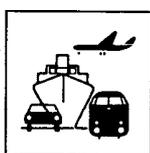


Die neue Seeverkehrsstatistik

Die neue Seeverkehrsstatistik



Mit dem Beginn des Berichtsjahres 2000 wurde die deutsche Seeverkehrsstatistik neu geordnet. Anlaß war die Richtlinie 95/64/EG des Ministerrats der Europäischen Union (EU) über die statistische Erfassung des

Güter- und Personenseeverkehrs. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten der EU, bestimmte Sachverhalte über den Seegüterumschlag in den Häfen ihres Landes zu erheben und an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften zu übermitteln. Mit dem zum Jahresende 1999 verabschiedeten Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs wurde für die nationale Seeverkehrsstatistik eine neue Rechtsgrundlage geschaffen, in der die Anforderungen der EU vollständig berücksichtigt wurden.

Der Beitrag stellt die Methodik und die fachlichen Hintergründe der neuen Seeverkehrsstatistik vor. Einen Schwerpunkt bilden die Änderungen gegenüber der vor dem Jahr 2000 durchgeführten Statistik. Dargestellt werden insbesondere die Abgrenzung des Erhebungsbereichs, der Berichtsweg und die Erhebungsorganisation sowie die zu erhebenden Merkmale und deren Ausprägungen. Abschließend werden die neuen technischen Verfahren zur Erhebung, Aufbereitung und Auswertung der Daten vorgestellt.

Die neue Seeverkehrsstatistik

Anlaß für die Neuordnung
der Seeverkehrsstatistik:
die Seeverkehrsstatistik-Richtlinie
der Europäischen Union

Damit die europäische Kommission die ihr im Rahmen der gemeinsamen Seeverkehrspolitik übertragenen Aufgaben erfüllen kann, hat der Ministerrat der Europäischen Union am 8. Dezember 1995 die Richtlinie 95/64/EG über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs verabschiedet.¹⁾ Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU), vom ersten Quartal des Jahres 1997 an vergleichbare Statistiken an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften (Eurostat) zu übermitteln. Für die vollständige Umsetzung der Richtlinie wurde ein Übergangszeitraum von drei Jahren zugelassen, in dem den Mitgliedstaaten Ausnahmeregelungen gewährt wurden, soweit die nationalen statistischen Systeme erheblich angepaßt werden mußten.

Die alte Rechtsvorschrift für die Durchführung der Seeverkehrsstatistik in Deutschland, das Gesetz über die Statistik der Seeschifffahrt vom 26. Juli 1957, bildete keine ausreichende Rechtsgrundlage, um die Anforderungen der Richtlinie vollständig erfüllen zu können. Der Bundesrepublik Deutschland wurde daher eine Ausnahmeregelung bis zum Jahr 2000 gewährt. In dem Zeitraum zwischen 1997 und 1999 lieferte das Statistische Bundesamt die von der Kommission geforderten Datensätze auf der Grundlage der Merkmale und Ausprägungen der bisherigen Seeverkehrsstatistik.

Um die Richtlinie 95/64/EG in Deutschland vollständig erfüllen zu können, mußte eine neue Rechtsgrundlage geschaffen werden. Nach eingehender Vorbereitung wurde am 17. Dezember 1999 das Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs verabschiedet. Das Gesetz trat am 1. Januar 2000 in Kraft und regelt in Artikel 1, dem Verkehrsstatistikgesetz (VerkStatG), neben der Seeverkehrsstatistik auch die Verkehrs- und die Unternehmensstatistik der Binnenschifffahrt sowie die Verkehrs- und die Unternehmensstatistik des Straßengüterverkehrs.²⁾ Es soll in naher Zukunft um weitere Verkehrsstatistiken ergänzt werden. Mit der Zusammenfassung bisher in Einzelgesetzen geregelter Verkehrsbereiche in einer Rechtsvorschrift soll eine spürbare Verwaltungsvereinfachung erzielt werden.

¹⁾ Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8. Dezember 1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs (Amtsbl. der 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).

Regelungen für den Seeverkehr im Verkehrsstatistikgesetz

Die Regelungen für den Teilbereich Seeverkehr sind mit den für die Seeschifffahrt in Deutschland maßgeblichen Institutionen, insbesondere mit Vertretern der Hafenwirtschaft, der Reeder und Schiffsmakler, mit Forschungsinstituten und mit den zuständigen Ministerien in Bund und Ländern sowie mit den Statistischen Ämtern der Länder abgestimmt. Mit dem Gesetz wurde nicht nur das Ziel verfolgt, eine ausreichende Rechtsgrundlage für die Umsetzung der europäischen Seeverkehrsrichtlinie zu schaffen. Vielmehr sollte die Neuordnung auch dazu genutzt werden, die nationale Seeverkehrsstatistik auf die derzeitigen und absehbaren Informationsbedürfnisse der Hauptnutzer neu auszurichten. Als dem wohl wichtigsten Anwendungsgebiet der Ergebnisse wurde dabei dem Datenbedarf der Gebietskörperschaften sowie der Seehafen- und der Seetransportwirtschaft für hafenbezogene Planungen (beispielsweise Infrastrukturmaßnahmen) in besonderem Maße Rechnung getragen. Zugleich wurde in dem Gesetz darauf Wert gelegt, daß die bestmöglichen Voraussetzungen für den Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologien geschaffen werden. Des Weiteren war es ein wesentliches Ziel des Gesetzes, die bis dahin geltende recht strikte formale Trennung zwischen der Seeverkehrs- und der Binnenschifffahrtsstatistik aufzuheben und für diese beiden eng verwandten Verkehrsträger weitgehend einheitliche Regelungen zu treffen.

In dem Gesetz sind die wichtigsten Eckpunkte der neuen Seeverkehrsstatistik festgelegt:

- der Erhebungsbereich (welche Verkehre werden erhoben),
- die Erhebungsmerkmale (was wird erhoben) und
- die Auskunftspflicht und der Berichtsweg (wie wird es erhoben).

Auf der Grundlage der Seeverkehrsrichtlinie des Rates sowie der jeweils vorliegenden Entwürfe für ein nationales Gesetz hatte das Statistische Bundesamt in enger Zusammenarbeit mit den Statistischen Ämtern der Länder frühzeitig damit begonnen, eine vollständige Konzeption für die neue Seeverkehrsstatistik zu entwickeln und umzusetzen, so daß die neue Statistik rechtzeitig zum Beginn des Jahres 2000 eingeführt werden konnte. In Übersicht 1 werden die wesentlichen Charakteristika der alten und der neuen Seeverkehrsstatistik gegenübergestellt.

Definition Seeverkehr

Die Seeverkehrsrichtlinie der Europäischen Union bestimmt, daß unter „Seeverkehr“ nunmehr sämtliche Ankünfte und Abgänge von (See-)Schiffen³⁾ in Häfen zu verstehen sind, wenn die Fahrt ganz oder teilweise auf See

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.

Übersicht 1: Gegenüberstellung der alten und der neuen Seeverkehrsstatistik

Seeverkehrsstatistik vor dem Jahr 2000	Seeverkehrsstatistik ab dem Jahr 2000
Rechtsgrundlage	
Gesetz über die Statistik der Seeschifffahrt vom 26. Juli 1957	Gesetz zur Neuordnung der Statistiken der Schifffahrt und des Güterkraftverkehrs vom 17. Dezember 1999, Artikel 1, Verkehrsstatistikgesetz
Definition Seeverkehr	
Ankünfte und Abgänge von Handelsschiffen in Häfen seawärts der Binnengrenze der Seeschifffahrt (= Seehäfen), wenn auf der Fahrt die Grenze der Seefahrt überschritten wird.	Ankünfte und Abgänge von Schiffen in See- und Binnenhäfen, wenn die Fahrt ganz oder teilweise auf See stattfindet. (In der Seeverkehrsstatistik wird nur der Seeverkehr der Seehäfen, d. h. der Häfen, die sich an einer Seeschiffahrtsstraße (einschl. der Küsten) befinden, erhoben. Der Seeverkehr der Binnenhäfen wird in der Binnenschiffahrtsstatistik erhoben und den Daten der Seeverkehrsstatistik zugespielt.)
Abschneidegrenze für die Größe der zu erfassenden Schiffe	
Bruttoreaumzahl/Bruttoregistertonnen < 10	Bruttoreaumzahl < 100
Erhebungsorganisation	
Erhebung teilweise durch das Statistische Bundesamt (Schleswig-Holstein, Niedersachsen)	Vollständig dezentrale Erhebung (durch die Statistischen Ämter der Länder) In Schleswig-Holstein im Jahr 2000 Erhebung durch das Statistische Bundesamt
Berichtsweg	
Verfrachter (oder Vertreter), Schiffsführer → Meldestelle (gemäß Meldestellen-Verordnung) → Statistisches Landesamt, Statistisches Bundesamt	Verfrachter, Schiffsführer, Absender, Empfänger (oder deren Vertreter) → Hafenverwaltung, Umschlagsbetrieb → Statistisches Landesamt
Datenübermittlung	
Erhebungsbogen (Zählkarte), Manifeste, sonstige Unterlagen in Papierform	Datenübermittlung in maschinenlesbarer Form die Regel (elektronisches Erfassungsprogramm)
Erhebungsmerkmale zum Schiff und zur Fahrt	
Meldehafen Schiffsart Flagge des Schiffes Bruttoreaumzahl/Bruttoregistertonnen, Nettoreaumzahl/Nettoregistertonnen des Schiffes Ankunfts-/Abgangsdatum Anzahl der Fahrten ¹⁾	Meldehafen Schiffsart Flagge des Schiffes Tragfähigkeit (tdw), Bruttoreaumzahl (BRZ) des Schiffes Ankunfts-/Abgangsdatum Anzahl der Fahrten ¹⁾
zu den ein- und ausgeladenen Gütern und zu den zu- und ausgestiegenen Personen	
Gutart Menge in Tonnen Verpackungsart, Containerart Stückzahl Ladeeinheiten Ein-, Ausladehäfen - - Einsatzart Zeitcharter? Herkunfts- und Bestimmungshafen des Schiffes Kanalbenutzung	Gutart Menge in Tonnen Ladungsart Stückzahl Ladeeinheiten Ein-/Ausladehäfen Anzahl der Personen Zu-/Ausstiegshafen - - - - -
Behandlung der Eigengewichte der Container und Transportfahrzeuge	
separate Erhebung	Zuschätzung auf Basis von Durchschnittsgewichten je Container- und Fahrzeugart

¹⁾ Falls ein Schiff im Berichtsmonat mehrmals den gleichen Hafen anläuft, können die Angaben über die ein- und ausgeladenen Güter bzw. die zu- und ausgestiegenen Personen zusammengefaßt gemeldet werden. In diesem Fall ist die Anzahl der Ankünfte und Abgänge anzugeben.

stattfindet bzw. stattfand. Dabei spielt es keine Rolle, ob der den Transport meldende Hafen aufgrund seiner Hauptausrichtung und seiner Lage als See- oder eher als Binnenhafen zu bezeichnen ist. Somit zählen im Unterschied zur früheren Statistik auch Verkehre von oder zu Binnenhäfen zum Seeverkehr, wenn das Schiff auf der Fahrt die See befährt (Binnen-See-Verkehr). Die „See“ wird dann befahren, wenn die Fahrt nicht ausschließlich auf Binnenwasser-

straßen (Flüsse und Kanäle) im Sinne des Bundeswasserstraßengesetzes⁴⁾ stattfindet.

Die Ankünfte und Abgänge in Binnenhäfen⁵⁾ werden nicht innerhalb der Seeverkehrsstatistik, sondern in der Binnenschiffahrtsstatistik erhoben. Die dort gewonnenen Daten werden anschließend den Ergebnissen der Seeverkehrsstatistik zugespielt. Das Erhebungsprogramm der Binnenschiffahrtsstatistik mußte zu diesem Zweck nicht überarbeitet werden, da Merkmale und Ausprägungen, die für die Seeverkehrsstatistik benötigt, aber in der Binnenschiffahrtsstatistik nicht erhoben werden, im Binnen-See-Verkehr praktisch nicht vorkommen.⁶⁾

Der Anteil des Binnen-See-Verkehrs am gesamten Seeverkehr nach neuer Definition beträgt lediglich gut 1%. Jedoch weicht die Struktur des Binnen-See-Verkehrs deutlich von derjenigen des übrigen Seeverkehrs ab. Die Umstellung von der alten auf die neue Definition von „Seeverkehr“ hat somit zur Folge, daß die im Rahmen der Seeverkehrsstatistik vom Berichtsjahr 2000 an ausgewiesenen Ergebnisse methodisch von den bis zum Jahr 1999 veröffentlichten abweichen. Um in den Ergebnisdarstellungen ab dem Jahr 2000 keine Reihenbrüche hinnehmen zu müssen, hat die amtliche Statistik Programme entwickelt, die es erlauben, rückwirkend für die Jahre vor 2000⁷⁾ nicht nur das Datenmaterial des Seeverkehrs aus der früheren Statistik in eine dem jetzigen Stand angepaßte Form zu bringen, sondern auch das Material aus der Binnenschiffahrtsstatistik zuzuspielen. Die so erstellten neuen Ergebnistabellen und sonstigen Datenmaterialien enthalten somit mit Ausnahme von Abweichungen bei Merkmalen, die vor dem Jahr 2000 nicht oder in deutlich abweichender Form erhoben worden sind (siehe Abschnitt „Erhebungsmerkmale und deren Ausprägungen“), keine Reihenbrüche.

Schwellenwert für die zu erfassenden Schiffe

Erhoben werden nur Ankünfte und Abgänge von Schiffen ab einer bestimmten Größe. Bis zum Jahr 1999 waren Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl⁸⁾ (in früheren Jahren Bruttoregistertonnen) von weniger als 10 von der Erhebung ausgenommen. Vom Jahr 2000 an werden – einer von der europäischen Seeverkehrsrichtlinie zugelassenen Einschränkung entsprechend – Schiffe erst ab einer Bruttoreaumzahl von 100 erfaßt. Durch die höhere Abschneidegrenze werden weniger Schiffe in die Statistik einbezogen als früher. Entsprechenden Untersuchungen des Statistischen Bundesamtes zufolge ist die dadurch nicht mehr erhobene Tonnage quantitativ vernachlässigbar, so daß in

⁴⁾ Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung vom 4. November 1998 (BGBl. I S. 3294).

⁵⁾ In der Abgrenzung der Statistik sind dies Häfen, die an einer Binnenschiffahrtsstraße (laut Bundeswasserstraßengesetz, siehe Fußnote 4), also an einer Wasserstraße liegen, die vornehmlich für den Verkehr mit Binnenschiffen ausgebaut ist.

⁶⁾ So spielen die für die Seeverkehrsstatistik benötigten, aber in der Binnenschiffahrtsstatistik nicht erhobenen Angaben zur Fahrgastschifffahrt oder zum Ro-Ro-Verkehr (Straßenfahrzeuge fahren auf das Schiff) im Binnen-See-Verkehr quantitativ bisher keine Rolle.

⁷⁾ Umgerechnet werden die Daten bis zum Berichtsjahr 1992, da für die früheren Jahre keine gesamtdeutschen Ergebnisse vorliegen.

⁸⁾ Dimensionsloses Maß für die Größe (im Sinne des Volumens) eines Schiffes.

diesem Punkt beim Übergang von 1999 auf 2000 keine Reihenkorrektur notwendig war.

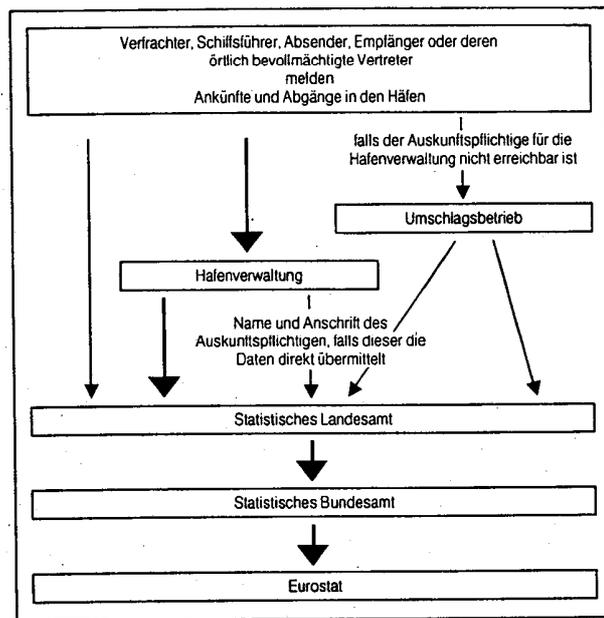
Berichtsweg

Die Erhebung der Daten wird von den Statistischen Ämtern der Länder organisiert und durchgeführt. Im Falle der Seeverkehrsstatistik sind dies die drei Küstenländer Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie die Stadtstaaten Bremen und Hamburg. In der früheren Statistik hatte das Statistische Bundesamt die Datengewinnung in den Ländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein organisiert. Mit dem Jahr 2000 ist die Erhebung vollständig auf die Statistischen Ämter der Länder übergegangen. Zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der Bundesregierung wurde jedoch vereinbart, daß die Seeverkehrserhebung im Land Schleswig-Holstein für ein weiteres Jahr vom Statistischen Bundesamt durchgeführt wird. Die Statistischen Ämter der Länder übermitteln die von ihnen erhobenen Daten an das Statistische Bundesamt, das aus diesen Meldungen die Bundesergebnisse zusammenstellt.

Hinsichtlich der Gestaltung des Berichtsweges haben sich beim Übergang von der alten zur neuen Statistik vergleichsweise geringfügige Veränderungen ergeben. Nach sorgfältiger Prüfung ist das in der Vergangenheit bewährte Verfahren in wesentlichen Punkten beibehalten worden. So sind nach wie vor die Verfrachter, das sind die Schiffsverkehrsunternehmen, die für die Transporte wirtschaftlich verantwortlich sind, oder deren örtliche Vertreter (Schiffsmakler oder -agenten) sowie die Schiffsführer unabhängig von ihrer Nationalität zu den Meldungen der von der Statistik geforderten Angaben verpflichtet; damit sind weiterhin diejenigen Personenkreise auskunftspflichtig, die im Regelfall über alle von der Statistik geforderten Informationen verfügen. Vom Jahr 2000 an sind auch die Absender und die Empfänger in den Häfen (d.h. die verladenden Unternehmen oder die von diesen beauftragten Spediteure) in die Berichtspflicht einbezogen. Die statistischen Ämter haben in der Vergangenheit die Erfahrung gemacht, daß diese über Informationen zur Statistik, insbesondere über die geladenen und gelöschten Güter, verfügen, die nicht unmittelbar von den Verfrachtern oder den Schiffsführern zu bekommen sind.

In Übersicht 2 sind die möglichen Berichtswege für die Daten der Seeverkehrsstatistik im einzelnen dargestellt. Nach dem Verkehrstatistikgesetz sind „die juristischen Personen des öffentlichen und privaten Rechts, denen die Verwaltung der Häfen obliegt“ (Hafenverwaltungen), oder, falls der Auskunftspflichtige für die Hafenverwaltung nicht unmittelbar erreichbar ist, die Betreiber der Umschlagseinrichtungen oder der Einrichtungen zur Personenabfertigung verpflichtet, den Auskunftspflichtigen anzubieten, die in ihren Häfen anfallenden Daten für sie an das zuständige statistische Amt zu übermitteln. Für den Fall, daß der Auskunftspflichtige dieses Angebot nicht annimmt, meldet die Hafenverwaltung bzw. der Umschlagsbetrieb Bezeichnung und Anschrift des Auskunftspflichtigen an das zuständige statistische Amt, damit dieses die Vollständigkeit der Meldungen kontrollieren kann.

Übersicht 2:
Alternative Berichtswege in der Seeverkehrsstatistik



Die Angaben werden von den Übermittlungsstellen für jeden Kalendermonat zusammengefaßt und an das jeweils zuständige statistische Amt übermittelt.

Durch die vergleichsweise komplexe Gestaltung des Berichtsweges konnte scheinbar widersprüchlichen Anforderungen entsprochen werden:

Da die Auskunftspflichtigen für die statistischen Ämter nicht unmittelbar erreichbar sind, ist es für die statistischen Ämter von großer Bedeutung, daß für die Durchführung der Erhebung mit der „Hafenverwaltung“ in jedem Hafen eine zentrale Ansprechstelle existiert, die im Regelfall sämtliche Daten über die ihren Hafen anlaufenden Schiffe an das zuständige Statistische Landesamt weiterleitet oder andernfalls für die Organisation eines anderen Berichtsweges zu sorgen hat. Dadurch, daß der Auskunftspflichtige auch die Möglichkeit besitzt, seine Daten direkt an das Statistische Landesamt zu übermitteln, ist der Schutz vertraulicher Daten gegenüber Dritten im Erhebungsprozeß gewährleistet.

Welcher Berichtsweg im Einzelfall gewählt wird, hängt von den Präferenzen des Auskunftspflichtigen und der Organisationsstruktur des Hafens ab. Die skizzierte Einbindung der Häfen in den Berichtsweg war bereits in der früheren Seeverkehrsstatistik auf der Grundlage der „Verordnung über die Meldestellen für die Seeverkehrsstatistik“ praktiziert worden. In dieser Verordnung waren Stellen in den Häfen namentlich bestimmt worden, die für das Ausfüllen der Erhebungsvordrucke zu sorgen hatten. Die konkrete Benennung von Meldestellen hat sich jedoch als wenig praktikabel erwiesen, da eine Reihe dieser Meldestellen im Zeitablauf aufgelöst wurden oder andere Funktionen übernommen hatten und nicht mehr ohne weiteres zur Meldepflicht für die Seeverkehrsstatistik herangezogen werden konnten. Demgegenüber ist das nun eingeführte System deutlich flexibler, indem diejenigen Stellen, die für die Hafeninfrastruktur (insbesondere den wasserseitigen Zugang zum Hafen, die Kaimauern und das Hafengelände)

zuständig sind, als Ansprechpartner für die statistischen Ämter in den Häfen fungieren. In staatlichen Häfen sind dies in der Regel die Hafentämter, in privaten Häfen oder in Häfen in privater Rechtsform für gewöhnlich die Betriebsgesellschaften des Gesamthafens. Die Hafenverwaltungen stehen mit den Auskunftspflichtigen für eigene Zwecke ohnehin in Kontakt und können daher die für die Statistik notwendigen Angaben ohne großen Aufwand entgegennehmen und weiterleiten.

Datenübermittlung in elektronischer Form

Das Verkehrsstatistikgesetz bestimmt, daß die Datenübermittlung in maschinenlesbarer Form erfolgen soll, sofern dies für die beteiligte Stelle zumutbar ist. Diese Forderung betrifft sämtliche in den Berichtsweg eingebundenen Stellen. Für die statistischen Ämter bedeutet dies, daß sie von einem Auskunftspflichtigen, einem Hafen oder einem Umschlagsbetrieb verlangen können, die Daten in elektronischer Form zu melden, sofern die betreffende Stelle über die dafür notwendige Infrastruktur verfügt. Mit dieser Regelung soll eine deutliche Arbeitsentlastung der statistischen Ämter erreicht werden. Den Übermittlungsstellen wird dafür ein komfortables Erfassungsprogramm zur Verfügung gestellt (siehe Abschnitt „PC-gestütztes Erfassungsprogramm und Plausibilitätskontrolle“), das eine Reihe von Hilfefunktionen enthält, so daß auch für die Übermittlungsstellen die elektronische Berichtsform zumeist rationeller ist als die übliche Papierform.

Erhebungsmerkmale und deren Ausprägungen

Die amtliche Statistik unterscheidet zwischen Erhebungs- und Hilfsmerkmalen. Hilfsmerkmale werden für die technische Durchführung einer Erhebung benötigt. Sie dienen vor allem der Kontrolle der Vollständigkeit und der schnellen Klärung von Unplausibilitäten. Sie werden nicht gespeichert und ausgewertet. Für die Seeverkehrsstatistik sind per Gesetz Name und Telekommunikationsanschlußnummern der für Rückfragen zur Verfügung stehenden Person, Name und Anschrift des Auskunftspflichtigen, Schiffsname, Unterscheidungssignal des Schiffes sowie Name und Anschrift der die Daten übermittelnden Stelle als Hilfsmerkmale benannt.

Die Erhebungsmerkmale sind in Übersicht 1 aufgezählt. Die Merkmale wurden so gewählt, daß die folgenden Fragestellungen beantwortet werden können:

- Wer transportiert? (Schiffsart, Flagge des Schiffes, Schiffsgröße)
- Was wird transportiert? (Gutart, Menge in Tonnen, Ladungsart, Stückzahl der Ladeeinheiten, Anzahl der Personen)
- Woher/Wohin wird es transportiert? (Meldehafen, Ein-/Ausladehafen, Zu-/Ausstiegshafen)

In der europäischen Seeverkehrsrichtlinie sind die zu übermittelnden Merkmale und deren Ausprägungen detailliert aufgeführt. Die Auswahl der Merkmalsausprägungen in der deutschen Seeverkehrserhebung erfüllt diese Vorgaben und geht nur in Ausnahmefällen über den von der Richtlinie

bestimmten Katalog hinaus. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn Zeitreihen über Sachverhalte, die vor dem vollständigen Inkrafttreten der Richtlinie bereits in Deutschland erhoben wurden, aus fachlichen Gründen fortgesetzt werden sollten oder die Aufnahme von Seite der Häfen oder von wichtigen Nutzern der Statistik ausdrücklich gefordert wurde. Gleichwohl sind eine Reihe der in der neuen Statistik zu erhebenden Sachverhalte vor dem Jahr 2000 nicht oder nicht in der entsprechenden Form registriert worden. Für diese Ausprägungen liegen vor 2000 somit keine oder methodisch abweichende Daten vor. Die Ausprägungen der qualitativen Merkmale und die Unterschiede gegenüber der früheren Statistik sind in Übersicht 3 im einzelnen dargestellt.

Die Abweichungen der neuen Merkmalsausprägungen gegenüber denjenigen der Statistik vor dem Jahr 2000 betreffen insbesondere das Merkmal „Ladungsart“, dem in der Seeverkehrsstatistik eine sehr große Bedeutung zukommt. Wie in der früheren Erhebung, wird in Zweifelsfällen die „äußere“ Ladungsart registriert. Fährt beispielsweise ein Lastkraftwagen mit einem 20-Fuß-Container beladen auf ein Fährschiff, so wird als Ladungsart „Straßengüterfahrzeuge einschließlich deren Anhänger“ und nicht „20-Fuß Container“ registriert. Die „innere“ Ladungsart (im Beispiel der 20-Fuß-Container) und dessen Eigengewicht werden von der Statistik nicht erfaßt. Eine Ausnahme gibt es bei Containern oder Wechselbehältern, die mit sogenannten Rolltrailern oder Flats⁹⁾ auf ein Fährschiff verladen werden. In diesem Fall wird der Container als Ladungsart erfaßt. Diese Behandlung der äußeren und inneren Ladeeinheiten entspricht auch der gängigen Praxis der Registrierung in den Häfen.

Das Merkmal „Tragfähigkeit“ ist vor 2000 nicht erhoben worden. Um dennoch vergleichbare Ergebnisse für die Vorjahre zu erhalten, wurde aus empirischen Daten ein Algorithmus entwickelt, der in Abhängigkeit vom Schiffstyp eine Errechnung der Tragfähigkeit aus der in der früheren Statistik vorhandenen Bruttoraumzahl erlaubt.

In der Erfassung der Gutarten haben sich von 1999 ab 2000 inhaltlich keine größeren Änderungen ergeben.¹⁰⁾ Es sei allerdings an dieser Stelle auf die Besonderheit der Gutart „Sammel- und Stückgut; Transportgüter, die nach ihrer Art nicht einzugruppiert sind“ hingewiesen. Diese Gutart soll primär dann angegeben werden, wenn in einem Container oder in einem Fahrzeug mehrere unterschiedliche Güter enthalten sind und keine gewichtsbezogenen überwiegenden Gutart identifiziert werden kann. In der Praxis fungiert diese Gutart jedoch hauptsächlich als Sammelposition für Güter, deren Art von den Auskunftgebenden nicht angegeben werden kann. Meistens handelt es

⁹⁾ Dies sind flache, sehr stabile Plattformen mit relativ kleinen Stahlrädern, mit denen auch sehr schwere Güter auf ein Schiff gefahren werden können. Sie werden nur auf dem Halengelände und dem Fährschiff eingesetzt und sind nicht für die Güterbeförderung außerhalb des Halengeländes konstruiert.

¹⁰⁾ Allerdings sind acht „Sondergütergruppen“ für Fahrzeuge und Container als Transportmittel gestrichen worden. In der neuen Statistik werden diese Ladeeinheiten nicht mehr als Güterarten, sondern als Bestandteil des Merkmals „Ladungsart“ erhoben. Die Zusammenhänge hinsichtlich der Erfassung der Ladeeinheiten und deren Eigengewichte in der früheren Form sind sehr komplex. Eine detaillierte Darstellung würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen. Festzuhalten bleibt jedoch, daß in diesem Punkt mit der neuen Statistik eine wesentliche Vereinfachung erzielt worden ist.

**Übersicht 3: Ausprägungen der qualitativen Erhebungsmerkmale
und Abweichungen gegenüber den Berichtsjahren vor 2000**

Ausprägungen ab dem Berichtsjahr 2000		Abweichungen in den Vorjahren
Meldehafen, Ein- und Ausladehafen, Zu- und Ausstiegshafen		
5-stelliger nationaler, nach Regionen und Ländern auf der Basis des UN/LOCODES systematisierter Schlüssel; im inländischen Hafenverzeichnis rund 1 200 See- und Binnenhäfen, im ausländischen Hafenverzeichnis über 7 000 Häfen		In den Vorjahren weniger umfangreiche Hafenliste; etliche ausländische Häfen oder Hafenteile, die aufgrund der Anforderungen der europäischen Richtlinie ab dem Jahr 2000 separat auszuweisen sind, waren vor dem Berichtsjahr 2000 in Sammelpositionen zusammengefaßt
Schiffsart		
Tankschiff		dto.
Schüttgutfrachtschiff		Massengutschiff (einschl. Leichter)
Containerschiff		dto.
Spezialfrachtschiff		nur Leichterträgerschiff
Stückgutfrachtschiff		Stückgutfrachtschiff, Kühlschiff (einschl. Offshore-Fahrzeug)
Ro-Ro-Schiff/Fährschiff		Ro-Ro- oder Fährschiffe, die keine Fahrzeuge als Handelsgüter transportieren
Fahrzeugtransporterschiff		Ro-Ro- oder Fährschiffe, die Fahrzeuge als Handelsgüter transportieren
Trockenfrachtleichter/Trockenfrachtschute		nicht gesondert erhoben (in anderen Positionen)
Fahrgastschiff		dto.
Offshore-Fahrzeug		nicht gesondert erhoben (in anderen Positionen)
Sonstige		dto.
Flagge des Schiffes		
Systematik auf der Basis der Ländersystematik der Geonomenklatur einschließlich Zusatzregister für Großbritannien und Nordirland, Dänemark, Norwegen, Portugal, Spanien und Neuseeland		Länder-Flaggenschlüssel der nationalen amtlichen Statistik ohne Zusatzregister
Gutart		
Differenzierung entsprechend dem europaweit einheitlich angewandten „Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik“ (NST/R) mit den 10 einstelligen Güterabteilungen: – Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse (einschl. lebender Tiere) – Andere Nahrungs- und Futtermittel – Feste mineralische Brennstoffe – Erdöl, Mineralerzeugnisse, Gase – Erze und Metallabfälle – Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug) – Steine und Erden (einschl. Baustoffen) – Düngemittel – Chemische Erzeugnisse – Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren, besondere Transportgüter sowie 52 zweistelligen Güterhauptgruppen und 175 dreistelligen Gütergruppen.		Wie vor, einschließlich 8 Sondergütergruppen für Fahrzeuge und Container.
Ladungskategorie		Verpackungsart
Massengut (Güter, die in großen Mengen ohne Verpackung transportiert werden, z. B. Rohöl, Kohle, Erze)	Flüssiggut Schüttgut	unverpackte Güter, die in Massen transportiert werden und (überwiegend) flüssig sind unverpackte Güter, die in Massen transportiert werden und (überwiegend) fest sind
Unverpacktes oder konventionell verpacktes Stückgut (Güter, die als einzelne Stücke oder in Verpackungen transportiert werden, ohne Güter in Containern und auf Fahrzeugen)	Kfz als Handelsgüter. Lebende Tiere als Handelsgüter (nicht in Verpackungen oder auf Ladungsträgern) sonstiges unverpacktes oder konventionell verpacktes Stückgut	Fahrzeuge als Handelsgüter (Anzahl nicht erhoben) dto. (Anzahl nicht erhoben) unverpackte Gutarten, die (überwiegend) als einzelne Stücke transportiert werden, Güter in Verpackungen ohne Güter in Containern und auf Fahrzeugen
Container	20-Fuß Container 40-Fuß Container Container zwischen 20 und 40 Fuß Container größer als 40 Fuß	Container 20 bis unter 30 Fuß Container größer/gleich 40 Fuß Container 30 bis unter 40 Fuß unter Container größer/gleich 40 Fuß erhoben
Fahrzeuge als Transportmittel (selbstfahrend)	Straßengüterfahrzeuge einschließlich deren Anhänger Pkw einschließlich deren Anhänger/ Wohnwagen und Krafträder Omnibusse	Straßengüterfahrzeuge und Anhänger einzeln gezählt Straßenfahrzeuge im Reiseverkehr unter Straßenfahrzeuge im Reiseverkehr erhoben (Pkw und Omnibusse nicht trennbar)
Fahrzeuge als Transportmittel (nicht selbstfahrend)	Anhänger/Sattelaufleger für Straßengüterfahrzeuge Sonstige Anhänger von Straßenfahrzeugen (ohne Zugmaschinen) und nicht selbstfahrende Straßenfahrzeuge Rolltrailer, Flats (Anhänger für die Güterbeförderung auf See) Trägerschiffsleichter Wechselbrücken/-behälter Eisenbahngüterwagen Reisezugwagen und Triebwagen	nur Trailer nicht separat erhoben Paletten, Liftvans, Flats dto. nicht separat erhoben Eisenbahnwagen unter Eisenbahnwagen erhoben

sich dabei ebenfalls um Güter in Containern oder auf Lastkraftwagen. Es kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, daß es im Zeitablauf zwischen dieser „Sammelposition“ und anderen Gutarten in den Ergebnissen der Statistik zu signifikanten Verschiebungen kommen kann, ohne daß dies den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht.

Wie von der Richtlinie vorgegeben, werden die Bruttogewichte der Güter in Tonnen erhoben. Dies sind die Gewichte der Güter einschließlich deren Verpackung (Kisten, Kartons u.ä.), aber ohne die Eigengewichte (= Tara) der Ladungsträger, sprich der Container oder der

Fahrzeuge. Auch in den Ergebnisdarstellungen des Statistischen Bundesamtes werden hauptsächlich die Bruttogewichte (die Eigengewichte zumeist nur „nachrichtlich“) nachgewiesen. Auf europäischer Ebene noch nicht abschließend geklärt ist die zukünftige Behandlung der Gewichte der Leercontainer und -fahrzeuge. In der deutschen Statistik werden die Gewichte nicht separat erhoben und ausgewiesen. Sie zählen zu den Eigengewichten der Transportbehälter und werden keiner Gutart zugeordnet.¹¹⁾

¹¹⁾ Zur Problematik der Behandlung der Eigengewichte in den Verkehrsstatistiken siehe Stede, H.-J.: „Ermittlung des Gütergewichts in der Verkehrsstatistik“ in WiSta 8/2000, S. 587 ff.

In der früheren Statistik mußte die Tara der Transportmittel von den Auskunftsgebenden gesondert gemeldet werden. Seit der Umstellung der Statistik im Jahr 2000 werden die Eigengewichte hingegen als Durchschnittsgewichte eingeschätzt. Grundlagen für diese Schätzungen sind, neben den Ergebnissen der früheren Statistik, Angaben der Häfen sowie Produktions- und Handelsdaten. Die als Eigengewichte angenommenen Werte für die einzelnen Ladungsträger sind in Übersicht 4 aufgeführt. Die Ermittlung der

Übersicht 4 : Eigengewichte der Ladungsträger in Tonnen
(ohne Sammelpositionen)

Ladungsträger	Eigengewicht in Tonnen
20-Fuß Container	2,1
40-Fuß Container	4,0
Container zwischen 20 und 40 Fuß	3,0
Container größer als 40 Fuß	4,0
Straßengüterfahrzeuge einschließlich deren Anhänger	12,0
Pkw einschließlich deren Anhänger/Wohnwagen und Krafträder ..	1,0
Omnibusse	10,0
Anhänger/Sattelaufleger für Straßengüterfahrzeuge	6,0
Sonstige Anhänger von Straßenfahrzeugen (ohne Zugmaschinen) und nicht selbstfahrende Straßenfahrzeuge	6,0
Rolltrailer (Anhänger für die Güterbeförderung auf See)	3,5
Trägerschiffsleichter	100,0
Wechselrücken/-behälter	2,0
Eisenbahngüterwagen	20,0
Reisezugwagen und Triebwagen	35,0

Eigengewichte wurde vor allem aus zwei Gründen umgestellt: zum einen hatte sich in der Vergangenheit herausgestellt, daß die Erhebung der Tara in den Häfen, wegen von den Häfen selbst vorgenommenen, zum Teil ungenauen Einschätzungen, qualitativ nicht unproblematisch ist; zum anderen konnte durch den Verzicht auf die separate Erfassung der Eigengewichte die Erhebung methodisch erheblich vereinfacht und zugleich die Belastung der Befragten verringert werden.¹²⁾

Für sämtliche Ladungsträger wird die Stückzahl erhoben. Zusätzlich fordert die Richtlinie, die Anzahl der beförderten Kraftfahrzeuge als Handelsgüter und der lebenden Tiere, die „aus eigener Kraft“ auf das Schiff gelangen (z. B. Rinder, Schafe), zu erfassen. Über beide Sachverhalte liegen vor dem Berichtsjahr 2000 keine Angaben vor.

Seit dem Jahr 2000 ist der Personenverkehr zu erheben. Die europäische Richtlinie verlangt, daß die Anzahl der im Berichtshafen aus- und zugestiegenen Fahrgäste nach Zu- und Ausstiegshafen ermittelt wird. Beide Merkmale gehörten bisher nicht zum Programm der Seeverkehrsstatistik in Deutschland. Die Richtlinie schreibt vor, daß die Anzahl der Passagiere, die eine „Reise“ beginnen oder beenden, gezählt werden soll. Ein methodisches Problem stellen in diesem Zusammenhang Ausflugsfahrten und Kreuzfahrt-Reisen dar, da diese Reisen in der Regel aus mehreren Fahrten (= Reiseabschnitten) bestehen. Eine Fahrt endet oder beginnt bei jedem Aus- und Zustieg, auch wenn ein Hafen oder ein Anlegesteg nur für eine Kurzbesichtigung angelaufen wird. Ein Teilnehmer an einer Kreuz-„Fahrt“ wird auf der Reise somit in der Regel mehrere Fahrten unternehmen. Die berichtenden Stellen in den Häfen

¹²⁾ Siehe Fußnote 10.

sind offensichtlich generell nicht ohne weiteres in der Lage, zu unterscheiden, ob es sich beispielsweise bei der Ankunft eines Kreuzfahrtschiffes um das Ende der Reise oder nur um einen Zwischenstop handelt, der nach der geltenden Definition in der Richtlinie nicht erfaßt werden sollte. In den deutschen Häfen (aber auch in anderen für die Statistik meldenden europäischen Häfen) wird daher in der Praxis meistens der zuletzt angelaufene bzw. der als nächstes angesteuerte Hafen und nicht der Hafen des Beginns bzw. des Endes der Reise als Zu- bzw. Ausstiegshafen registriert. Erfäßt wird auch die reine Seefahrt, auf der kein zweiter Hafen angelaufen wird, sondern die in dem Hafen endet, in dem sie begonnen hat. Die Methodik der Erhebung des Personenseeverkehrs wird auf europäischer Ebene zur Zeit noch intensiv diskutiert.

Im Gegenzug zur Ausweitung der nationalen Seeverkehrserhebung um die von der EU-Richtlinie zusätzlich geforderten Merkmale wurde in der neuen Seeverkehrsstatistik auf die Erhebung mehrerer Merkmale verzichtet. Ab dem Jahr 2000 nicht mehr erhoben wird, ob das Schiff in der Linienfahrt, der Tramp- (oder Einzel-) Fahrt oder im Fährverkehr eingesetzt ist, ob es unter Zeitcharter fährt, woher das Schiff kommt und welchen Hafen es als nächsten anläuft und ob der Panama- oder der Suez-Kanal auf der Fahrt durchquert werden.

Neues Erhebungs- und Auswertungssystem

Die umfangreichen Änderungen in der Methodik der Seeverkehrsstatistik hatten zur Folge, daß die Erhebung völlig neu konzipiert werden mußte. Ein neuer, den heutigen Anforderungen entsprechender Erhebungsbogen (siehe S. 675 f.) wurde eingeführt. Der bisherige Erfassungssatz wurde durch einen neuen ersetzt, das heißt die elektronisch erfaßten Daten werden in einer neuen Struktur gespeichert und ausgewertet. Die Auskunftspflichtigen und die sonstigen Übermittlungsstellen in den Häfen erhalten zusammen mit den Erhebungsbogen ein vierseitiges Informationsblatt, dem sie alle wichtigen Informationen über die Statistik sowie Hinweise und eine Reihe von Beispielen entnehmen können, die ihnen helfen, die Bogen vollständig und fehlerfrei auszufüllen.

PC-gestütztes Erfassungsprogramm und Plausibilitätskontrolle

Die Übermittlungsstellen haben in Deutschland neben der traditionellen Verwendung von Papiervordrucken die Möglichkeit, die Daten mit Hilfe eines von den statistischen Ämtern entwickelten Erfassungs- und Plausibilisierungsprogramms, welches unter WINDOWS/NT, WINDOWS 98 und WINDOWS 95 lauffähig ist, abzuspeichern und in elektronischer Form an die statistischen Ämter zu versenden. Es handelt sich dabei um dasselbe Programm, welches in den statistischen Ämtern zur Erfassung der auf Papier eingehenden Daten eingesetzt wird. Der auf S. 677 dargestellte Aufbau der Erfassungsmaske orientiert sich am Aufbau des Erhebungsbogens. Das Programm bietet eine Reihe von Erfassungshilfen. So sind sämtliche in der Seeverkehrsstatistik verwandten Verzeichnisse in das Programm integriert. Beginnt beispielsweise ein Erfasser mit

Hinweise zu den Angaben: (Weitere Erläuterungen finden Sie im Informationsblatt zur Seeverkehrserhebung)

Grundsätzlich sind Wertfelder ohne Dezimale rechtsbündig anzugeben.

- ① Anzugeben ist das Land, dessen Flagge das Schiff zum Zeitpunkt der Meldung führt.
Beachten Sie bitte, daß für einzelne Länder zusätzlich das Register anzugeben ist (siehe Flaggenschlüssel).
- ② Für Schiffe, die im Berichtsmonat mehrmals im Meldehafen ankommen oder abgehen, können Sie auf einem Erhebungsbogen Sammelangaben eintragen. In diesem Fall ist die Anzahl der Ankünfte bzw. Abgänge anzugeben. Unter den Abschnitten III, IV sowie VI und VII sind die bei diesen Fahrten insgesamt beförderten Güter, Ladungsarten und die Gesamtanzahl der beförderten Fahrgäste einzutragen.
- ③ Tragen Sie bitte die 3-stellige Nummer aus dem amtlichen "Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik" für jede beförderte Gutart ein.
- ④ Bitte geben Sie das Bruttogewicht der Güter in Tonnen einschließlich Verpackung, jedoch ohne Eigengewichte der Ladeeinheiten an.
- ⑤ Der zweistellige Schlüssel je Ladungsart (auch für unbeladene Ladeeinheiten) ist einzutragen. **Siehe rechts.**
- ⑥ Die Anzahl der Ladeeinheiten tragen Sie bitte für Kfz. u. lebende (unverpackte) Tiere als Handelsware und für die Ladungsarten der Kategorien 4, 5 und 6 ein. Diese Angabe ist auch für unbeladene Ladeeinheiten notwendig.

Nr	Kategorie	Bezeichnung	Code LA
1	Flüssiges Massengut	Unverpacktes Flüssigut	10
2	Festes Massengut	Unverpacktes Schüttgut	20
3	Stückgut	Unverpacktes oder konventionell verpacktes Stückgut (Stückgut nicht in Containern ≥ 20 Fuß und nicht auf Ro-Ro-Einheiten)	30
		Kfz. als Handelsgüter	31
		Lebende Tiere als Handelsgüter	32
4	Container	20-Fuß-Container	41
		40-Fuß-Container	42
		Container zwischen 20- und 40-Fuß	43
		Container größer als 40-Fuß	44
5	Fahrzeuge (selbstfahrend)	Straßengüterfahrzeuge einschl. deren Anhänger	51
		Kfz. einschl. deren Anhänger, Krafträder	52
		Omnibusse	53
6	Fahrzeuge (nicht selbstfahrend)	Anhänger/Sattelzuglieger für Straßengüterfahrzeuge	61
		Schleppanhänger von Straßenfahrzeugen (ohne Zugmaschine und nicht selbstfahrende Straßenfahrzeuge)	62
		Rolltrailer (Anhänger für die Güterbeförderung auf See)	63
		Trägerschiffe/Schichter	64
		Wechselbrücken / -behälter	65
	Eisenbahngüterwagen	66	
	Reisezugwagen und Triebwagen	67	

Bitte geben Sie die "äußere" Ladungsart an.

Beispiel: Container auf einem Eisenbahnwaggon erhalten den Schlüssel "66".

Ausnahme: Bei Containern auf Rolltrailern ist der Schlüssel der Container anzugeben.

V. Abgang

Abgegangen am:

31-32	SST 33-36
-------	-----------

 Tag Monat Jahr

Bei Reihenfahrten: ②

2	SST 30
---	--------

 Anzahl der Fahrten im Monat:

	SST 37-39
--	-----------

VI. Im Meldehafen geladene Güter und Ladungsarten (LA)

Gütergruppe ①	Gutart	Gütermenge in Tonnen ②	Ladungsart Code ③	Anzahl der Ladeeinheiten ④	Ausladehafen	Hafen - Nr.		
						SST 56 - 60		
40 - 42		SST 43 - 48	49 - 50	SST 51 - 55				

VII. Im Meldehafen zugestiegene Fahrgäste

Anzahl der Fahrgäste	Ausstiegshafen	Hafen - Nr.		
SST 61 - 66		SST 67 - 71		

SEEVERKEHRSSTATISTIK 1.23 - BERICHTSMONAT: 072000 - STATISTISCHES LANDESAMT SCHLESWIG-HOLSTEIN

Detail Bearbeiten Berichte Stammdaten Einstellungen

Seeschiffinfotserhebung - Erfassung

Meldehafen: 01801 Schiffname: Testschiff Rufcode: NVZ Laufende-Nr.: 00001

I. Angaben zum Schiff
 Schiffart: 15 Platte: 0082 Tragfähigkeit (tGW): 12550 Bruttoreanzahl (brz): 36830

II. ANKUNFT | V. ABGANG
 Ankommen Monat: 07 Jahr: 2000 ANKUNFT Anzahl der Fahrten im Monat: 002

III. Im Meldehafen gelöschte Güter und Ladungsarten (LA)
 Güterart: Gütermenge in Tonnen Code LA Anzahl der Einladungen Bruchteil Flz.

Güterart	Gütermenge in Tonnen	Code	LA	Anzahl der Einladungen	Bruchteil	Flz.
999	1500	42	6	29107		
139 Nahrungsmittelzubereitungen e.n.g.	000240	30	00000	29107 OSLO		
972 Papier und Pappe	003510	51	00245	29107 OSLO		
963 Bekleidung Schuhe Reiseartikel	000260	41	00014	29107 OSLO		
000	000000	62	00082	29107 OSLO		

IV. Im Meldehafen ausgestiegene Personen
 Anzahl der Personen: 000000 000000 Fehler: E09
 Zustiegshafen: Flz.

285 29107 OSLO

Ende

ED9: Kernfehler
 Container größer als 20 Fuß können maximal 40 Tonnen zulassen.
 Wollen Sie jetzt korrigieren?

dem Eintrag eines Hafennamens oder einer Gutart, so werden die bis zur korrekten Bezeichnung fehlenden Zeichen automatisch ergänzt. Bei Bestätigung des Programmvorschlages wird dann der entsprechende Schlüssel eingetragen. Das Programm verfügt zudem über Suchfunktionen und ein Register mit fast 5000 Güterbezeichnungen, die von dem Erfassungsprogramm automatisch in eine der 175 zulässigen Gütergruppen umgesetzt werden können. Außerdem besteht die Möglichkeit, Schiffe und deren Merkmale abzuspeichern und bei Bedarf abzurufen, so daß eine nochmalige komplette Eingabe entfallen kann. Der Einsatz der Anwendung in den Häfen verringert somit nicht nur den Aufwand für die Nachbearbeitung in den statistischen Ämtern, da für diese die manuelle Erfassung entfällt, vielmehr ist bei der Entwicklung des Programms besonderes Augenmerk darauf gelegt worden, daß die vielfältigen Unterstützungsfunktionen auch für den Anwender im Hafen – verglichen mit dem Ausfüllen eines Erhebungsbogens – zu einer deutlichen Arbeitserleichterung führen. In das Programm integriert ist eine, zum Teil auf einzelne Häfen abgestimmte Plausibilitätskontrolle, die rund 70 mögliche Fehlerquellen prüft und Angaben, die logisch nicht korrekt oder unplausibel sind, anzeigt und den Anwender auffordert, die Eingabe zu überprüfen und gegebenenfalls zu korrigieren. Diese Funktion ist für die statistischen Ämter überaus wichtig, kann sie doch weitgehend ausschließen, daß fehlerhafte Angaben, welche die Qualität der Statistik erheblich beeinträchtigen könnten, in den Datenbestand übernommen werden.

Die Übermittlungsstellen für die deutsche Seeverkehrsstatistik haben zudem die Möglichkeit – nach Absprache mit dem zuständigen statistischen Amt – die erforderlichen Daten in einer individuellen elektronischen Form bereitzustellen. Voraussetzung ist dabei, daß das Datenmaterial der vorgegebenen Satzstruktur entspricht, da eine Nachbearbeitung anders strukturierter Materialien aus Kapazitätsgründen grundsätzlich nicht möglich ist. Darüber hinaus wurden in Hamburg und Bremen in den vergangenen Jahren elektronische Datenübermittlungsverfahren auf Basis von UN/EDIFACT-Nachrichtentypen für große Containerreedereien entwickelt. Diese Verfahren werden derzeit an die neue Seeverkehrsstatistik angepaßt und fortlaufend weiterentwickelt.¹³⁾

Aufbereitung und Veröffentlichung der Ergebnisse auf Bundesebene

Die Seeverkehrsstatistik wird vom Statistischen Bundesamt monatlich aufbereitet, das heißt in der tiefsten zeitlichen Gliederung liegen Ergebnisse für Kalendermonate vor. Dargestellt werden sowohl die Güterbeförderung über deutsche Häfen als auch der Seegüterumschlag deutscher Häfen. Der Güterumschlag umfaßt sämtliche Ein- und Aus-

¹³⁾ Siehe dazu Lüss, H.-P.: „EDIMARS-Pilotprojekt in der Seeverkehrsstatistik“ im Informationsdienst „Methoden, Verfahren, Entwicklungen“ des Statistischen Bundesamtes, Ausgabe 1/1999.

ladungen 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.¹⁴⁾ Bis zum Jahresende 1999 erfolgte die Publikation der Bundesergebnisse der Statistik vor allem in gedruckter Form in monatlichen und jährlichen Tabellenbänden, den sogenannten Fachserien des Statistischen Bundesamtes. Die Fachserien wird es auf absehbare Zeit weiterhin geben. Allerdings werden die monatlichen durch vierteljährliche Publikationen ersetzt. Für sämtliche Berichtsperioden (monatlich, vierteljährlich und jährlich) werden „elektronische Fachserien“ bereitgestellt. Eckdaten können außerdem im Internet abgerufen oder per Schnellmeldung oder per Kurzinformation bezogen werden. Das Statistische Bundesamt ist bei der neuen Statistik in der Lage, PC-gestützt kurzfristig Sonderauswertungen vorzunehmen. Ein wichtiges Modul ist dabei das im Statistischen Bundesamt entwickelte System zur Statistischen Tabellenspezifikation, STATSPEZ. Ein Großteil der für die Fachserien vorgesehenen Tabellen werden mit STATSPEZ erzeugt. STATSPEZ ist ein auf den Bedarf der amtlichen Statistik zugeschnittenes Auswertungssystem und erlaubt dem Anwender, in kurzer Zeit auch komplexe Tabellen zu entwerfen oder zu verändern. Vorgesehen ist auch die Einspeisung von Seeverkehrsdaten in das derzeit im Aufbau befindliche Gemeinsame Neue Statistische Informationssystem der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder, GENESIS. Das neue System soll nicht nur Anwendern in den statistischen Ämtern, sondern insbesondere auch externen Anwendern über das Internet einen leichten Zugang zu Daten aus der Seeverkehrserhebung für Selektionen und Auswertungen ermöglichen. Das Veröffentlichungsprogramm für die Seeverkehrsdaten der neuen Statistik des Statistischen Bundesamtes befindet sich derzeit noch im Aufbau. Voraussichtlich bis zum Zeitpunkt der ersten Bereitstellung von Jahresergebnissen im Frühjahr 2001 werden sämtliche Module zur Verfügung stehen.

Dipl.-Volkswirt Hans-Peter Lüüs

¹⁴⁾ Allerdings besteht bei der Berechnung von Güterbeförderung und Güterumschlag im innerdeutschen Verkehr ein methodischer Unterschied: Für die Darstellung des Güterumschlags werden die Empfangs- und die Versandmeldungen der Häfen ausgewertet, während in die Berechnung der Beförderung ausschließlich die Empfangsmeldungen der Häfen eingehen. Da die Empfangs- und Versandmeldungen der Häfen für denselben Transportvorgang nicht immer übereinstimmen, ergibt die Addition der zwischen deutschen Seehäfen transportierten Gütermenge (= Meldung des Ausladehafens) zum Ergebnis der Güterbeförderung nicht immer exakt den als Umschlag ausgewiesenen Wert.