



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2017

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	2
2 Gesamtentwicklung	4
2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten.....	4
2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen	7
2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten.....	10
2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen	11
3 Containerverkehre	14
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten.....	14
3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen	19
4 RoRo-Verkehre	20
4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten	20
4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen	24
Anhang	28

1 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Seehäfen im Jahr 2017. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Auf den Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2017 rund 185,3 Mio. t Güter (ohne Eigengewichte der Ladungsträger), mithin rund 61,9 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Umschlagsvolumen um rund 1,1 Mio. t bzw. 0,6 Prozent. Maßgeblich waren Umschlagszuwächse im Verkehr mit Norwegen, Lettland, Dänemark, Frankreich, den Niederlanden und Schweden, die Umschlagsrückgänge u.a. mit der Russischen Föderation, dem wichtigsten Staat im deutschen Kurzstreckenseeverkehr, Finnland, dem Vereinigten Königreich und Belgien überkompensierten. Aufgrund ihrer geographischen Lage stehen deutsche Häfen vor allem bei Kurzstreckenseeverkehren mit der Russischen Föderation, dem Vereinigten Königreich und Skandinavien mit Häfen in den Niederlanden, Belgien, Polen und Frankreich im Wettbewerb. Gesamtentwicklung
- Mit rund 47,9 Mio. t entfiel der höchste Anteil des Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017 erneut auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern. Es folgten die Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden u.ä.“, die mit einem Plus von rund 2,9 Mio. t bzw. 15,9 % im Vorjahresvergleich das höchste absolute Wachstum aufwies, „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“, „Chemische Erzeugnisse etc.“ und „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“. Diese Güterabteilungen vereinten im Jahr 2017 rund drei Viertel des gesamten Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Mit Ausnahme der chemischen Erzeugnisse, die vorrangig im Verkehr mit den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich umgeschlagen wurden, waren bei allen anderen genannten Güterabteilungen die skandinavischen Staaten und die Russische Föderation von hoher Bedeutung. Güterabteilungen
- Differenziert nach Ladungsarten entfielen im Jahr 2017 rund 27,1 Prozent des mengenmäßigen Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Container. Flüssige und feste Massengüter, die beim seeseitigen Empfang dominieren, erreichten Anteilswerte von 22,9 bzw. 24,3 Prozent. Weitere rund 18,5 Prozent des Güterumschlags deutscher Seehäfen entfielen auf sogenannte RoRo-Verkehre, die übrigen 7,2 Prozent auf Stückgüter, die ohne Ladungsträger mit dem Seeschiff befördert werden. Ladungsarten
- Rund 27,9 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2017 auf Hamburg, gefolgt von den Bremischen Häfen (17,7 %), Wilhelmshaven (10,0 %), Rostock (9,2 %) und Lübeck (8,7 %). Im internationalen Vergleich belegten Hamburg und Bremerhaven nach Häfen

aktuellen Zahlen im Jahr 2016 die Ränge 3 und 19 unter den 20 umschlagsstärksten EU-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr. An der Spitze lag Rotterdam.

- Insgesamt schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2017 im Kurzstreckenseeverkehr rund 5,7 Mio. TEU um, rund 2,8 Prozent weniger als im Jahr 2016. Maßgeblich waren überproportionale Rückgänge im Verkehr mit Finnland, der Russischen Föderation und dem Vereinigten Königreich. Der Seehafen Hamburg steigerte seinen Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleichszeitraum um 0,4 Prozent; die Bremischen Häfen verbuchten eine Abnahme in Höhe von 8,4 Prozent. Deutsche Containerhäfen stehen insbesondere im Wettbewerb mit niederländischen, belgischen und polnischen Häfen – vor allem auf den Relationen mit dem Vereinigten Königreich, der Russischen Föderation und Skandinavien. Insgesamt erzielten deutsche Containerhäfen im Jahr 2017 deutlich höhere Containerumschläge als die benachbarten, ausländischen Hafenstandorte.
- Im RoRo-Verkehr schlugen die deutschen Nord- und Ostseehäfen im Jahr 2017 insgesamt über 2,1 Mio. Lkw und unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um, ein Plus im Vergleich zum Jahr 2016 von rund 6,4 Prozent. Knapp 1,9 Mio. Ladungsträger bzw. rund 88,8 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags entfielen auf die deutschen Ostseehäfen. Maßgeblich für die Zuwächse waren höhere Fahrzeugumschläge der Ostseehäfen auf den Relationen mit Lettland, Dänemark und Schweden. Im Gegenzug nahmen Verkehre mit Finnland, der Russischen Föderation und Norwegen ab. Hafenseitig verbuchten dabei Kiel, Lübeck, Puttgarden und Rostock im Jahr 2017 Umschlagszuwächse, Sassnitz leichte Rückgänge. Im Vergleich zum Vorjahr baute Lübeck im Verkehr mit Schweden Marktanteile aus. Im RoRo-Verkehr mit Finnland und der Russischen Föderation büßte Lübeck Anteile zu Gunsten von Rostock bzw. Kiel ein. In den deutschen Nordseehäfen ging der Fahrzeugumschlag im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,2 Prozent auf insgesamt rund 0,2 Mio. Einheiten zurück. Rund 91,9 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags deutscher Nordseehäfen erfolgten im Rahmen innerdeutscher Verkehre – sogenannter Inselverkehre. Lediglich List auf Sylt und Cuxhaven verzeichneten zuletzt nennenswerte Fahrzeugumschläge im internationalen RoRo-Verkehr.
- Auf den Güterumschlag mit Mittelmeeranrainern entfiel im Jahr 2017 ein Anteil von rund 19,3 Mio. t bzw. 10,4 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Dies waren die höchsten Werte der letzten Jahre. Ein stabiler Aufwärtstrend zeigte sich beim Gesamtgüterumschlag mit den Mittelmeeranrainern im Zeitraum von 2012 bis 2017 allerdings nicht – im Gegensatz zu den Containerumschlägen, die von rund 0,7 Mio. TEU im Jahr 2012 auf rund 0,9 Mio. TEU im Jahr 2017 anstiegen. Der Anteil der Mittelmeeranrainern am Gesamtcontainerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr erhöhte sich damit von rund 12,8 Prozent im Jahr 2012 auf rund 15,7 Prozent im Jahr 2017.

Containerverkehre

RoRo-Verkehre

Güter-/Containerumschlag
mit Mittelmeeranrainern

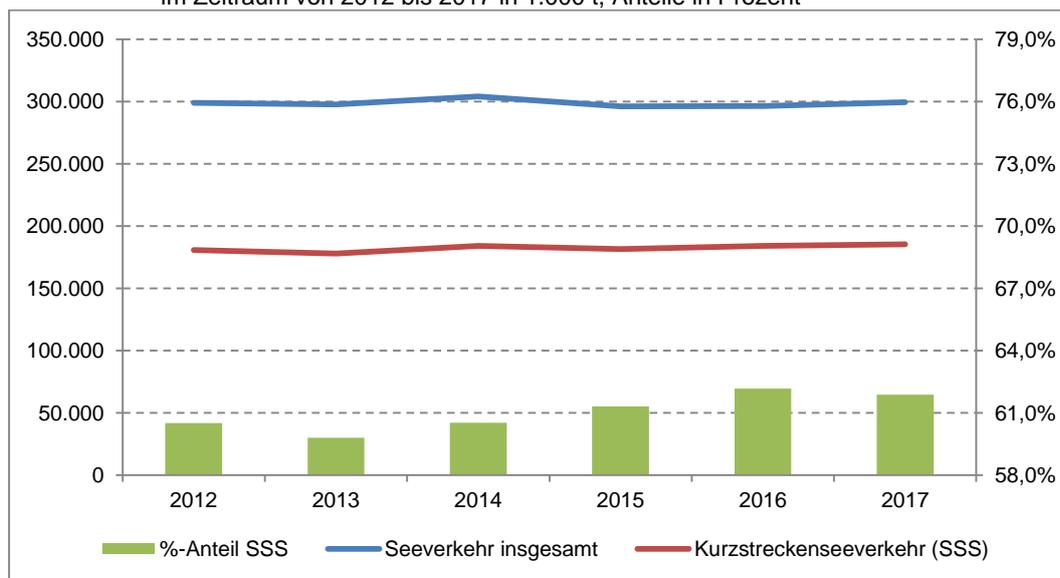
2 Gesamtentwicklung

2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes schlugen die deutschen Seehäfen im Jahr 2017 insgesamt rund 299,5 Mio. t Güter um (ohne Eigengewichte der Ladungsträger). Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich der Seegüterumschlag damit um rund 1,1 Prozent. (2016: 296,3 Mio. t). Auf den Kurzstreckenseeverkehr¹ entfielen im Jahr 2017 rund 185,3 Mio. t Güter (ohne Eigengewichte der Ladungsträger), mithin rund 61,9 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen (siehe Abbildung 1). Im Vergleich zum Jahr 2016 erhöhte sich die Menge der ein- und ausgeladenen Seegüter um rund 1,1 Mio. t bzw. 0,6 Prozent. Im Gegensatz zu den Vorjahren entwickelten sich die Umschlagsmengen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017 damit etwas schwächer als der Seegüterumschlag insgesamt. Beide Werte liegen weiterhin unter dem Niveau, das im Vorfeld der Wirtschaftskrise von 2009 erreicht wurde.

Güterumschlag
deutscher Seehäfen

Abbildung 1: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2017 in 1.000 t, Anteile in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Bezogen auf die einzelnen Fahrtgebiete ergaben sich im Jahr 2017 sehr unterschiedliche Entwicklungen (siehe Tabelle 1). Für den Anstieg des Kurzstreckenseeverkehrs im Jahr 2017 zeichnete vor allem die Belebung des Güteraustauschs mit Norwegen, Lettland, Dänemark, Frankreich, den Niederlanden und Schweden verantwortlich. Eine negative Umschlagsentwicklung zeigte sich im Vergleichszeitraum hingegen vor allem mit der

Kurzstreckenseeverkehr
nach Fahrtgebieten
- Deutsche Seehäfen

¹ Der Begriff „Kurzstreckenseeverkehr“ bezeichnet im Folgenden Beförderungen zwischen deutschen Seehäfen und Häfen im geographischen Europa, im Mittelmeerraum sowie am Schwarzen Meer. Neben den EU-Mitgliedstaaten wurden im Einzelnen folgende Staaten/Gebiete einbezogen: Ägypten, Albanien, Algerien, Bosnien-Herzegowina, Faröer, Georgien, Gibraltar, Israel, Island, Libanon, Libyen, Marokko, Moldau, Montenegro, Norwegen, besetzte palästinensische Gebiete, Russland, Syrien, Tunesien, Türkei, Ukraine. Statistische Abweichungen zu früheren Berichten sind auf Anpassungen der in den Kurzstreckenseeverkehr einbezogenen Staaten/Gebiete zurückzuführen.

Russischen Föderation, Finnland, dem Vereinigten Königreich und Belgien. Im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation reduzierte sich das Umschlagsvolumen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,6 Mio. t bzw. 8,7 Prozent. Trotz des deutlichen Rückgangs im Vergleich zum Vorjahr belegte die Russische Föderation mit einem Umschlagsvolumen von insgesamt rund 27,5 Mio. t Gütern im Jahr 2017 weiterhin den Spitzenplatz im Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Häfen, gefolgt von Schweden und Norwegen. Nach hohen prozentualen Rückgängen im Jahr 2016 waren im Seegüterverkehr mit den nordafrikanischen Staaten im Jahr 2017 wieder Zuwächse zu beobachten. Überproportionale Zuwächse verzeichneten die Kurzstreckenseeverkehre mit Marokko und Ägypten.

Tabelle 1: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,6	8,5	0,8	4,0	4,2	-5,2	4,6	4,4	6,5
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	176,7	175,7	0,6	112,8	112,6	0,2	63,9	63,1	1,3
Europa	171,5	170,5	0,6	111,2	111,4	-0,1	60,3	59,1	1,9
Europäische Union	117,9	116,7	1,0	67,0	67,4	-0,6	50,9	49,3	3,1
darunter:									
Schweden	25,0	24,3	2,7	14,4	13,8	4,3	10,5	10,5	0,5
Vereinigtes Königreich	17,8	18,6	-4,2	10,1	11,3	-10,7	7,7	7,3	6,0
Finnland	14,8	17,1	-13,0	9,9	11,4	-12,7	4,9	5,7	-13,8
Dänemark	13,7	12,6	8,4	6,6	6,0	10,3	7,1	6,7	6,7
Niederlande	8,6	8,0	7,7	4,4	4,7	-7,0	4,2	3,3	28,8
Lettland	7,4	6,1	21,1	5,6	5,0	11,9	1,7	1,0	66,5
Polen	5,5	5,5	-1,0	3,1	3,0	1,5	2,4	2,5	-4,0
Belgien	4,9	5,4	-9,1	1,8	1,9	-5,0	3,1	3,5	-11,2
Litauen	4,4	4,6	-5,6	2,5	2,8	-11,6	1,9	1,8	3,4
Spanien	4,3	4,4	-3,5	2,4	2,4	-1,8	1,9	2,0	-5,7
Frankreich	3,7	2,7	36,9	2,4	1,4	68,9	1,4	1,3	2,7
Estland	2,1	2,3	-6,6	1,4	1,6	-8,7	0,7	0,7	-1,9
Portugal	1,7	1,2	41,7	1,0	0,8	36,9	0,7	0,4	49,9
Italien	1,1	1,0	9,4	0,2	0,3	-41,1	0,9	0,7	35,9
übrige europäische Länder	53,6	53,8	-0,4	44,2	44,0	0,5	9,4	9,8	-4,3
darunter:									
Russische Föderation	27,5	30,1	-8,7	23,5	25,4	-7,5	4,0	4,7	-15,1
Norwegen	22,0	19,6	11,8	18,8	16,6	13,0	3,2	3,0	5,5
Türkei	3,1	3,0	0,9	1,0	1,2	-10,9	2,0	1,9	8,3
Übrige Länder	5,3	5,2	1,3	1,6	1,3	27,5	3,7	3,9	-7,1
darunter:									
Ägypten	1,7	1,4	20,7	0,6	0,3	97,3	1,0	1,1	-2,2
Marokko	1,6	1,3	26,1	0,4	0,3	62,6	1,2	1,0	16,5
Israel	1,0	1,1	-8,5	0,2	0,2	4,4	0,8	0,9	-11,1
Insgesamt	185,3	184,2	0,6	116,8	116,8	0,0	68,6	67,5	1,7

Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen.

Aufgrund ihrer geographischen Lage stehen deutsche Seehäfen vor allem mit Häfen in Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Polen im Wettbewerb. Tabelle 2 weist dahingehend für die vorstehend genannten Staaten die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete im

- Belgische, niederländische, französische und polnische Seehäfen

Kurzstreckenseeverkehr aus. Für Frankreich und Polen liegen bislang lediglich Daten für das Jahr 2016 vor. Deutlich erkennbar ist die hohe Bedeutung der Russischen Föderation für die Kurzstreckenseeverkehre aller aufgeführten Nationen. Wie deutsche Seehäfen erzielten auch niederländische Seehäfen im Jahr 2017 die höchste Umschlagsleistung mit der Russischen Föderation. Mit rund 79,8 Mio. t fiel diese in den Niederlanden im Jahr 2017 fast um den Faktor 2,7 höher aus als in Deutschland. Mit Ausnahme Polens sind für alle aufgeführten Hafenstandorte des Weiteren die Kurzstreckenseeverkehre mit dem Vereinigten Königreich bedeutsam. In Belgien und Frankreich entfielen auf sie zuletzt die höchsten Umschlagsanteile. Hohe Umschlagsvolumina teilen sich deutsche, belgische, niederländische und polnische Seehäfen ferner im Kurzstreckenseeverkehr mit Schweden sowie insbesondere deutsche und niederländische Seehäfen im Verkehr mit Norwegen und Finnland.

Tabelle 2: Güterumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Deutschland (2017)		Belgien (2017)		Niederlande (2017)		Frankreich (2016)		Polen (2016)	
	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %
Insgesamt	185,3	100,0	133,8	100,0	306,5	100,0	181,9	100,0	57,2	100,0
Europa	180,1	97,2	123,1	92,0	285,8	93,2	148,5	81,7	52,0	90,9
Europäische Union	126,5	68,2	84,7	63,3	155,8	50,8	111,7	61,4	39,2	68,5
darunter:										
Schweden	25,0	13,5	7,9	5,9	10,4	3,4	1,3	0,7	9,7	16,9
Vereinigtes Königreich	17,8	9,6	24,6	18,4	62,1	20,3	38,0	20,9	2,5	4,4
Finnland	14,8	8,0	6,8	5,1	11,2	3,7	1,2	0,6	1,6	2,8
Dänemark	13,7	7,4	2,0	1,5	3,1	1,0	0,2	0,1	1,4	2,5
Deutschland	8,6	4,6	3,3	2,5	6,1	2,0	2,5	1,4	6,4	11,2
Niederlande	8,6	4,7	2,4	1,8	2,3	0,7	12,2	6,7	6,4	11,2
Lettland	7,4	4,0	3,6	2,7	8,5	2,8	2,0	1,1	1,5	2,6
Polen	5,5	3,0	1,1	0,8	4,6	1,5	1,3	0,7	2,1	3,7
Belgien	4,9	2,7	2,9	2,2	2,5	0,8	7,2	4,0	1,7	3,0
Litauen	4,4	2,4	1,3	0,9	3,4	1,1	0,9	0,5	1,5	2,6
Spanien	4,3	2,3	8,1	6,0	11,5	3,8	10,7	5,9	1,5	2,7
Frankreich	3,7	2,0	7,2	5,4	11,3	3,7	20,2	11,1	0,8	1,4
Estland	2,1	1,1	1,1	0,8	3,0	1,0	0,6	0,3	0,4	0,8
Portugal	1,7	0,9	2,1	1,6	4,5	1,5	2,1	1,1	0,3	0,5
Italien	1,1	0,6	2,1	1,5	2,7	0,9	5,7	3,1	1,1	1,9
übrige europäische Länder	53,6	28,9	38,4	28,7	130,0	42,4	36,8	20,2	12,8	22,4
darunter:										
Russische Föderation	27,5	14,8	17,8	13,3	79,8	26,0	22,5	12,4	8,3	14,5
Norwegen	22,0	11,8	6,4	4,8	32,6	10,6	5,9	3,2	2,8	4,9
Türkei	3,1	1,7	11,8	8,8	7,0	2,3	6,2	3,4	1,6	2,8
Übrige Länder	5,3	2,8	10,7	8,0	20,7	6,8	33,3	18,3	5,2	9,1
darunter:										
Ägypten	1,7	0,9	2,8	2,1	11,2	3,7	8,8	4,8	2,4	4,3
Marokko	1,6	0,9	2,2	1,6	2,2	0,7	4,6	2,5	1,5	2,7
Israel	1,0	0,6	1,7	1,3	1,8	0,6	0,7	0,4	0,7	1,2
Algerien	0,4	0,2	3,0	2,2	3,5	1,2	15,7	8,6	0,5	0,9

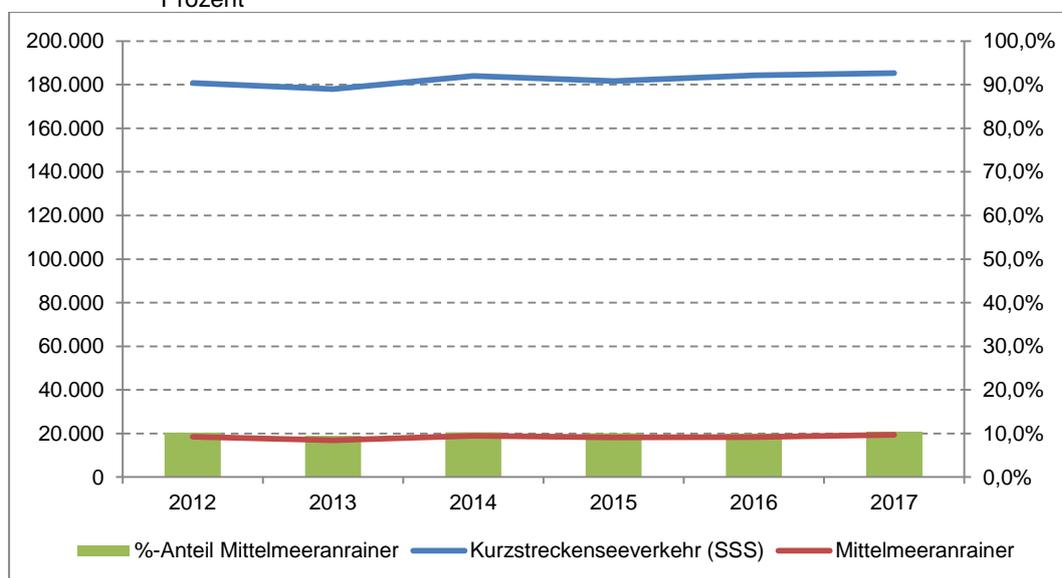
Anmerkung: Pro Land wurden die fünf Fahrtgebiete mit dem höchsten Güterumschlag eingefärbt.

Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 9.7.2018 (Belgien, Niederlande, Polen) bzw. 24.7.2018 (Frankreich)). Eigene Berechnungen.

Auf den Güterumschlag mit Mittelmeeranrainerstaaten entfiel im Jahr 2017 ein Anteil von rund 19,3 Mio. t bzw. 10,4 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Dies waren das höchste Umschlagsvolumen und der höchste Anteilswert im Zeitraum von 2012 bis 2017. Im Vergleich zum Jahr 2016 nahm der Güterumschlag mit den Mittelmeeranrainerstaaten um rund 0,9 Mio. t bzw. 5,0 Prozent zu. Maßgeblich hierfür war im Vergleichszeitraum vor allem das Wachstum im Güterumschlag mit Frankreich in Höhe von rund 1,0 Mio. t bzw. 36,9 Prozent. Trotz der jüngsten Zunahme zeigte sich in den vergangenen Jahren kein stabiler Aufwärtstrend beim Güterumschlag deutscher Seehäfen mit den Mittelmeeranrainern (siehe Abbildung 2). Deren Anteil am Gesamtgüterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr schwankte im Zeitraum von 2012 bis 2017 zwischen 9,5 und 10,4 Prozent.

Kurzstreckenseeverkehr
mit Mittelmeeranrainern

Abbildung 2: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr insgesamt und mit Mittelmeeranrainerstaaten im Zeitraum von 2012 bis 2017 in 1.000 t, Anteile in Prozent



Quelle: Statistische Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

Mit rund 47,9 Mio. t entfiel der höchste Anteil des Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017 weiterhin auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern (siehe Tabelle 3). Es folgten Kohle, rohes Erdöl und Erdgas mit rund 30,1 Mio. t sowie Erze, Steine und Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse mit rund 21,3 Mio. t. Die letztgenannte Güterabteilung wies im Jahr 2017 mit einem Plus von rund 2,9 Mio. t bzw. 15,9 % im Vergleich zum Vorjahr absolut das höchste Wachstum und zeichnete damit maßgeblich für den Anstieg des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr verantwortlich. Nennenswerte Umschlagssteigerungen waren im Vergleichszeitraum darüber hinaus in den Güterabteilungen „Maschinen und Ausrüstungen u.ä.“, „Fahrzeuge“ und „Sonstige Mineralerzeugnisse“ (Glas, Zement, Gips etc.) festzustellen. Größere mengenmäßige Abnahmen zeigten sich im Jahr 2017 hingegen beim

Kurzstreckenseeverkehr
nach Güterabteilungen

seeseitigen Umschlag von landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnissen. Der Umschlag von landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen sank im Vergleich zum Jahr 2016 um 12,5 Prozent auf rund 8,3 Mio. t, jener von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen um 5,6 Prozent auf rund 16,0 Mio. t.

Tabelle 3: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

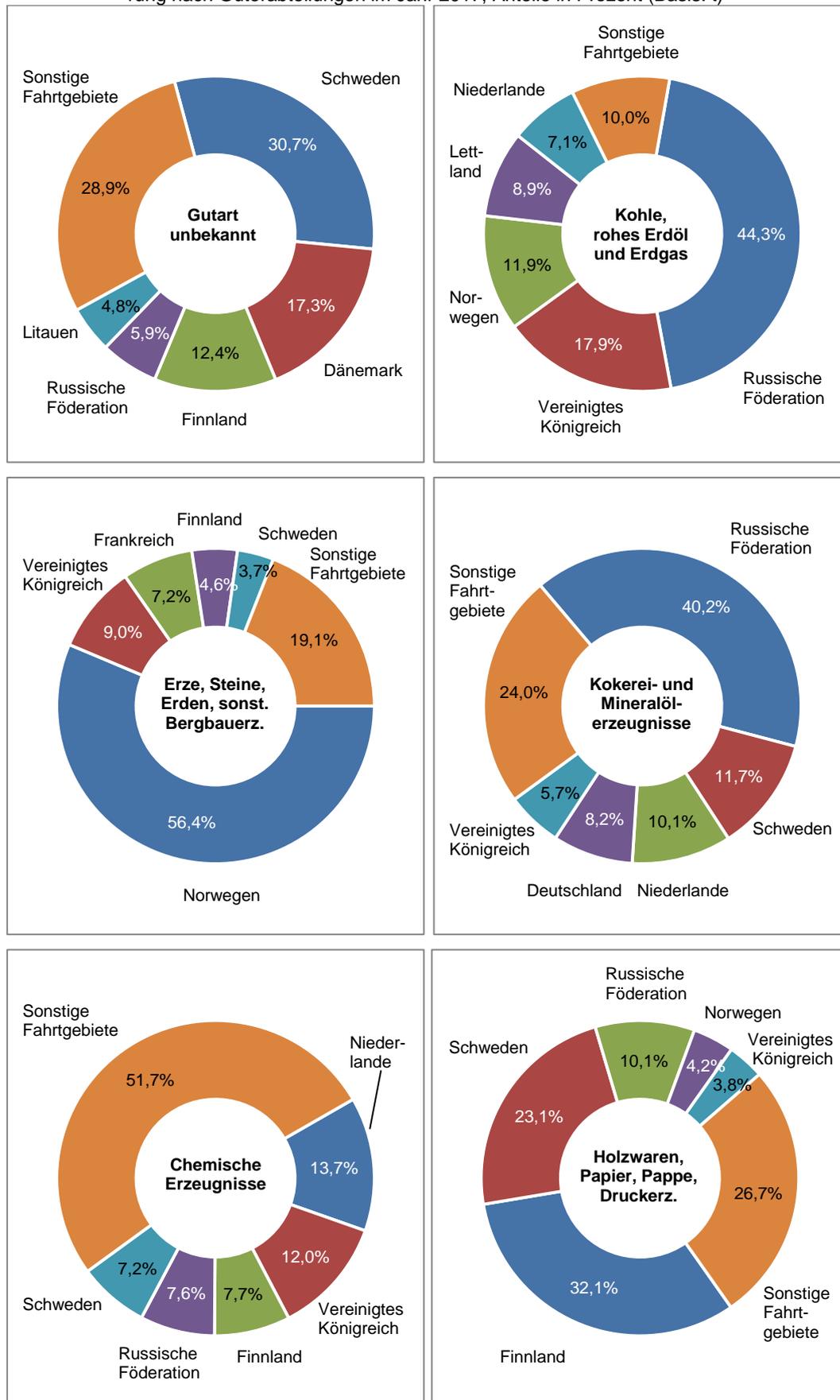
	2017	2016	Veränderung	
	in Mio. t		in Mio. t	in %
Landwirtschaftliche u. verw. Erzeugnisse	8,3	9,5	-1,2	-12,5
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	30,1	29,7	0,4	1,2
Erze, Steine u. Erden u.ä.	21,3	18,3	2,9	15,9
Nahrungs- und Genussmittel	8,2	8,4	-0,2	-2,5
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	0,9	0,8	0,1	10,4
Holzw., Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	11,2	11,5	-0,4	-3,1
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	16,0	16,9	-0,9	-5,6
Chemische Erzeugnisse etc.	13,0	12,8	0,2	1,6
Sonst. Mineralerzeugnisse	3,7	3,3	0,3	10,2
Metalle und Metallerzeugnisse	6,3	6,1	0,2	3,1
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	8,4	7,5	0,9	12,5
Fahrzeuge	6,6	6,3	0,3	5,5
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	0,5	0,7	-0,1	-16,5
Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,6	3,1	-0,4	-13,4
Post, Pakete	0,0	0,0	0,0	73,7
Geräte u. Material zur Güterbef.	0,1	0,1	0,0	-13,1
Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter	0,0	0,0	0,0	17,0
Sammelgut	0,3	0,6	-0,3	-49,5
Nicht identifizierbare Güter	47,9	48,6	-0,6	-1,3
Sonstige Güter a.n.g.	0,1	0,2	-0,1	-55,3
Insgesamt	185,3	184,2	1,1	0,6

Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

Rund drei Viertel des gesamten Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2017 auf die sechs umschlagsstärksten Güterabteilungen „Nicht identifizierbare Güter“, „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden u.ä.“, „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“, „Chemische Erzeugnisse etc.“ und „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“. Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete für diese sechs Güterabteilungen veranschaulicht Abbildung 3. Mit Ausnahme der chemischen Erzeugnisse, die im Jahr 2017 vorrangig im Verkehr mit den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich umgeschlagen wurden, zeigte sich bei allen anderen dargestellten Güterabteilungen eine hohe Bedeutung der skandinavischen Staaten sowie der Russischen Föderation für den Kurzstreckenseeverkehr deutscher Häfen.

Umschlag nach Güterabteilungen und Fahrtgebieten

Abbildung 3: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach Güterabteilungen im Jahr 2017, Anteile in Prozent (Basis: t)



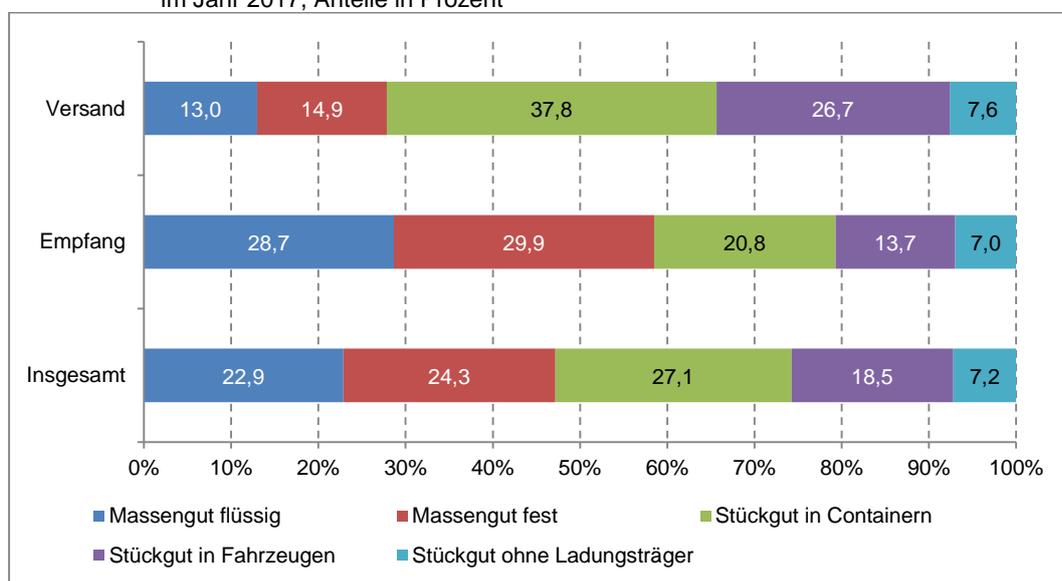
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

Differenziert nach Ladungsarten entfielen im Jahr 2017 rund 27,1 Prozent des mengenmäßigen Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Container (siehe Abbildung 4). Flüssige und feste Massengüter erreichten Anteilswerte von 22,9 bzw. 24,3 Prozent. Weitere rund 18,5 Prozent des Güterumschlags deutscher Seehäfen entfielen auf sogenannte RoRo-Verkehre, die übrigen 7,2 Prozent auf Stückgüter, die ohne Ladungsträger mit dem Seeschiff befördert werden. Während beim seeseitigen Empfang die Massengüter den Umschlag dominieren, kommt beim seeseitigen Versand dem Containerumschlag sowie den RoRo-Verkehre mengenmäßig die höchste Bedeutung zu.

Anteilswerte der Ladungsarten

Abbildung 4: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten im Jahr 2017, Anteile in Prozent

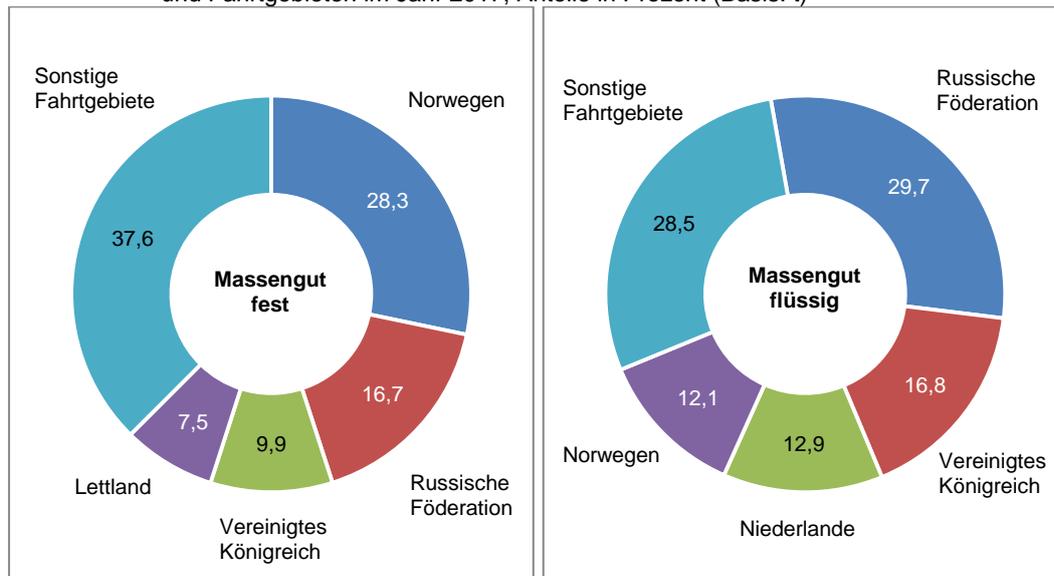


Quelle: Eurostat (Stand: 24.07.2018). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 5 verdeutlicht für den Seegüterumschlag von flüssigen und festen Massengütern die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs. Auf die Entwicklung des Containerumschlags und des RoRo-Verkehrs deutscher Seehäfen wird in nachstehenden Abschnitten noch genauer eingegangen. Mit rund 12,7 Mio. t entfielen demnach im Jahr 2017 rund 28,3 Prozent des gesamten Umschlags fester Massengüter auf den Gütertausch mit Norwegen. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2017 die Russische Föderation und das Vereinigte Königreich mit Anteilswerten von 16,7 bzw. 9,9 Prozent. Beim Umschlag flüssiger Massengüter – hierunter zählen vor allem Erdöl und Mineralölzeugnisse – entfielen im Jahr 2017 die größten Gütermengen auf den Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation, gefolgt vom Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Norwegen.

Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach Ladungsarten

Abbildung 5: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und Fahrtgebieten im Jahr 2017, Anteile in Prozent (Basis: t)



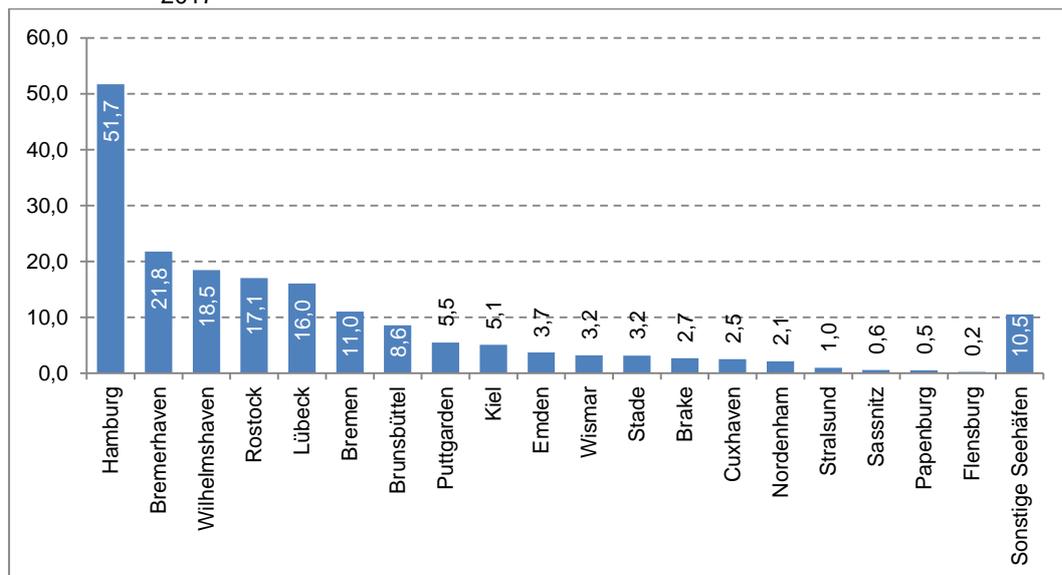
Quelle: Eurostat (Stand: 24.07.2018). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen

Mit rund 51,7 Mio. t entfielen im Jahr 2017 rund 27,9 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg (siehe Abbildung 66). Die Bremischen Häfen erreichten mit einem kumulierten Umschlagsvolumen von rund 32,8 Mio. t einen Marktanteil von rund 17,7 Prozent. Den dritten Rang belegte im Jahr 2017 Wilhelmshaven mit einem Umschlagsvolumen von rund 18,5 Mio. t bzw. einem Marktanteil von knapp 10,0 Prozent. Rund 15,2 Mio. t bzw. ein Anteil von 82,5 Prozent des Gesamtgüterumschlags Wilhelmshavens entfielen dabei auf Erdöl. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2017 die Seehäfen Rostock und Lübeck mit Umschlagsvolumina im Kurzstreckenseeverkehr in Höhe von 17,1 bzw. 16,0 Mio. t. Mit kumuliert rund 136,0 Mio. t vereinten die vorstehend genannten Häfen im Jahr 2017 knapp drei Viertel des Gesamtgüterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr.

Güterumschlag nach Häfen

Abbildung 6: Gesamtgüterumschlag ausgewählter Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017

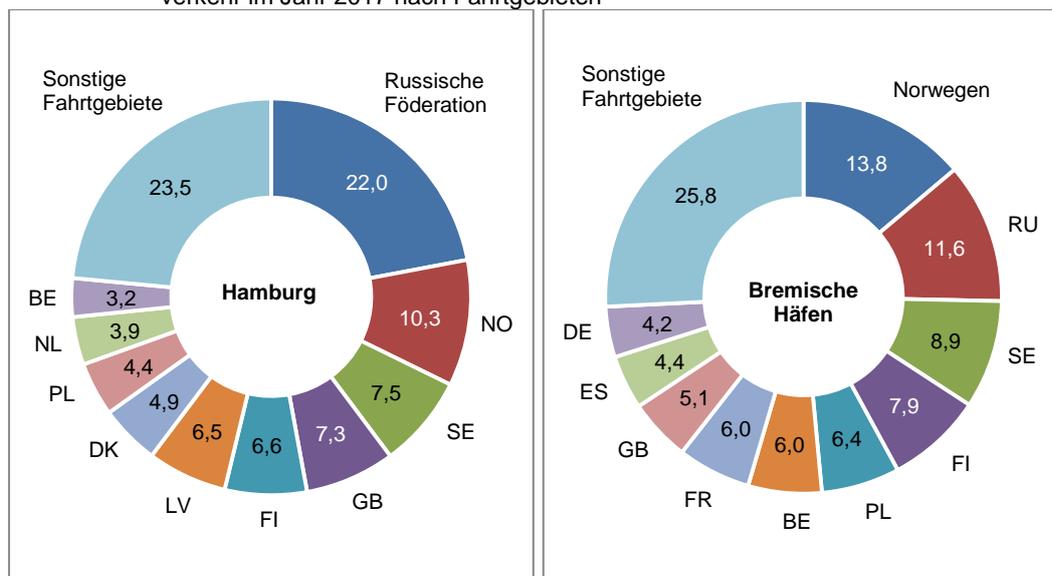


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Für die umschlagstärksten deutschen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017 – Hamburg und Bremen/Bremerhaven – zeigt Abbildung 7 die bedeutendsten Fahrtgebiete. Danach erfolgten im Jahr 2017 rund 22,0 Prozent des Gesamtgüterumschlags Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation, weitere rund 10,3 Prozent mit Norwegen. Schweden und das Vereinigte Königreich erreichten Umschlagsanteile von rund 7,5 bzw. 7,3 Prozent. Die höchsten Umschlagsvolumina bzw. -anteile im Kurzstreckenseeverkehr der Bremischen Häfen entfielen im Jahr 2017 ebenfalls auf Norwegen (13,8 %), die Russische Föderation (11,6 %) und Schweden (8,9 %).

Hamburg,
Bremen/Bremerhaven

Abbildung 7: Güterumschlag der Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017 nach Fahrtgebieten



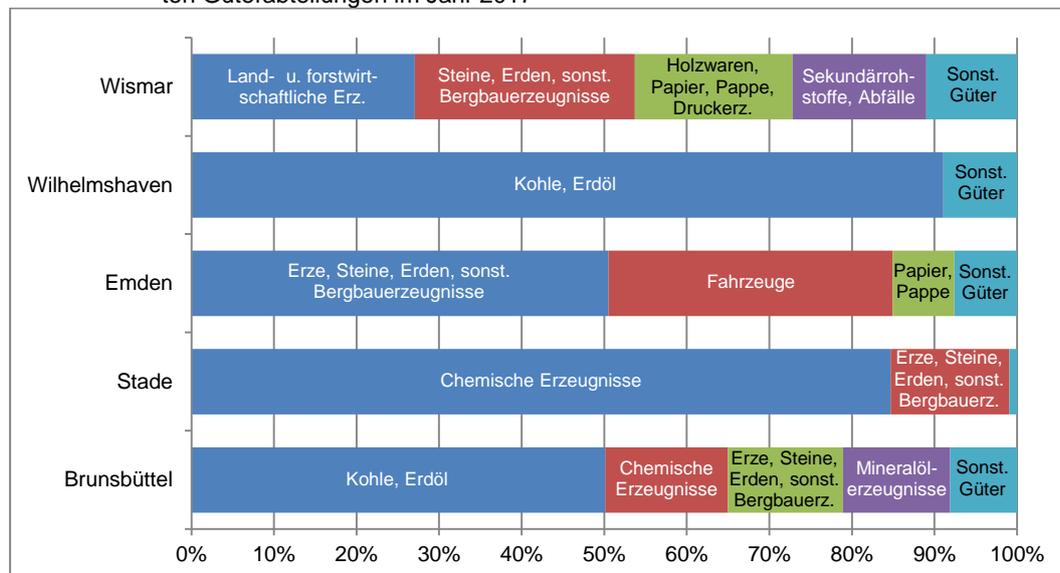
Abkürzungen: BE – Belgien, DE – Deutschland, DK – Dänemark, ES – Spanien, FI – Finnland, FR - Frankreich, GB – Vereinigtes Königreich, LV – Lettland, NL – Niederlande, NO – Norwegen, PL – Polen, RU – Russische Föderation, SE – Schweden.

Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Während in den Universalhäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Rostock eine vergleichsweise große Bandbreite an Gütern im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen wird, weisen andere deutsche Häfen zum Teil hohe Spezialisierungsgrade in Bezug auf den Umschlag einzelner Güter bzw. Gütergruppen auf. Jenseits der großen Fährhäfen stellt Abbildung 8 dahingehend die Anteile einzelner Güterabteilungen am Gesamtumschlag ausgewählter deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017 dar. Deutlich erkennbar ist die hohe Abhängigkeit der Häfen in Wilhelmshaven, Stade und Brunsbüttel vom Güterumschlag der Energiewirtschaft und der chemischen Industrie bzw. der Petrochemie. In Emden dominierte im Jahr 2017 hingegen der Umschlag von Fahrzeugen sowie Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen. In Wismar entfiel mit knapp 0,9 Mio. t der größte Anteil des Güterumschlags im Jahr 2017 auf land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse, gefolgt von Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen sowie Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen.

Güterumschlag nach Häfen und Güterabteilungen

Abbildung 8: Gesamtumschlag ausgewählter Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2017



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im internationalen Vergleich befanden sich im Jahr 2016 – neuere, vollständige Vergleichsdaten liegen gegenwärtig noch nicht vor – nach Angaben von Eurostat unter den 20 umschlagsstärksten EU-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr lediglich zwei deutsche Seehäfen: Hamburg und Bremerhaven. Wie Tabelle 4 zu entnehmen ist, belegte danach Rotterdam mit einem Umschlagsvolumen von rund 204,1 Mio. t Gütern bzw. einem Anteil von rund 8,1 Prozent am Gesamtgüterumschlag der EU-28 im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2016 Rang 1, gefolgt von Antwerpen mit rund 105,8 Mio. t Gütern (4,2 %) und Hamburg mit rund 50,3 Mio. t (2,0 %). Mit einem Umschlagsvolumen von rund 24,3 Mio. t Gütern (1,0 %) belegte Bremerhaven im Jahr 2016 hinter dem polnischen Gdansk und vor dem Schwarzmeerhafen Konstanz Rang 19.

Internationales Hafenranking

Tabelle 4: Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr nach EU-Häfen in den Jahren 2015 und 2016 – TOP 20-Häfen

Rang	Hafen	Gesamtumschlag			Anteil an Gesamtumschlag EU-28-Häfen in %
		2016	2015	Δ in %	
		in Mio. t	in Mio. t		
1	Rotterdam (NL)	204,1	203,7	0,2	8,1
2	Antwerpen (BE)	105,8	97,3	8,7	4,2
3	Hamburg (DE)	50,3	49,5	1,6	2,0
4	Marseille (FR)	45,4	43,5	4,3	1,8
5	Amsterdam (NL)	42,6	43,7	-2,5	1,7
6	Trieste (IT)	41,8	43,4	-3,6	1,7
7	London (UK)	41,4	37,0	11,8	1,6
8	Immingham (UK)	40,0	43,4	-7,9	1,6
9	Algeciras (ES)	38,8	37,1	4,5	1,5
10	Genova (IT)	38,7	36,0	7,3	1,5
11	Göteborg (SE)	35,9	33,0	9,0	1,4
12	Riga (LV)	31,8	36,0	-11,6	1,3
13	Le Havre (FR)	30,1	33,9	-11,2	1,2
14	Valencia (ES)	27,3	28,3	-3,4	1,1
15	Piräus (GR)	27,2	25,5	6,9	1,1
16	Dover (UK)	27,1	27,1	0,2	1,1
17	Livorno (IT)	25,2	22,7	10,7	1,0
18	Gdansk (PL)	24,7	26,5	-6,6	1,0
19	Bremerhaven (DE)	24,3	20,9	16,1	1,0
20	Constanta (RO)	24,1	24,0	0,5	1,0
Top 20 insgesamt		929,5	925,2	0,5	36,7
Gesamtumschlag EU-28-Häfen		2.531,2	2.485,0	1,9	100,0

Quelle: Eurostat (Stand: 11.07.2018).

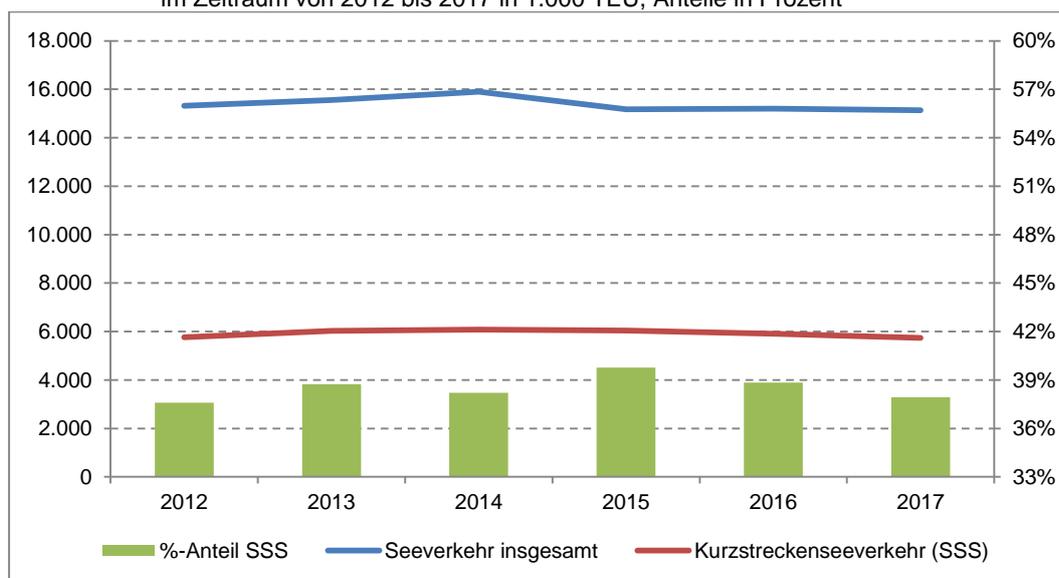
3 Containerverkehre

3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten

Insgesamt schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2017 im Kurzstreckenseeverkehr rund 5,7 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) um – ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von rund 2,8 Prozent (siehe Abbildung 9). Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr entwickelte sich damit im Jahr 2017 erneut schwächer als der Gesamtcontainerumschlag, der im Vergleich zum Jahr 2016 lediglich um 0,5 Prozent auf rund 15,1 Mio. TEU abnahm. Auf den Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2017 mithin rund 37,9 Prozent des Gesamtcontainerumschlags der deutschen Seehäfen.

Containerumschlag
deutscher Seehäfen

Abbildung 9: Containerumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2017 in 1.000 TEU, Anteile in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Maßgeblich für die erneute Abnahme des Containerumschlags waren im Jahr 2017 Rückgänge im Seeverkehr mit Finnland, der Russischen Föderation und dem Vereinigten Königreich (siehe Tabelle 5). Nach einer Belebung im Vorjahr verzeichnete der Containerumschlag mit Finnland im Jahr 2017 sowohl versand- als auch empfangsseitig eine deutliche Abnahme. Mit insgesamt rund 0,6 Mio. TEU blieb er um rund 20,2 Prozent hinter dem Ergebnis des Jahres 2016 zurück. Der Containerumschlag mit der Russischen Föderation – dem wichtigsten Staat im deutschen Kurzstreckenseeverkehr – reduzierte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr nochmals um rund 12,6 Prozent auf rund 0,7 Mio. TEU, nachdem er bereits im Jahr 2016 um rund 17,1 Prozent gefallen war. Dabei waren der Versand und der Empfang in ähnlicher Höhe von den Umschlagsrückgängen betroffen. Die Russlandverkehre stehen weiterhin unter dem Einfluss der Sanktionen der Europäischen Union gegenüber der Russischen Föderation im Zuge des Konflikts um die Ukraine. Überdurchschnittliche Umschlagsrückgänge waren im Jahr 2017 gleichsam im Containerverkehr mit dem Vereinigten Königreich zu verzeichnen. Hier reduzierte sich die Zahl der ein- und ausgeladenen Standardcontainer im Vergleichszeitraum um 14,6 Prozent auf knapp 0,5 Mio. TEU. Ausgehend von einem niedrigen Niveau nahmen auch die Containerbeförderungen zwischen deutschen und spanischen Seehäfen im Vergleichszeitraum deutlich ab. Eine Belebung erfuhren im Jahr 2017 hingegen die Containerumschläge im deutschen Kurzstreckenseeverkehr mit Schweden, Polen, den Niederlanden, der Türkei und Marokko sowie ausgehend von niedrigem Niveau mit Frankreich. Die Containerbeförderungen zwischen deutschen und schwedischen Seehäfen stiegen im Vergleich zum Jahr 2016 insgesamt um 10,0 Prozent auf rund 0,6 Mio. TEU; Beförderungen zwischen Deutschland und Polen aufgrund von Zunahmen beim Empfang insgesamt um 7,0 Prozent auf knapp 0,5 Mio. TEU. Im Verkehr mit Marokko erhöhte sich der Containerumschlag in den deutschen Seehäfen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um

Containerumschlag
nach Fahrtgebieten
- Deutsche Seehäfen

insgesamt 28,0 Prozent auf über 0,1 Mio. TEU, im Verkehr mit der Türkei um 7,9 % auf knapp 0,2 Mio. TEU.

Tabelle 5: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ
	in Mio. TEU	in Mio. TEU	in %	in Mio. TEU	in Mio. TEU	in %	in Mio. TEU	in Mio. TEU	in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,38	0,35	8,4	0,16	0,17	-7,6	0,22	0,18	23,8
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	5,36	5,55	-3,5	2,70	2,88	-6,6	2,66	2,67	-0,2
Europa	4,99	5,22	-4,4	2,56	2,77	-7,5	2,43	2,45	-0,9
Europäische Union	3,81	3,96	-3,9	2,03	2,19	-7,3	1,78	1,77	0,4
darunter:									
Finnland	0,64	0,80	-20,2	0,35	0,43	-19,3	0,29	0,37	-21,3
Schweden	0,60	0,54	10,0	0,33	0,30	7,0	0,27	0,24	13,6
Vereinigtes Königreich	0,49	0,58	-14,6	0,38	0,50	-24,7	0,12	0,08	49,3
Polen	0,48	0,45	7,0	0,28	0,24	14,0	0,21	0,21	-1,0
Dänemark	0,31	0,31	-0,3	0,14	0,15	-6,7	0,17	0,16	6,0
Niederlande	0,22	0,20	9,3	0,14	0,09	52,6	0,09	0,11	-25,2
Litauen	0,21	0,21	0,3	0,09	0,10	-8,6	0,12	0,11	8,5
Belgien	0,19	0,20	-2,3	0,07	0,09	-17,0	0,12	0,11	9,1
Lettland	0,17	0,17	-1,3	0,08	0,08	-3,4	0,09	0,09	0,7
Spanien	0,14	0,16	-13,6	0,07	0,09	-18,3	0,06	0,07	-7,2
Estland	0,09	0,09	-2,3	0,03	0,04	-14,8	0,05	0,05	7,5
Griechenland	0,07	0,07	-9,9	0,02	0,02	12,1	0,04	0,05	-18,0
Frankreich	0,06	0,05	32,8	0,01	0,01	27,9	0,05	0,04	34,4
Malta	0,05	0,05	14,0	0,01	0,01	77,3	0,04	0,04	6,3
übrige europäische Länder	1,18	1,26	-6,1	0,53	0,58	-8,5	0,65	0,68	-4,1
darunter:									
Russische Föderation	0,73	0,84	-12,6	0,31	0,37	-14,5	0,42	0,47	-11,2
Norwegen	0,24	0,23	6,1	0,11	0,12	-5,7	0,13	0,11	18,9
Türkei	0,18	0,16	7,9	0,09	0,08	10,8	0,09	0,08	4,9
Übrige Länder	0,37	0,33	10,4	0,13	0,11	17,4	0,23	0,22	6,8
darunter:									
Israel	0,12	0,12	3,0	0,05	0,04	26,6	0,08	0,08	-7,5
Marokko	0,12	0,09	28,0	0,05	0,04	14,8	0,07	0,05	39,5
Ägypten	0,10	0,10	4,1	0,03	0,03	5,2	0,07	0,06	3,5
Insgesamt	5,74	5,90	-2,8	2,85	3,06	-6,6	2,88	2,85	1,3

Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen.

Zur Verdeutlichung der Wettbewerbssituation werden in Tabelle 6 die Containerumschläge deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017 jenen der Häfen in Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Polen differenziert nach Fahrtgebieten gegenüber gestellt. Abermals zeigen sich mehr oder minder stark ausgeprägte Überschneidungen bei den bedienten Fahrtgebieten deutscher und benachbarter Hafenstandorte. So zählten Containerverkehre mit dem Vereinigten Königreich im Jahr 2017 bei allen betrachteten Hafennationen zu den umschlagsstärksten. Mit über 0,9 Mio. TEU erzielten die niederländischen Häfen dabei den größten Anteil, gefolgt von deutschen und belgischen Containerhäfen mit Umschlagsvolumina von jeweils knapp 0,5 Mio. TEU. Bei den aufkommensträchtigen Containerverkehren mit der Russischen Föderation stehen deutsche

- Belgische, niederländische, französische und polnische Seehäfen

Seehäfen ebenfalls mit belgischen, niederländischen und polnischen Häfen im Wettbewerb. Wie mit Skandinavien und dem Baltikum erzielten deutsche Häfen mit der Russischen Föderation im Jahr 2017 insgesamt jedoch höhere Umschlagsergebnisse als die Häfen in Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Polen. Gleiches gilt in Bezug auf den Gesamtcontainerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017. Mit knapp 5,8 Mio. TEU übertraf er den Containerumschlag belgischer Häfen (3,6 Mio. TEU) um den Faktor 1,6 und jenen der niederländischen Häfen (3,0 Mio. TEU) um den Faktor 1,9. Französische und polnische Häfen schlugen im Jahr 2017 insgesamt 2,1 bzw. 1,6 Mio. TEU im Kurzstreckenseeverkehr um.

Tabelle 6: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017 nach Fahrtgebieten

	Deutschland		Belgien		Niederlande		Frankreich		Polen	
	Mio. TEU	Anteil in %	Mio. TEU	Anteil in %	Mio. TEU	Anteil in %	Mio. TEU	Anteil in %	Mio. TEU	Anteil in %
Insgesamt	5,74	100,0	3,57	100,0	3,01	100,0	2,10	100,0	1,63	100,0
Europa	5,38	93,6	3,06	85,7	2,87	95,4	1,75	83,3	1,63	100,0
Europäische Union	4,19	73,0	2,14	59,8	2,18	72,6	1,59	75,7	1,41	86,4
darunter:										
Finnland	0,65	11,2	0,23	6,5	0,18	6,1	0,02	0,9	0,06	3,9
Schweden	0,60	10,4	0,09	2,6	0,13	4,4	0,00	0,2	0,08	5,0
Vereinigtes Königreich	0,49	8,6	0,46	12,8	0,93	31,0	0,17	7,9	0,14	8,4
Polen	0,48	8,4	0,07	2,1	0,07	2,2	0,05	2,2	0,00	0,1
Deutschland	0,38	6,6	0,14	4,0	0,04	1,5	0,07	3,1	0,63	38,4
Dänemark	0,31	5,4	0,08	2,2	0,01	0,4	0,00	0,0	0,00	0,1
Niederlande	0,22	3,9	0,04	1,0	0,02	0,5	0,08	3,7	0,15	9,3
Litauen	0,21	3,7	0,03	0,7	0,04	1,5	0,02	0,9	0,09	5,5
Belgien	0,19	3,4	0,01	0,3	0,02	0,5	0,22	10,4	0,11	6,6
Lettland	0,17	2,9	0,07	1,9	0,04	1,2	0,02	0,8	0,05	2,9
Spanien	0,14	2,4	0,25	7,0	0,16	5,2	0,16	7,6	0,02	1,0
Estland	0,09	1,5	0,04	1,1	0,02	0,8	0,00	0,0	0,03	2,1
Frankreich	0,06	1,1	0,14	3,9	0,05	1,5	0,64	30,4	0,05	3,1
Portugal	0,04	0,7	0,09	2,4	0,12	3,9	0,05	2,3	0,00	0,0
Italien	0,02	0,4	0,05	1,3	0,01	0,3	0,05	2,3	0,00	0,0
übrige europäische Länder	1,18	20,6	0,93	25,9	0,69	22,8	0,16	7,6	0,22	13,6
darunter:										
Russische Föderation	0,73	12,7	0,26	7,3	0,33	11,1	0,03	1,6	0,20	12,1
Norwegen	0,24	4,2	0,07	1,9	0,18	6,1	0,00	0,0	0,02	1,0
Türkei	0,18	3,1	0,59	16,6	0,06	2,0	0,13	6,0	0,00	0,0
Übrige Länder	0,37	6,4	0,51	14,3	0,14	4,6	0,35	16,7	0,00	0,0
darunter:										
Israel	0,12	2,1	0,15	4,3	0,05	1,7	0,08	4,0	0,00	0,0
Marokko	0,12	2,0	0,15	4,2	0,05	1,6	0,09	4,4	0,00	0,0
Ägypten	0,10	1,7	0,15	4,1	0,04	1,2	0,04	1,8	0,00	0,0

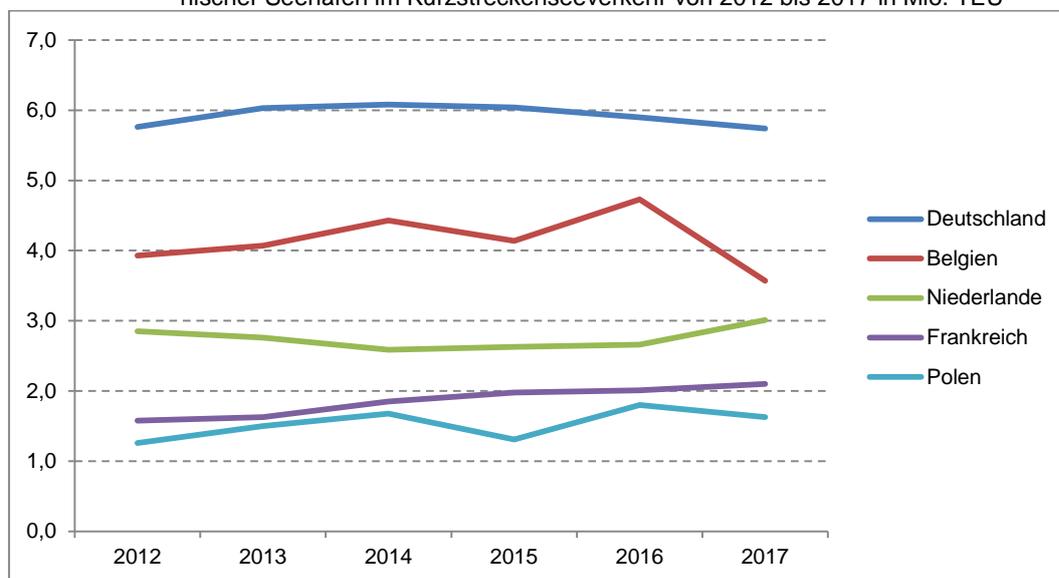
Anmerkung: Pro Land wurden die fünf Fahrtgebiete mit dem höchsten Containerumschlag eingefärbt.
Quelle: Eurostat (Stand: 11.07.2018). Eigene Berechnungen.

Abbildung 10 veranschaulicht die Entwicklung des Containerumschlags deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2017. Diese stellt sich uneinheitlich dar. Allein die franzö-

Containerumschläge
von 2012 bis 2017

sischen Häfen verzeichneten im Betrachtungszeitraum ein stetiges Wachstum der Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr. Sie stiegen von rund 1,6 Mio. TEU im Jahr 2012 auf rund 2,1 Mio. TEU im Jahr 2017. Belgische und polnische Häfen verzeichneten im Zeitraum von 2012 bis 2016 – unterbrochen durch das Jahr 2015 – gleichsam tendenziell steigende Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr, bevor im Jahr 2017 ein abermaliger Rückgang zu verbuchen war. Die niederländischen Häfen wiesen nach Rückgängen im Zeitraum von 2012 bis 2014 in der Folge steigende Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr auf und verzeichneten damit im Betrachtungszeitraum eine inverse Entwicklung zu den deutschen Seehäfen.

Abbildung 10: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr von 2012 bis 2017 in Mio. TEU

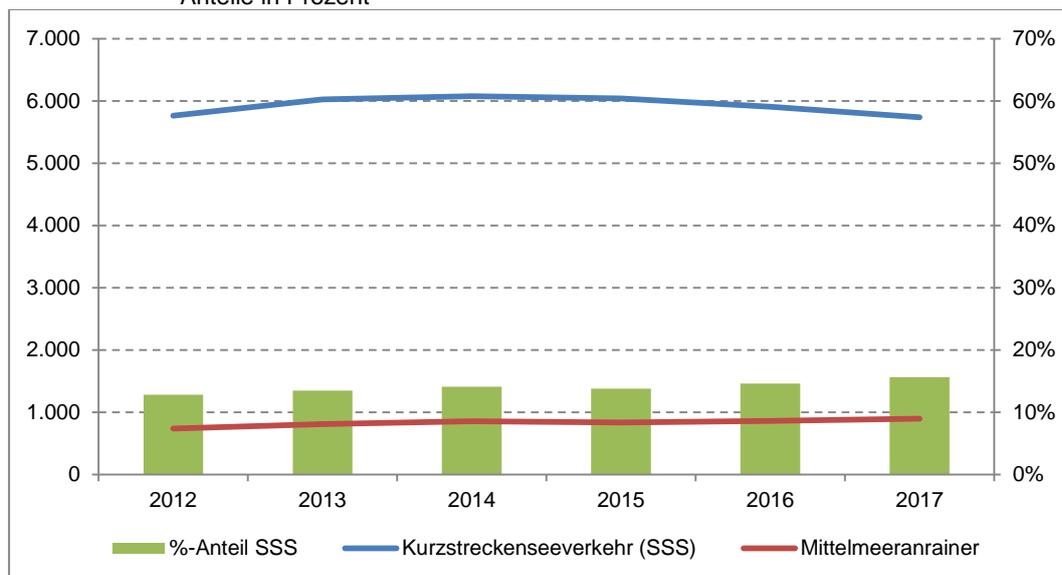


Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 11.07.2018). Eigene Berechnungen.

Auf den Containerumschlag mit Mittelmeerranrainern entfiel im Jahr 2017 ein Anteil von rund 0,9 Mio. TEU bzw. 15,7 Prozent des gesamten Containerumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Im Vergleich zum Jahr 2016 erhöhte sich der Containerumschlag mit den Mittelmeerranrainern um rund 4,0 Prozent. Im Gegensatz zum Gesamtcontainerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr folgt der Containerumschlag deutscher Seehäfen mit den Mittelmeerranrainern (siehe Abbildung 11) im Zeitraum von 2012 bis 2017 einem Aufwärtstrend, der lediglich im Jahr 2014 unterbrochen wurde. Der Anteil der Mittelmeerranrainern am Gesamtcontainerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr erhöhte sich im Betrachtungszeitraum von rund 12,8 Prozent im Jahr 2012 auf rund 15,7 Prozent im Jahr 2017. Absolut stieg der Containerumschlag in diesem Zeitraum von rund 0,7 Mio. TEU auf rund 0,9 Mio. TEU.

Containerumschlag mit
Mittelmeerranrainern

Abbildung 11: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr insgesamt und mit Mittelmeeraanrainerstaaten im Zeitraum von 2012 bis 2017 in 1.000 TEU, Anteile in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen

Die beiden größten deutschen Containerhäfen – Hamburg und Bremerhaven – verzeichneten im Jahr 2017 erneut gegenläufige Entwicklungen. Während Hamburg seinen Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleich zum Jahr 2016 moderat um 0,4 Prozent auf über 2,8 Mio. TEU steigerte, verbuchten die Bremischen Häfen Rückgänge um 8,4 Prozent auf knapp 2,3 Mio. TEU (siehe Tabelle 7). Vor dem Hintergrund anhaltender Wirtschaftssanktionen wiesen sowohl Hamburg als auch die Bremischen Häfen rückläufige Verkehre mit der Russischen Föderation auf. Zweistellige prozentuale Umschlagsrückgänge verzeichneten die Bremischen Häfen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr gleichsam im Verkehr mit Skandinavien und den Britischen Inseln. Hamburg verdankte sein Umschlagsplus im Vergleichszeitraum vor allem Zuwächsen im Kurzstreckenseeverkehr mit Schweden, den Niederlanden, Frankreich, der Türkei und Israel. Auf allen genannten Relationen verzeichnete Hamburg im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr zweistellige prozentuale Umschlagssteigerungen. Am höchsten fielen diese mit rund 66,7 Prozent im Verkehr mit Frankreich aus. Mit einem Plus von über 50.000 TEU bzw. 19,6 Prozent auf über 0,3 Mio. TEU zeigten sich die größten absoluten Zunahmen Hamburgs im Vergleichszeitraum im Kurzstreckenseeverkehr mit Schweden. Eine deutliche Abnahme verzeichneten im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr die Containerumschläge Hamburgs im Seeverkehr mit der Russischen Föderation und Finnland. Im Verkehr mit der Russischen Föderation sanken sie um 10,6 Prozent auf knapp 0,4 Mio. TEU, im Verkehr mit Finnland um 12,5 Prozent auf rund 0,3 Mio. TEU. Dennoch blieb die Russische Föderation in Bezug auf das Containerumschlagsvolumen für Hamburg im Jahr 2017 das wichtigste Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr.

Zuwächse in Hamburg,
Rückgänge in
Bremerhaven

Tabelle 7: Containerumschlag des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in den Jahren 2016 und 2017 nach Fahrtgebieten

	Hamburg			Bremische Häfen		
	2017	2016	Δ in %	2017	2016	Δ in %
	in Mio. TEU			in Mio. TEU		
Insgesamt	2,83	2,82	0,4	2,10	2,29	-8,4
darunter:						
Skandinavien	0,87	0,87	0,0	0,68	0,78	-12,6
Verein. Königreich / Irland	0,24	0,25	-1,7	0,16	0,19	-17,0
Niederlande / Belgien	0,19	0,17	11,3	0,12	0,14	-9,6
Portugal / Spanien	0,08	0,10	-17,6	0,10	0,09	6,5
Russ. Föderation / Baltikum	0,68	0,71	-3,9	0,44	0,53	-17,2
Nordafrika	0,13	0,12	1,7	0,09	0,07	29,5

Quellen: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, Statistisches Landesamt Bremen. Eigene Berechnungen.

4 RoRo-Verkehre

4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten

Insgesamt schlugen die deutschen Nord- und Ostseehäfen im Jahr 2017 im RoRo-Verkehr knapp 1,6 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und über 0,5 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um, mithin insgesamt über 2,1 Mio. Ladungsträger. Im Vergleich zum Jahr 2016 bedeutete dies eine Steigerung von rund 6,4 Prozent (siehe Tabelle 8). Mit einem Plus von rund 11,1 Prozent legte der Umschlag von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern im Vergleichszeitraum überproportional zu; der Umschlag von Lkw erhöhte sich insgesamt um rund 4,9 Prozent. Umschlagssteigerungen zeigten sich sowohl beim seeseitigen Versand als auch beim Empfang.

Gesamtumschlag

Tabelle 8: Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrzeugart, Anzahl in 1.000

	LKW (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger			Insgesamt		
	2017	2016	Δ in %	2017	2016	Δ in %	2017	2016	Δ in %
Versand	796,7	765,1	4,1	273,4	242,9	12,5	1.070,1	1.008,0	6,2
Empfang	799,9	756,7	5,7	255,2	233,0	9,5	1.055,1	989,8	6,6
Insgesamt	1.596,5	1.521,8	4,9	528,6	476,0	11,1	2.125,1	1.997,8	6,4

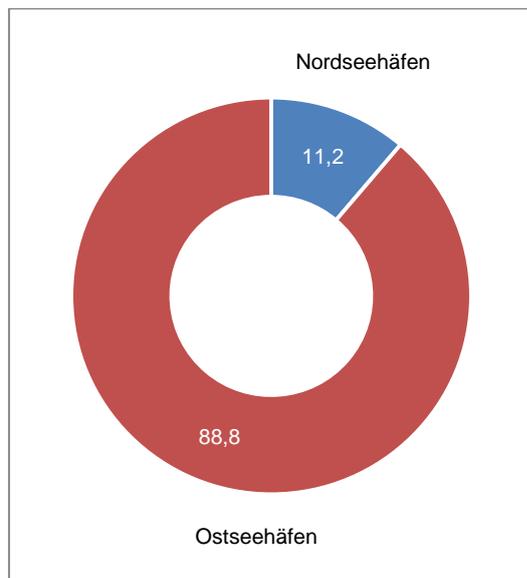
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

Mit insgesamt knapp 1,9 Mio. Einheiten entfielen im Jahr 2017 rund 88,8 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlages im RoRo-Verkehr auf die deutschen Ostseehäfen; die Anteile der deutschen Nordseehäfen lagen entsprechend bei über 0,2 Mio. Einheiten bzw. rund 11,2 Prozent. Im Gegensatz zu den deutschen Ostseehäfen werden in den deutschen Nordseehäfen im Rahmen von RoRo-Verkehren nahezu ausschließlich Lkw (einschließlich Anhänger) umgeschlagen (siehe Abbildungen 12 und 13).¹

Umschlag nach Seeregionen

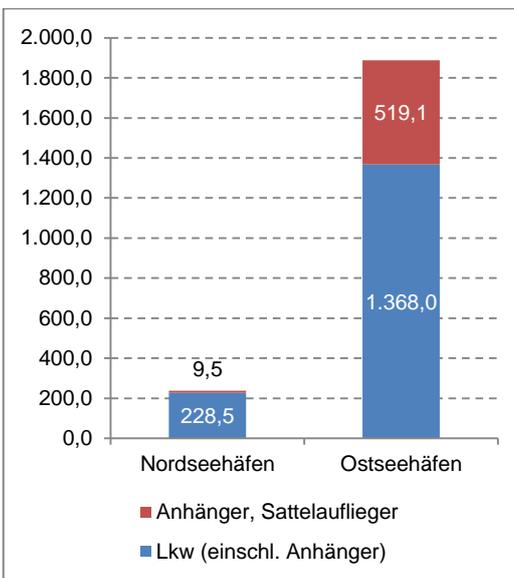
¹ Siehe hierzu auch Anhang A.

Abbildung 12: RoRo-Verkehr nach See-regionen im Jahr 2017, Anteile in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 13: Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr im Jahr 2017 nach Häfen und Fahrzeugart, Anzahl in 1.000



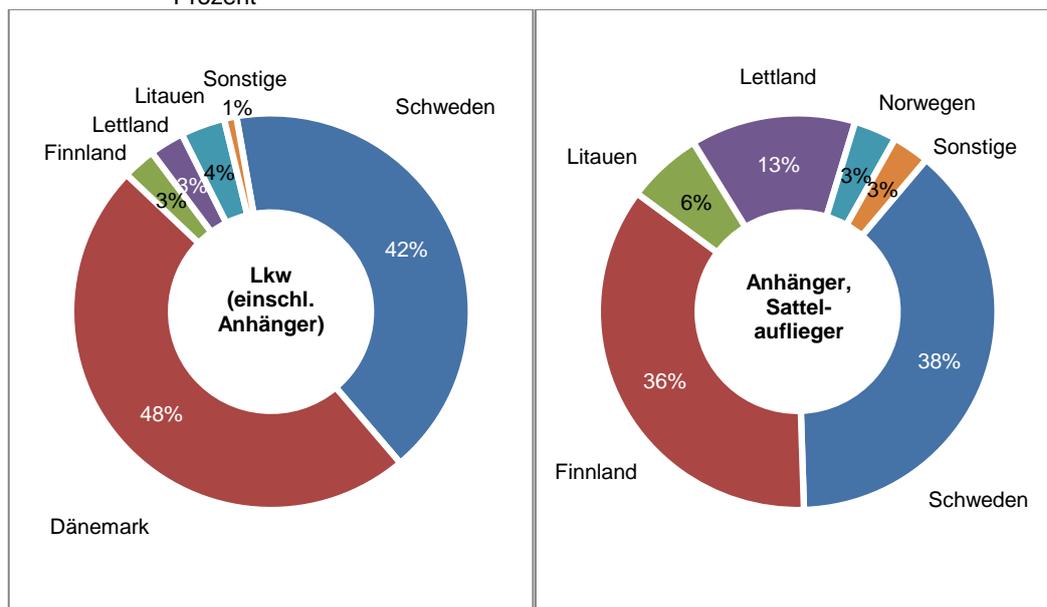
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz schlugen im Jahr 2017 im RoRo-Verkehr kumuliert knapp 1,4 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und über 0,5 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um, mithin insgesamt knapp 1,9 Mio. Ladungsträger. Im Vergleich zum Jahr 2016 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 7,7 Prozent. Während der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) im Vergleichszeitraum um rund 6,1 Prozent zulegte, erhöhte sich jener von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern um rund 12,1 Prozent. Der Anteil letzterer an den insgesamt in deutschen Ostseehäfen im RoRo-Verkehr umgeschlagenen Ladeeinheiten stieg damit von 26,4 Prozent im Jahr 2016 auf rund 27,5 Prozent im Jahr 2017. Rund 48,3 Prozent aller Lkw wurden im Jahr 2017 im Verkehr mit Dänemark umgeschlagen, weitere 41,5 Prozent im Verkehr mit Schweden. Auf den weiteren Plätzen folgten Litauen und Lettland mit Anteilswerten von knapp 4 bzw. 3 Prozent (siehe Abbildung 14). Der größte Teil der unbegleiteten Anhänger bzw. Sattelaufleger wurde mit rund 38,4 Prozent im Jahr 2017 im Verkehr mit Schweden umgeschlagen, gefolgt von Finnland mit 35,7 Prozent. Auf Lettland und Litauen entfielen weitere 13,4 bzw. 6,1 Prozent.¹

Umschlagsentwicklung in deutschen Ostseehäfen von Lkw, Anhängern bzw. Sattelauflegern

¹ Detailliertere Angaben zum Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Fahrzeugart können Anhang B entnommen werden.

Abbildung 14: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Fahrzeugart im Jahr 2017, Anteile in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 9 zu entnehmen ist, wiesen die einzelnen Fahrtgebiete im Jahr 2017 erneut eine heterogene Entwicklung auf. Maßgeblich für die Zunahme der RoRo-Verkehre im Jahr 2017 waren vor allem die höheren Fahrzeugumschläge auf den Relationen mit Lettland, Dänemark und Schweden. Im Verkehr mit Dänemark stiegen sie um insgesamt 11,4 Prozent auf knapp 0,7 Mio. Einheiten, im Verkehr mit Schweden um 4,8 Prozent auf knapp 0,8 Mio. Einheiten. Umschlagssteigerungen zeigten sich sowohl beim Empfang als auch beim Versand. Während im Verkehr mit Schweden im Vergleichszeitraum vor allem die Umschläge von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern zunahmen, legten im Verkehr mit Dänemark vor allem die wesentlich bedeutsameren Umschläge von Lkw (einschließlich Anhänger) zu. Der neuerliche deutliche Anstieg der RoRo-Verkehre mit Dänemark dürfte im Zusammenhang mit der weiterhin zunehmenden Frequentierung der Öresundbrücke stehen. Im Jahr 2017 nutzten 486.252 Lkw die feste Querung zwischen Dänemark und Schweden. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies ein Plus von rund 4,8 Prozent. Nach den Rückgängen im Jahr 2009 hat die Zahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke in der Folge jedes Jahr zugenommen.¹ Die RoRo-Verkehre mit Lettland verzeichneten im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr absolut und prozentual die höchsten Umschlagssteigerungen. Nach zweistelligen prozentualen Rückgängen im Jahr 2016 stiegen die Fahrzeugumschläge hier um mehr als das Fünffache auf insgesamt rund 0,1 Mio. Einheiten. Dabei nahmen die Umschläge von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern überproportional zu. Umschlagsrückgänge im zweistelligen Prozentbereich verzeichneten im Jahr 2017 hingegen die RoRo-Verkehre mit Finnland. Im Vergleich zum Vorjahr beliefen sie sich auf 20,2 Prozent. Sowohl der Empfang als auch der Versand

Empfang und Versand
der deutschen Ostsee-
häfen

¹ Die Entwicklung des Lkw-Verkehrs auf der Öresundbrücke seit 2007 kann Anhang C entnommen werden.

waren negativ betroffen. Neben Finnland verzeichneten gleichsam die RoRo-Verkehre mit der Russischen Föderation und Norwegen im Jahr 2017 Rückgänge.

Tabelle 9: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.887,1	1.751,9	7,7	934,8	866,7	7,9	952,3	885,3	7,6
darunter:									
Schweden	767,8	732,5	4,8	388,8	372,1	4,5	378,9	360,3	5,2
Dänemark	663,4	595,7	11,4	318,7	284,8	11,9	344,7	310,9	10,9
Finnland	221,9	278,0	-20,2	108,8	133,7	-18,7	113,2	144,3	-21,6
Litauen	80,7	78,9	2,3	40,4	40,6	-0,4	40,2	38,3	5,2
Norwegen	31,7	32,8	-3,2	16,8	16,8	0,3	14,9	16,0	-6,9
Lettland	108,0	20,8	419,3	54,6	11,3	382,5	53,4	9,5	463,2
Estland	7,7	6,6	16,0	4,0	3,8	3,1	3,7	2,8	33,6
Russ. Föderation	5,0	5,3	-6,1	2,1	2,5	-15,0	2,9	2,9	1,5

Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

Die deutschen Nordseehäfen schlugen im Jahr 2017 im RoRo-Verkehr kumuliert etwas mehr als 0,2 Mio. Ladungsträger um. Im Vergleich zum Jahr 2016 bedeutete dies einen Rückgang von rund 3,2 Prozent. Der Anteil von Lkw (einschließlich Anhänger) am Fahrzeugumschlag lag bei rund 96,0 Prozent. Rund 91,9 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags deutscher Nordseehäfen erfolgten im Jahr 2017 im Rahmen innerdeutscher Verkehre. Dabei handelte es sich in hohem Maße um sogenannte Inselverkehre. Weitere rund 7,2 Prozent der Fahrzeugumschläge erfolgten im Jahr 2017 im Verkehr mit Dänemark, nahezu ausschließlich von List auf Sylt. Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr mit dem Vereinigten Königreich, die nahezu ausschließlich in Cuxhaven erfolgten, erreichten im Jahr 2017 noch einen Anteil von knapp 0,9 Prozent am gesamten Fahrzeugumschlag der deutschen Nordseehäfen im RoRo-Verkehr. Wie Tabelle 10 verdeutlicht, verzeichneten im Jahr 2017 alle Fahrtgebiete im Vergleich zum Vorjahr Umschlagsrückgänge.

Umschlagsentwicklung in deutschen Nordseehäfen von Lkw, Anhängern bzw. Sattelauflegern

Tabelle 10: Fahrzeugumschlag der deutschen Nordseehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	238,0	245,9	-3,2	120,3	123,1	-2,3	117,7	122,8	-4,1
darunter:									
Deutschland	218,7	224,5	-2,6	110,2	111,4	-1,1	108,5	113,1	-4,0
Dänemark	17,1	19,1	-10,3	9,0	10,5	-14,2	8,1	8,5	-5,4
Vereinigtes Königreich	2,1	2,3	-8,5	1,0	1,1	-3,9	1,0	1,2	-12,6

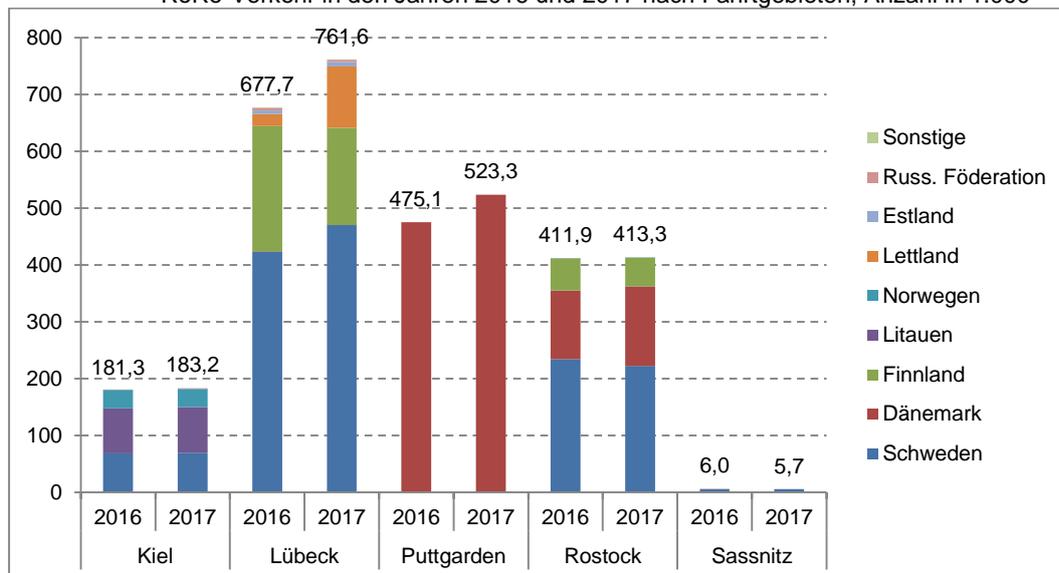
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen

Die großen deutschen Fährhäfen im Ostseeraum verzeichneten im Jahr 2017 allesamt Umschlagssteigerungen (siehe Abbildung 15). In Lübeck legte der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) und unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelzugmaschinen im Vergleich zum Jahr 2016 insgesamt um rund 12,4 Prozent auf knapp 0,8 Mio. Einheiten zu, in Kiel um 1,1 Prozent auf knapp 0,2 Mio. Einheiten und in Rostock um 0,3 Prozent auf über 0,4 Mio. Einheiten. Ähnlich hohe Zuwachsraten wie Lübeck verbuchte im Jahr 2017 Puttgarden. Dort erhöhte sich der Lkw-Umschlag (einschließlich Anhänger) im Vergleich zum Vorjahr um rund 10,1 Prozent auf über 0,5 Mio. Einheiten. Im Hafen Sassnitz, in dem im Jahr 2017 lediglich knapp 5.700 Fahrzeuge umgeschlagen wurden, ausschließlich im Verkehr mit Schweden, blieb das Umschlagsresultat hingegen um 5,3 Prozent hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

Zuwächse in allen großen Ostseehäfen

Abbildung 15: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr in den Jahren 2016 und 2017 nach Fahrtgebieten, Anzahl in 1.000



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 11 verdeutlicht, resultierten die Umschlagssteigerungen in Lübeck insbesondere aus der Zunahme der Verkehre mit Lettland und Schweden. Während die Fahrzeugumschläge im Schwedenverkehr im Vergleichszeitraum um rund 11,0 Prozent auf knapp 0,5 Mio. Einheiten stiegen, nahmen sie im Verkehr mit Lettland – nach hohen Rückgängen im Vorjahr – um mehr als das Fünffache auf rund 0,1 Mio. Einheiten zu. Zweistellige prozentuale Rückgänge zeigten sich im Vergleichszeitraum hingegen bei den Fahrzeugumschlägen mit Finnland und der Russischen Föderation. Im Verkehr mit Finnland sanken sie um 22,6 Prozent auf unter 0,2 Mio. Einheiten, im Verkehr mit der Russischen Föderation um 11,7 Prozent auf rund 3.800 Einheiten. Mit über 0,4 Mio. Fahrzeugumschlägen übertraf der Seehafen Rostock im Jahr 2017 sein Vorjahresergebnis um rund 0,3 Prozent. Maßgeblich war die Zunahme der RoRo-Verkehre mit Dänemark um rund 16,0 Prozent, die Rückgänge auf den Relationen mit Schweden und Finn-

Schweden, Dänemark und Lettland boomen

land überkompensierten. Der Umschlagszuwachs in Kiel in Höhe von rund 1,1 Prozent auf insgesamt knapp 0,2 Mio. Einheiten im Jahr 2017 resultierte vorrangig aus der Zunahme der RoRo-Verkehre mit Litauen und Schweden.

Tabelle 11: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck und Rostock in den Jahren 2016 und 2017 nach Fahrtgebieten

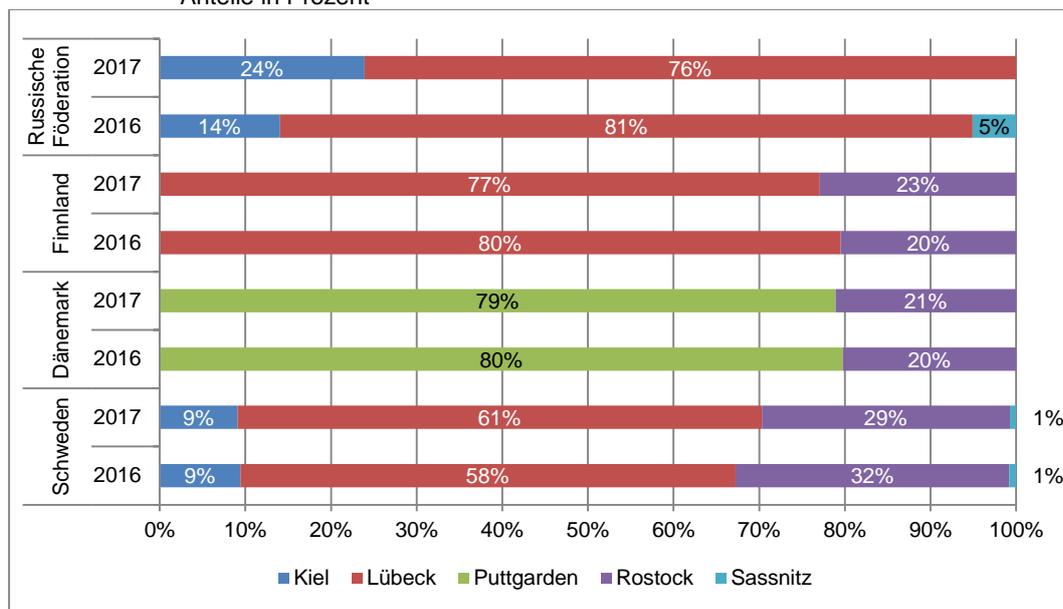
	Kiel			Lübeck			Rostock		
	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	183,2	181,3	1,1	761,6	677,7	12,4	413,3	411,9	0,3
darunter:									
Schweden	69,6	69,0	1,0	470,1	423,4	11,0	222,3	234,4	-5,1
Dänemark	-	-	-	0,2	0,0	402,5	139,8	120,5	16,0
Finnland	-	-	-	171,1	221,1	-22,6	50,9	56,9	-10,6
Litauen	80,7	78,9	2,3	-	-	-	-	-	-
Norwegen	31,7	32,7	-3,0	-	-	-	0,0	0,1	-83,8
Lettland	-	-	-	108,0	20,8	419,3	-	-	-
Estland	-	-	-	7,7	6,6	16,0	-	-	-
Russ. Föderation	1,2	0,8	60,1	3,8	4,3	-11,7	-	-	-

Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

Die Marktanteile der einzelnen Fährhäfen lassen sich für ausgewählte Relationen für die Jahre 2016 und 2017 der Abbildung 16 entnehmen. Danach erzielte Lübeck im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr Marktanteilsgewinne im Verkehr mit Schweden zu Lasten Rostocks und Marktanteilsverluste im Verkehr mit Finnland zu Gunsten Rostocks. Insgesamt lagen die Marktanteile Lübecks im RoRo-Verkehr mit Schweden und Finnland im Jahr 2017 bei rund 61 bzw. 77 Prozent. Bei einem insgesamt vergleichsweise geringen Umschlagsniveau sanken die Marktanteile Lübecks zudem im Russlandverkehr. Der Seehafen Kiel, der im Jahr 2017 steigende Fahrzeugumschläge mit der Russischen Föderation verzeichnete, erhöhte seinen diesbezüglichen Marktanteil im Vergleich zum Jahr 2016 um 10 Prozentpunkte auf rund 24 Prozent. Im Verkehr mit Dänemark blieben die Marktanteile von Puttgarden und Rostock mit 79 bzw. 21 Prozent im Jahr 2017 nahezu unverändert. RoRo-Verkehre mit Estland und Lettland wurden im Jahr 2017 ausschließlich über Lübeck, RoRo-Verkehre mit Litauen allein über Kiel abgewickelt.

Marktanteile

Abbildung 16: Marktanteile der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr in den Jahren 2016 und 2017 nach ausgewählten Fahrtgebieten, Anteile in Prozent

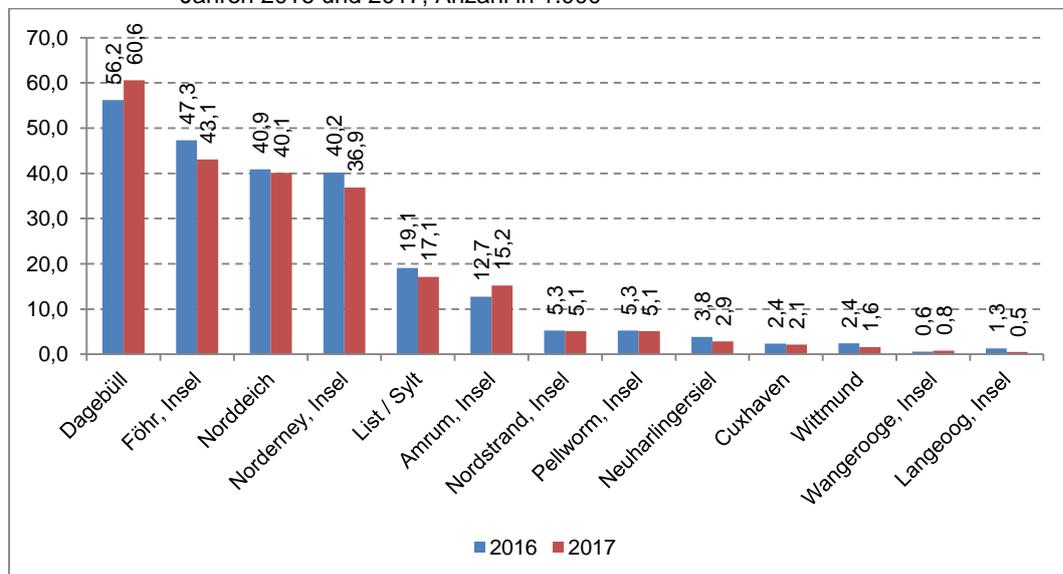


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 17 stellt den Fahrzeugumschlag ausgewählter deutscher Nordseehäfen im RoRo-Verkehr in den Jahren 2016 und 2017 dar. Mit Ausnahme von Dagebüll, Amrum und Wangerooge verzeichneten alle aufgeführten Häfen im Vergleichszeitraum Umschlagsrückgänge. Mit knapp 61.000 Fahrzeugen erzielte Dagebüll im Jahr 2017 von allen deutschen Nordseehäfen das höchste Umschlagsergebnis im RoRo-Verkehr, gefolgt von Föhr mit über 43.000 Fahrzeugen, Norddeich mit über 40.000 Fahrzeugen und Norderney mit knapp 37.000 Fahrzeugen. Mit Ausnahme von List auf Sylt und Cuxhaven erfolgten die Fahrzeugumschläge in allen aufgeführten Häfen im Rahmen innerdeutscher RoRo-Verkehre, sogenannter Inselverkehre.

Fahrzeugumschläge deutscher Nordseehäfen im RoRo-Verkehr

Abbildung 17: Fahrzeugumschlag ausgewählter deutscher Nordseehäfen im RoRo-Verkehr in den Jahren 2016 und 2017, Anzahl in 1.000



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Für List und Cuxhaven sowie den Hafen Emden, in dem im Jahr 2017 ebenfalls – wenn-
gleich in sehr geringem Umfang – Fahrzeuge im internationalen RoRo-Verkehr umge-
schlagen wurden, stellt Tabelle 12 abschließend den Fahrzeugumschlag in den Jahren
2016 und 2017 differenziert nach Fahrtgebieten dar. Demnach erfolgen in List auf Sylt
Fahrzeugumschläge ausschließlich im RoRo-Verkehr mit Dänemark, in Cuxhaven im
Wesentlichen im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich.

List / Sylt, Cuxhaven,
Emden

Tabelle 12: Fahrzeugumschlag ausgewählter deutscher Nordseehäfen im RoRo-Verkehr nach
Fahrtgebieten

	List / Sylt			Cuxhaven			Emden		
	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	17,10	19,06	-10,3	2,12	2,38	-11,2	0,05	-	-
darunter:									
Dänemark	17,10	19,06	-10,3	0,00	-	-	-	-	-
Vereinigtes Königreich	-	-	-	2,02	2,26	-10,5	0,05	-	-
Estland	-	-	-	0,04	-	-	-	-	-
Finnland	-	-	-	0,03	-	-	-	-	-
Norwegen	-	-	-	0,02	0,00	400,0	-	-	-
Deutschland	-	-	-	-	0,12	-100,0	-	-	-
Schweden	-	-	-	0,01	-	-	-	-	-

Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

Anhang ATabelle A: Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrzeugart und See-region im Jahr 2017

	Nordseehäfen		Ostseehäfen		Insgesamt	
	in 1.000	Anteil in %	in 1.000	Anteil in %	in 1.000	Anteil in %
Lkw (einschl. Anhänger)	228,5	96,0	1.368,0	72,5	1.596,5	75,1
Anhänger, Sattelaufleger	9,5	4,0	519,1	27,5	528,6	24,9
Insgesamt	238,0	100,0	1.887,1	100,0	2.125,1	100,0

Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

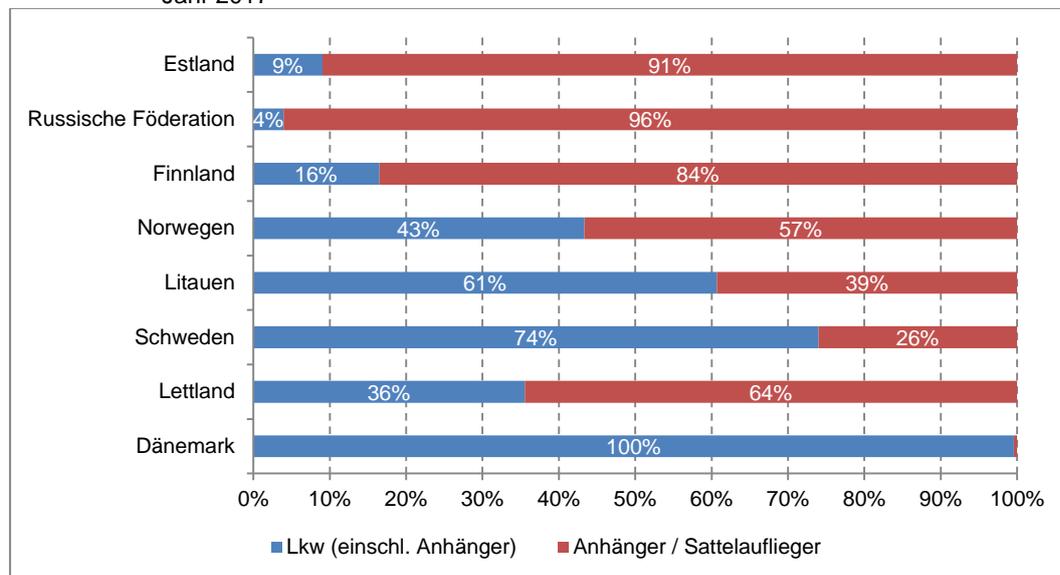
Anhang B

Tabelle B: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Fahrzeugart

	Insgesamt			Lkw (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger		
	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ	2017	2016	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.887,1	1.751,9	7,7	1.368,0	1.288,9	6,1	519,1	463,0	12,1
darunter:									
Schweden	767,8	732,5	4,8	568,3	566,1	0,4	199,5	166,3	19,9
Dänemark	663,4	595,7	11,4	660,6	594,5	11,1	2,7	1,2	129,1
Finnland	221,9	278,0	-20,2	36,6	43,4	-15,7	185,4	234,6	-21,0
Litauen	80,7	78,9	2,3	49,0	50,4	-2,8	31,7	28,5	11,2
Norwegen	31,7	32,8	-3,2	13,7	14,1	-2,6	18,0	18,7	-3,8
Lettland	108,0	20,8	419,3	38,4	18,5	107,2	69,6	2,3	2.966,3
Estland	7,7	6,6	16,0	0,7	0,8	-7,7	7,0	5,9	19,0
Russ. Föderation	5,0	5,3	-6,1	0,2	0,7	-73,4	4,8	4,6	4,8

Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

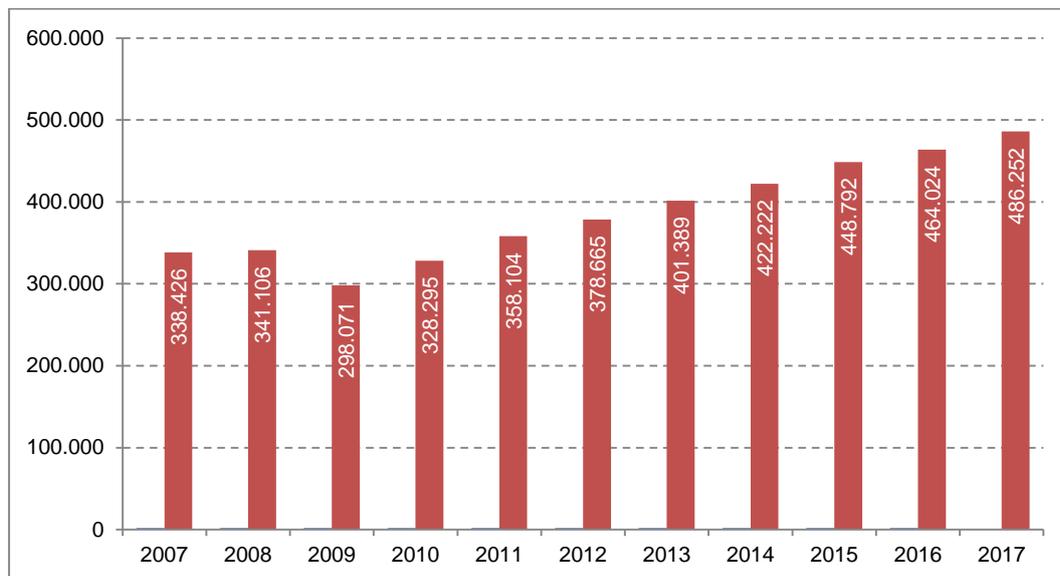
Abbildung B: Prozentuale Anteile der einzelnen Fahrzeugarten am Umschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten im Jahr 2017



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Anhang C

Abbildung C: Zahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke seit 2007



Quelle: Øresundsbron. Eigene Darstellung.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Tel.: 0221-5776-0
Fax: 0221-5776-1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

E-Mail: poststelle@bag.bund.de
Internet: www.bag.bund.de

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: August 2018

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
