

Häfen (17,5 Millionen Tonnen) zur Ostseeschifffahrt, darunter als größte Posten der Transport von Mineralöl und -produkten (12,0 Millionen t), Sand, Steinen und Erden etc. (2,3 Millionen t) sowie Zement (1,5 Millionen t)¹.

VI.

26. Die in Tabelle 12 zusammengestellten Angaben über den seewärtigen Außenhandel Dänemarks weisen im großen ganzen die gleichen Warengruppen als mengenmäßig besonders wichtig für den Seeverkehr aus wie die Zahlen für Schweden. Natürlich fallen als Exportgüter die schwedischen "Spezialitäten" weg - Erze, Holz, Papier und Pappe. Dafür exportiert Dänemark größere Mengen Nahrungsmittel auf dem Seeweg.

27. Die Anteile der Ostseeländer am seewärtigen Außenhandel Dänemarks sind etwas größer als die entsprechenden Anteile Schwedens. Während in Schweden 1979 von den seewärtigen Einfuhren ein Viertel auf die Ostseeländer (Ostseehäfen) entfielen, waren es in Dänemark etwas mehr als ein Viertel (etwa 10 der 35,9 Millionen Tonnen Einfuhren über See)². Von den dänischen Ausfuhren per Schiff ging die knappe Hälfte (etwa 3,5 der 7,6 Millionen Tonnen seewärtiger Ausfuhren)² in die Ostseeländer - von den schwedischen war es ein gutes Drittel.

¹ Sveriges officiella statistik, Statistiska meddelanden 1981: 29, S. 24. In Tabelle 11 ist der Binnenumsatz doppelt gezählt (in einem schwedischen Hafen als Versand, im anderen als Empfang).

² Geschätzt nach den Teilangaben in "Statistiske efterretninger" 1980 Nr. 19, S. 447 - Seewärtige Einfuhren: Schweden 2,5; Finnland 0,5; Bundesrepublik (alle Häfen) 1,9; Osteuropa ca. 6,0 Millionen t. Seewärtige Ausfuhren: Schweden 2,1; Finnland 0,1; Bundesrepublik (alle Häfen) 1,2; Osteuropa ca. 0,5 Millionen t.

Tabelle 12 - Seewärtiger Außenhandel Dänemarks
nach Gütern (1 000 t)

	1979	1980	1981
<u>Einfuhr</u> insgesamt	42 123	40 358	37 960
Einfuhr per Schiff	35 900	34 687	32 039
davon:			
Nahrungs- und Genußmittel (außer Getreide, Öle und Fette)	2 985	2 806	2 801
Düngemittel	1 250	1 114	1 005
Sand, Steine, Erden u.a.	2 082	2 021	1 698
Kohle, Koks, Brikett	7 664	10 105	10 951
Mineralöl und Mineralölprodukte	17 718	14 513	11 771
Metalle	907	967	909
Chemische Produkte	741	741	745
<u>Ausfuhr</u> insgesamt	13 737	13 285	12 679
Ausfuhr per Schiff	7 583	7 046	6 294
davon:			
Getreide	978	1 088	512
Nahrungs- und Genußmittel (außer Getreide, Öle und Fette)	1 137	1 070	1 145
Sand, Steine, Erden u.a.	723	662	612
Mineralöl und Mineralölprodukte	2 569	1 677	1 340
Kalk, Zement und Waren daraus	470	492	566

Quelle: Danmarks statistik, Statistiske efterretninger
1980 Nr. 19, 1982 Nr. 11, Statistisk Årbog 1981.

28. An dieser Stelle muß hervorgehoben werden, daß es hier nur um einen Teil des Außenhandels - um den Außenhandel per Schiff - geht und außerdem, daß die Zahlenangaben sich auf Mengen beziehen. Beides steht miteinander in engem Zusammenhang, denn der Transport per Schiff wird gerne für schwere Güter gewählt. Empfindliche und klein dimensionierte Güter werden dagegen vorzugsweise mit Lastwagen versandt und brauchen im Haus-zu-Haus-Verkehr nicht umgeladen zu werden.

Auch bei dieser Transportart muß jedoch im Ostseeraum meist eine Strecke über See bewältigt werden - abgesehen vom Lastwagenverkehr über die deutsch-jütische Grenze. Aus diesem Grunde hat sich auf der Ostsee ein sehr lebhafter Fährverkehr entwickelt. Er verbindet vor allem Dänemark mit der Bundesrepublik Deutschland, Schweden, Norwegen und der DDR, aber auch Schweden mit der Bundesrepublik, Finnland, der DDR und Polen. Von der Bundesrepublik aus gibt es außerdem noch die Fährverbindung zwischen Travemünde und Helsinki.

Die wichtigsten dänischen Fährverbindungen sind in Tabelle 13 zusammengestellt. Dabei werden auch von dem bedeutenden innerdänischen Fährverkehr einige Linien erwähnt, weil sie teilweise der Verbindung mit dem Ausland dienen. Ein Hinweis auf die Bedeutung der dänischen Fährlinien für den Güterverkehr ergibt sich aus der Zahl der jeweils verladenen Lastkraftwagen.

Tabelle 13 - Fährverkehr über dänische Häfen

	Zahl der Fahrten (hin und zurück)		Verladene Last- wagen (Tausend)	
	1978	1979	1978	1979
<u>Überfahrten</u>				
<u>zwischen Dänemark</u>				
<u>und dem Ausland</u>				
Öresund-Fähren	92 887	84 860	292,3	292,3
davon:				
Helsingør-Helsingborg	64 408	62 427	183,8	199,4
Rødby-Puttgarden	9 394	9 304	113,3	125,3
Gedser-Travemünde	1 684	1 650	55,6	49,6
Gedser-Warnemünde	1 575	1 344	10,6	13,2
Jütland-Schweden	4 905	4 781	129,7	131,9
<u>Überfahrten innerhalb</u>				
<u>Dänemarks</u>				
Fähren über den Großen Belt	22 825	22 566	359,5	381,7
Fähren				
Seeland-Jütland	9 102	8 039	238,2	215,4
Korsør-Lohals	1 702	1 556	8,6	6,1
Tårs-Spødsbjerg	7017	6 569	62,3	43,8

Quelle: Danmarks Statistik, Statistiske efterretninger,
1980 Nr. 19.

VII.

29. Für das dritte skandinavische Ostseeland - Finnland - überwiegen unter den Waren, die über die Ostsee ausgeführt werden, Holz und Holzserzeugnisse, Zellulose, Papier und Pappe. Auf der Einfuhrseite sind es die Energieträger Mineralöl und Mineralölserzeugnisse, Kohle und Koks (vgl. Tabelle 14). Daß die "festen und flüssigen Brennstoffe" bei den Anlandungen überwiegen, ist ein Tatbestand, den Finnland also mit den anderen skandinavischen Ostseeländern gemeinsam hat. Spezifisch finnisch ist aber der hohe Anteil an sowjetischem Mineralöl (und - im Verhältnis zu Schweden - an polnischer Kohle). Das führte u.a. dazu, daß fast ein Drittel der über See importierten Waren aus der Sowjetunion kamen.

30. Die enge wirtschaftliche Verflechtung Finnlands mit der UdSSR macht sich demnach auch im Seeverkehr bemerkbar - allerdings nur auf der Empfangsseite. Der Versand finnischer Güter per Schiff in die Sowjetunion ist dagegen gering - und lag zwischen 4 und 5 vH der Gesamtverladungen. Dieser niedrige Prozentsatz ist aber nicht erstaunlich, weil die Länder eine lange gemeinsame Landgrenze haben und durch Landverkehrswege (Straßen, Eisenbahn, Binnenwasserstraßen) verbunden sind. Außerdem besteht der finnische Export in die UdSSR zu einem erheblichen Teil aus Schiffen, die aber nicht zu den über See "verladenen" Tonnen gerechnet werden.

Tabelle 14 - Seeverkehr Finnlands nach Gütern (1 000 t)

	1979	1980
Empfangene Güter	30 639	31 470
davon:		
Getreide und Getreide- erzeugnisse	412	421
Kohle und Koks	5 450	5 092
Metalle und Metall- erzeugnisse	1 024	1 305
Düngemittel	676	820
Mineralöl und Mineral- ölprodukte	14 415	14 520
Erze	1 829	2 114
Chemikalien	1 012	1 086
Verladene Güter	17 188	17 900
davon:		
Gesägtes Holz	3 704	3 696
Anderes Holz und Holzerzeugnisse	1 089	1 401
Papier und Pappe	4 215	4 225
Zellulose	1 730	1 715
Mineralöl und Mineralölprodukte	1 209	2 404

Quelle: Finlands officiella statistik, Sjöfart
1979 und 1980.

Tabelle 15 - Außenhandel und Seeverkehr zwischen Finnland und den Ostseeländern (1 000 t)

	Außenhandel 1980				Seeverkehr			
	alle Verkehrsmittel		darunter: per Schiff		1980		1979	
	Import	Export	Import	Export	Empfang	Versand	Empfang	Versand
Welt	35 982	19 317	29 178	14 837	31 470	17 900	30 639	17 188
davon:								
Schweden	3 162	3 482	2 516	2 294	4 168	3 627	3 449	3 147
Dänemark	315	811	205	660	240	697	172	551
Bundesrepublik Deutschland	979	2 199	746	1 909	(1 679	2 445	1 570	2 192)
- nur Ostseehäfen					646	1 044	557	983
DDR	315	83	302	78	336	105	276	129
Polen	3 839	48	3 829	35	3 783	142	4 410	144
UdSSR	15 373	1 860	10 165	75	(9 803	70	10 718	91)
- nur Ostseehäfen					9 591	66	10 345	87
Ostseeländer								
- alle Häfen	23 983	8 483	17 763	5 051	20 009	7 086	20 595	6 254
- nur Ostseehäfen					18 764	5 681	19 209	5 041

Quelle: Finlands officiella statistik, Utrikeshandel, 1980; Sjöfart 1979 und 1980.

Tabelle 16 - Seewärtiger Außenhandel Polens mit dem Ostseeraum nach Warengruppen (1 000 t)

		Insgesamt	davon: per Schiff
<u>Importe</u>			
Alle Güter	1979	66 828	24 650
	1980	67 325	23 310
Erze und Konzentrate	1979	20 345	6 283
	1980	21 184	6 040
Getreide	1979	9 081	8 070
	1980	9 392	8 594
Zellulose	1979	211	133
	1980	205	119
Mineralöl und - erzeugnisse	1979	18 999	3 741
	1980	18 443	2 664
<u>Exporte</u>			
Alle Güter	1979	64 475	34 933
	1980	52 276	29 379
Kohle und Koks	1979	45 319	25 626
	1980	35 130	20 493
Mineralöl und - erzeugnisse	1979	1 402	1 161
	1980	1 337	1 229
Holz	1979	1 364	738
	1980	1 358	787
Salz	1979	392	238
	1980	407	277

Quelle: Polish Maritime News 1980 Nr. 7/8, 1981 Nr. 6. -
Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 5 -
Seeschifffahrt, 1979, 1980.

Tabelle 17 - Seewärtiger Außenhandel Polens
mit dem Ostseeraum nach Ländern (1 000 t)

	Import		Export		Zusammen	
	1979	1980	1979	1980	1979	1980
Außenhandel insgesamt	66 828	67 325	64 475	52 276	131 303	119 600
davon:						
Seewärtiger Außenhandel	24 650	23 310	34 933	29 379	59 583	52 690
davon:						
Dänemark	193	66	3 421	3 667	3 614	3 733
Schweden	2 886	1 347	1 374	1 286	4 260	2 633
Finnland	49	35	4 299	3 620	4 348	3 656
UdSSR	1 265	1 911	1 278	942	2 543	2 853
DDR	-	-	1	-	1	-
Bundesrepublik Deutschland	225	225	2 532	1 852	2 757	2 077
davon:						
Ostseehäfen	58	12	451	345	509	357
Ostseeländer						
Alle Häfen	4 618	3 584	12 905	11 367	17 523	14 952
Nur Ostseehäfen (betr. BRD)	4 451	3 371	10 824	9 860	15 275	13 232

Quelle: Polish Maritime News 1980 Nr. 7/8, 1981 Nr. 6;
 Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 5 - Seeschifffahrt
 1979, 1980.

VIII.

31. Der mengenmäßige Außenhandel Polens geht etwa zur Hälfte über die Ostsee - bei den Importen ist der Anteil der Schiffstransporte kleiner, bei den Exporten größer. Der Unterschied beruht darauf, daß Polens Haupteinfuhrgüter überwiegend über die trockene Grenze ins Land kommen (Erze per Bahn, Mineralöl per Pipeline), während die Hauptausfuhrgüter (Kohle und Koks) per Schiff exportiert werden (Tabelle 16).

32. Ähnlich liegen die Verhältnisse hinsichtlich des Anteils der Ostseeländer am mengenmäßigen Außenhandel Polens. Weniger als 5 vH der polnischen Einfuhren kommen auf dem Seeweg aus den Ostseeländern. Von den polnischen Ausfuhren geht dagegen gut ein Sechstel auf diesem Wege in die Anrainerstaaten der Ostsee (Tabelle 17). Auch hier liegt das am "Sortiment": Polnische Kohle (das bei weitem wichtigste Ausfuhrgut) wird in großen Mengen in die Ostseeländer exportiert, aber Mineralöl und Erze (die wichtigsten Importgüter) kommen überwiegend woanders her - insbesondere aus der UdSSR,

Immerhin importiert Polen aber auch erhebliche Mengen schwedischen Erzes. Das - und die Tatsache, daß Schweden relativ wenig polnische Kohle bezieht - hat dazu geführt, daß Schweden das einzige Ostseeland ist, daß mehr nach Polen exportiert als es von dort bezieht. Alle anderen - abgesehen vom Sonderfall der Sowjetunion - importieren mengenmäßig weit mehr polnische Güter (d.h. Kohle) als sie dorthin versenden. An dieser Stelle sollte aber einmal mehr daran erinnert werden, daß diese Bilanz nur die Außenhandelsmengen betrifft und sich nicht etwa auf die Werte bezieht, die sich in den Zahlungsbilanzen niederschlagen. Eine Tonne Kohle ist nun einmal viel billiger als eine Tonne Maschinen.

33. Seit Ende 1980 hat der Umschlag der polnischen Häfen wegen der innenpolitischen Unruhen stark abgenommen, und vor allem ging das Verladen von Kohle um etwa zwei Drittel zurück.

Tabelle 18 - Güterumschlag der polnischen Häfen (1 000 t)

	1. Halbjahr 1979	1. Halbjahr 1980	1. Halbjahr 1981
Insgesamt	30 683	35 935	20 157
davon: Kohle	11 472	13 802	4 604
Erz	3 140	3 682	2 963
Getreide	3 418	4 881	4 665
Holz	442	502	473
andere Massen- güter (einschl. Mineralöl)	7 791	8 617	4 414
Stückgut	4 420	4 451	3 038

Quelle: Polish Maritime News 1981, Nr. 9, S. 20.

"Polish Maritime News" berichtete, daß im ersten Quartal 1981 der Umschlag von Kohle und Koks nur 22,6 vH des entsprechenden Umschlags im ersten Quartal 1980 betrug, während allgemein ein Rückgang des polnischen Hafenumschlags auf 56,5 vH des Vergleichs quartals zu verzeichnen war. Dadurch hat sich natürlich auch das Gewicht der Kohle im polnischen Außenhandel verringert.

34. Eine wichtige Besonderheit des polnischen Seeverkehrs muß noch erwähnt werden, nämlich die erhebliche Bedeutung der polnischen Häfen für den Gütertransit. Von den Transportmitteln, die Polen als Transitland benutzen, liegt zwar die Pipeline bei weitem an erster Stelle: 1980 waren von insgesamt 39 Millionen Tonnen Transitgütern reichlich die Hälfte (20 Millionen Tonnen)

sowjetisches Erdöl, das in die DDR floß. Dieser ungewöhnlich große Anteil der Pipeline-Transporte sollte aber die beachtliche Rolle des Transitverkehrs über die Ostsee nicht vergessen lassen.

Immerhin wurden zwischen 1976 und 1980 jährlich vier bis fünf Millionen Tonnen Transitgüter in den polnischen Häfen umgeschlagen, also mehr als im polnischen Ostseehandel mit jedem einzelnen der skandinavischen Länder abgefertigt wurden. Dabei handelte es sich vorwiegend um Güter, die aus der Tschechoslowakei kamen bzw. nach dort weitergeleitet wurden (Tabelle 19).

Tabelle 19 - Transitverkehr über Polen und polnische Häfen
(1 000 t)

	1976	1977	1978	1979	1980
Transitverkehr					
über Polen insgesamt	33 461	35 451	37 339	36 704	38 545
davon: Pipeline	16 794	17 922	20 003	19 971	20 399
Landtransport	12 699	12 825	12 621	12 138	13 018
über polnische Häfen	3 967	4 704	4 684	4 595	4 881
davon: Güter					
aus/nach					
CSSR	2 413	2 233	2 434	2 326	2 575
DDR	655	1 876	1 568	1 613	1 606
Ungarn	460	456	506	538	580
Andere	441	136	173	120	369

Quelle: Polish Maritime News 1981, Nr. 7/8, - Eigene Berechnungen.

Tabelle 20 - Güterumschlag der Seehäfen und Transportmenge
der Seeschifffahrt der DDR (1 000 t)

	1979	1980
<u>Güterumschlag über Kai</u>		
Erzeugnisse des Kohlebergbaus	831,6	851,6
Erzeugnisse des Erzbergbaus	3 410,6	3 752,8
Erzeugnisse des Kali- und Nichterzbergbaus (ohne Kalidünger)	1 377,8	206,8
Erzeugnisse der Metallurgie und der Gießereien	3 138,1	3 270,6
Düngemittel	1 701,9	2 818,9
Mineralöle und Teerprodukte	1 751,8	2 520,8
Übrige Erzeugnisse der chemischen Industrie	200,3	384,3
Baumaterial	358,9	434,9
Holz	396,3	397,3
Nahrungs- und Genußmittel, landwirtschaftliche Erzeugnisse	2 404,2	2 770,5
Sonstige Erzeugnisse der industriellen Produktion, Stück- und Sammelgut	1 944,1	1 871,0
Güterumschlag insgesamt	17 516	19 280
<u>Transportmenge der See-</u> <u>schifffahrt</u>	12 071	12 553
davon: <u>Einfuhr</u>	5 765	5 030
<u>Ausfuhr</u>	576	698
für Dritte	5 729	6 824

Quelle: Staatliche Zentralverwaltung für Statistik, Statistisches
Jahrbuch der DDR 1981, S. 213, 214.

IX.

35. Der seewärtige Güterumschlag der DDR betrug im Jahre 1970 insgesamt 17,5 Millionen Tonnen, 1980 waren es 19,3 Millionen Tonnen (Tabelle 20). Dabei sind im Gesamtseeverkehr - wie bei den anderen Ostseeländern - Transporte, die über die Ostsee hinausgingen, mit erfaßt. Im engeren Ostseebereich spielte für die DDR der Güterverkehr mit der Sowjetunion eine besondere Rolle - unter anderem der reguläre Liniendienst zwischen Rostock und Riga. Wenn man den Rohrleitungstransport ausnimmt, so wurde im Jahre 1979 fast die Hälfte der DDR-Importe aus der Sowjetunion auf dem Seeweg abgewickelt¹.

Dabei wurde in erheblichem Umfang die Ostsee als (letzte) Teilstrecke für sowjetische Binnenschiffe benutzt, die Ladung aus dem Innern der UdSSR für die DDR-Häfen beförderten². Im Jahre 1979 betragen diese Transporte von seegehenden Binnenschiffen über eine halbe Million Tonnen. Darunter befanden sich seit 1977 jährlich etwa 110 000 Tonnen Manganerz, die von Asow am Don nach Stralsund befördert wurden und dabei auf einer Strecke von 3 777 km sowjetische Binnenwasserstraßen benutzten und für die letzten 1 280 km die Ostsee.

37. Der sowjetische internationale Seeverkehr über die Ostsee kann für 1979 und 1980 auf 50 bis 55 Millionen Tonnen geschätzt werden. Das entspricht etwa einem Viertel der Gütertransportmenge des sowjetischen "Transportzweiges" Seeschiffahrt, die 1979 insgesamt etwa 227 Millionen Tonnen und 1980 etwa 228 Millionen Tonnen betrug³. Der angegebene Anteil von einem Viertel

¹ "Seewirtschaft" Berlin (Ost) 1980, S. 215.

² "Seewirtschaft" 1980, S. 216.

³ UdSSR in Zahlen für 1979 und 1980 (Statistisches Handbuch), Moskau 1980 und 1981.

erfaßt nur die Außenhandelstransporte, und die beträchtlichen Gütermengen des seewärtigen Binnenverkehrs zwischen den sowjetischen Ostseehäfen sind schon abgezogen¹.

38. Legt man diese Mengen für die Sowjetunion zugrunde und rechnet bei der Bundesrepublik nur den Seeverkehr über die Ostseehäfen, dann kann man versuchen, einige Angaben über die relative Bedeutung des Ostseehandels für die Volkswirtschaften der Anrainerstaaten zu machen. Ein solcher Versuch ist von einer dänischen Arbeitsgruppe² unternommen worden. Zu diesem Zweck wurden nicht nur die Gütermengen berücksichtigt, die über die Ostsee transportiert worden waren, sondern auch die Werte abgeschätzt. Wie die Verfasser selbst schreiben, sind dabei teilweise erheblich gewagte Schätzungen vorgenommen worden. Das gilt insbesondere für die Angaben zum "Bruttosozialprodukt" und zur Bewertung des Außenhandels der beteiligten RGW-Staaten. Im übrigen sind Werte von 1975 zugrundegelegt worden. Da es aber um die relativen Zahlen geht, kamen die Verfasser zu dem Ergebnis, daß die Relationen annähernd bestehen geblieben sein dürften, obwohl die absoluten Zahlen für das Jahr der Veröffentlichung (1979) größer geworden waren. Die Annahme, daß die Verhältniszahlen kaum verändert sind, erscheint auch jetzt noch plausibel, und so seien diese interessanten Angaben über die Anteile des Ostseehandels a) am gesamten Außenhandel, b) am seewärtigen Außenhandel, c) am Bruttosozialprodukt und d) an der Versorgung der Volkswirtschaft in den Uferstaaten in einer abschließenden Tabelle (21) unterbreitet. Sie basieren auf der genannten däni-

¹ Die Schätzung basiert auf einer Schätzung einer dänischen Studiengruppe, die für 1975 durchgeführt wurde. Zur Methode vgl. "Østersøen", a.a.O., S. 91 ff. Bei einer Fortschreibung der Schätzwerte kommt man für den sowjetischen Binnenverkehr über die Ostsee auf 16-18 Millionen Tonnen.

² Sikkerhedspolitisk studiegruppe. Die Ergebnisse sind veröffentlicht in "Østersøen" [Kopenhagen] 1979, Kapitel III: Økonomisk udnyttelse af Østersøen.

schen Untersuchung, sind aber durch eigene Berechnungen ergänzt worden.

Tabelle 21 - Relative Bedeutung des Ostseehandels für die Küstenstaaten

Land	Anteile des Außenhandels über die Ostsee ^a			
	am gesamten Außenhandel ^b	am seewärtigen Außenhandel ^c	am Brutto-sozialprodukt ^d	an der Versorgung der Volkswirtschaft ^e
Bundesrepublik Deutschland	ca. 2 vH	< 15 vH	< 2 vH	ca. 1 vH
Dänemark	ca. 90 vH	> 95 vH	ca. 50 vH	ca. 30 vH
Schweden	ca. 80 vH	100 vH	> 50 vH	ca. 25 vH
Finnland	< 80 vH	100 vH	ca. 45 vH	ca. 25 vH
UdSSR	< 10 vH	> 25 vH	> 2 vH	< 1 vH
Polen	> 50 vH	100 vH	< 10 vH	< 5 vH
DDR	> 30 vH	100 vH	> 10 vH	> 5 vH

^a Werte für 1975. - ^b z.T. Schätzungen. - ^c Mengenmäßige Anteile, z.T. geschätzt. - ^d Grobe Schätzungen, insbesondere bei den RGW-Ländern. - ^e Schätzungen in "Østersøen" unter Verwendung der BSP-Schätzungen.

Quelle: Angaben und Schätzungen in "Østersøen", Kopenhagen 1979, S. 91 ff. - Eigene Berechnungen.