



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2018

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	2
2 Gesamtentwicklung	4
2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten.....	4
2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen	9
2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten.....	12
2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen	14
3 Containerverkehre	17
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten.....	17
3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen	22
4 RoRo-Verkehre	23
4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten	23
4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen	29
Anhang	34

1 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Seehäfen im Jahr 2018. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Jahr 2018 entfielen auf den Kurzstreckenseeverkehr rund 187,2 Mio. t Güter (ohne Eigengewichte der Ladungsträger), mithin rund 61,4 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Umschlagsvolumen um knapp 1,9 Mio. t bzw. 1,0 Prozent. Maßgeblich waren Umschlagszuwächse im Verkehr mit Finnland, Schweden, Litauen und der Türkei, die Umschlagsrückgänge u.a. mit der Russischen Föderation, dem wichtigsten Staat im deutschen Kurzstreckenseeverkehr, Lettland, dem Vereinigten Königreich und Norwegen überkompensierten. Aufgrund ihrer geographischen Lage standen deutsche Häfen weiterhin 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 49,5 Mio. t entfiel der höchste Anteil des Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 weiterhin auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern. Im Vergleich zum Jahr 2017 stieg ihr Umschlag um 1,6 Mio. t bzw. 3,3 Prozent. Gemeinsam mit den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden u.ä.“, „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“, „Chemische Erzeugnisse“, die im Vorjahresvergleich allesamt Rückgänge verzeichneten, sowie „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ vereinten sie im Jahr 2018 knapp drei Viertel des gesamten Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Während chemische Erzeugnisse vorrangig im Verkehr mit den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich umgeschlagen wurden, waren bei allen anderen genannten Güterabteilungen die skandinavischen Staaten sowie die Russische Föderation von hoher Bedeutung. Güterabteilungen
- Differenziert nach Ladungsarten entfielen im Jahr 2018 rund 29,4 Prozent des mengenmäßigen Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Container. Flüssige und feste Massengüter, die beim seeseitigen Empfang dominieren, erreichten Anteilswerte von 20,8 bzw. 24,3 Prozent. Weitere rund 16,4 Prozent des Güterumschlags deutscher Seehäfen entfielen auf sogenannte RoRo-Verkehre, die übrigen 9,1 Prozent auf Stückgüter. Ladungsarten
- Mit 54,5 Mio. t entfielen im Jahr 2018 rund 29,1 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg. Es folgten die Bremischen Häfen (17,8 %), Wilhelmshaven (12,5 %), Rostock (9,2 %) und Lübeck (8,7 %). Im internationalen Vergleich belegte Hamburg nach aktuellen Zahlen im Jahr 2017 Rang 3 unter umschlagsstärksten EU-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr. Bremerhaven rutschte auf Rang 23 ab, direkt hinter Wilhelmshaven. Rang 1 belegte unangefochten Rotterdam, gefolgt von Antwerpen. Häfen

- Insgesamt schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2018 im Kurzstreckenseeverkehr rund 5,8 Mio. TEU um, rund 1,5 Prozent mehr als im Jahr 2017. Maßgeblich waren u.a. Anstiege im Seeverkehr mit Dänemark, Litauen, Spanien, der Türkei und Marokko. Umschlagszuwächse in den Bremischen Häfen in Höhe von 0,4 Prozent standen im Vergleichszeitraum Rückgänge des Seehafens Hamburg in Höhe von 1,0 Prozent gegenüber. Deutsche Containerhäfen stehen im Wettbewerb mit niederländischen, belgischen und polnischen Häfen – vor allem auf den Relationen mit dem Vereinigten Königreich, der Russischen Föderation und Skandinavien. Zwar erreichten deutsche Containerhäfen im Jahr 2018 deutlich höhere Containerumschläge als benachbarte, ausländische Hafenstandorte, allerdings blieb ihr Wachstum hinter polnischen und belgischen Häfen zurück. Containerverkehre
- Im RoRo-Verkehr schlugen die deutschen Nord- und Ostseehäfen im Jahr 2018 insgesamt knapp 2,2 Mio. Lkw und unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um, rund 3,1 Prozent mehr als im Jahr 2017. Knapp 2,0 Mio. Ladungsträger bzw. rund 89,7 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags entfielen auf die deutschen Ostseehäfen. Maßgeblich für die Zunahme waren höhere Umschläge der Ostseehäfen auf den Relationen mit Finnland – nach hohen Rückgängen im Jahr zuvor – und mit Dänemark. Parallel dazu stiegen die Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke zwischen Dänemark und Schweden. Im Gegenzug sanken die Verkehre mit den baltischen Staaten, Norwegen und der Russischen Föderation. Hafenseitig verbuchten Lübeck, Puttgarden und Rostock im Jahr 2018 Umschlagszuwächse, Sassnitz und insbesondere Kiel Rückgänge. Im Vorjahresvergleich baute Lübeck im RoRo-Verkehr mit Finnland Marktanteile aus und büßte Anteile im Verkehr mit Schweden und der Russischen Föderation zu Gunsten von Rostock bzw. Kiel ein. In den deutschen Nordseehäfen nahm der Fahrzeugumschlag im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,8 Prozent auf insgesamt rund 0,2 Mio. Einheiten ab. Rund 90,7 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags erfolgten dort im Rahmen innerdeutscher Verkehre – sogenannter Inselverkehre. Nur List auf Sylt und Cuxhaven verzeichneten nennenswerte Fahrzeugumschläge im internationalen RoRo-Verkehr. Negative Auswirkungen der in 2015 in Kraft getretenen schärferen SECA-Anforderungen an die Schiffskraftstoffe auf die Nachfrage nach RoRo-Verkehren sind bislang nicht erkennbar. RoRo-Verkehre
- Auf den Güterumschlag mit Mittelmeeranrainerstaaten entfielen im Jahr 2018 rund 20,0 Mio. t bzw. 10,7 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Dies waren die höchsten Werte der letzten Jahre. Einen stabilen Aufwärtstrend weisen die Containerumschläge auf. Sie stiegen von rund 0,7 Mio. TEU im Jahr 2012 auf über 1,0 Mio. TEU im Jahr 2018. Dies entsprach zuletzt einem Anteil von rund 17,9 Prozent am Gesamtcontainerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Einen Wachstumsmarkt stellen die Türkei verkehre dar. Mit rund 3,6 Mio. t wurden auf dieser Relation im Jahr 2018 rund 15,6 Prozent mehr Güter umgeschlagen als im Jahr 2017. Güter-/Containerumschlag mit Mittelmeeranrainern

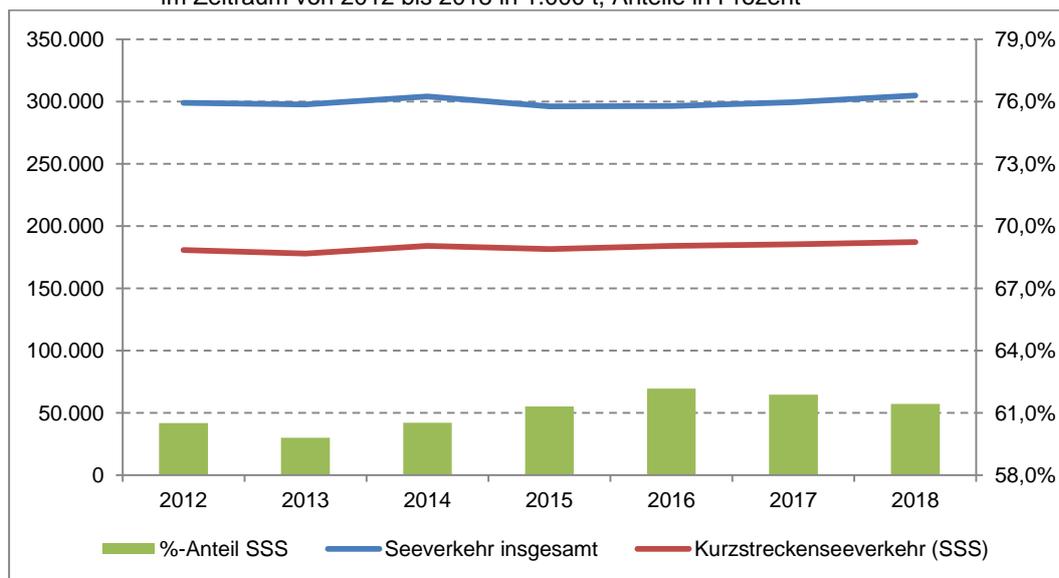
2 Gesamtentwicklung

2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes schlugen die deutschen Seehäfen im Jahr 2018 insgesamt rund 304,7 Mio. t Güter um (ohne Eigengewichte der Ladungsträger). Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich der Seegüterumschlag damit um rund 1,7 Prozent (2017: 299,5 Mio. t). Auf den Kurzstreckenseeverkehr¹ entfielen im Jahr 2018 rund 187,2 Mio. t Güter (ohne Eigengewichte der Ladungsträger), mithin rund 61,4 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen (siehe Abbildung 1). Im Vergleich zum Jahr 2017 erhöhte sich die Menge der ein- und ausgeladenen Seegüter um knapp 1,9 Mio. t bzw. 1,0 Prozent. Wie bereits im Jahr zuvor entwickelten sich die Umschlagsmengen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 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 2018 in 1.000 t, Anteile in Prozent



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

Tabelle 1 stellt den Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr differenziert nach Fahrtgebieten dar. Für den Anstieg des Kurzstreckenseeverkehrs im Jahr 2018 zeichnete vor allem die Zunahme des Güteraustauschs mit Finnland, Schweden, Litauen und der Türkei verantwortlich. Eine rückläufige Umschlagsentwicklung war im Vergleichszeitraum hingegen vor allem mit Lettland, der Russischen Föderation, dem Verei-

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.

nigten Königreich und Norwegen zu verzeichnen. Im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation reduzierte sich das Umschlagsvolumen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,7 Prozent auf rund 26,7 Mio. t Güter. Trotz des neuerlichen Rückgangs im Vergleich zum Vorjahr belegte die Russische Föderation im Jahr 2018 weiterhin den Spitzenplatz im Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Häfen, gefolgt von Schweden und Norwegen. Mit prozentualen Rückgängen von 11,9 bzw. 11,5 Prozent nahmen die Seegüterumschläge mit den baltischen Staaten Lettland und Estland im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 überproportional ab. Nachdem der Seegüterverkehr mit Finnland im Jahr 2017 im Vergleich zum Jahr 2016 um rund 13,0 Prozent abgenommen hatte, waren im Jahr 2018 deutliche Zuwächse zu beobachten. Insgesamt erhöhte sich der Seegüterumschlag mit Finnland im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 12,0 Prozent auf über 16,6 Mio. t. Überproportionale Zuwächse verzeichneten im Jahr 2018 des Weiteren u.a. die Kurzstreckenseeverkehre mit der Türkei und Litauen.

Tabelle 1: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,2	8,6	-4,7	3,8	4,0	-4,4	4,4	4,6	-4,8
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	179,0	176,7	1,3	114,0	112,8	1,0	65,0	63,9	1,7
Europa	173,6	171,5	1,2	112,1	111,2	0,8	61,4	60,3	1,9
Europäische Union	120,3	117,9	2,1	68,3	67,0	2,0	52,0	50,9	2,2
darunter:									
Schweden	25,6	25,0	2,6	14,5	14,4	0,3	11,1	10,5	5,8
Vereinigtes Königreich	17,1	17,8	-4,0	9,1	10,1	-10,3	8,0	7,7	4,5
Finnland	16,6	14,8	12,0	10,9	9,9	10,0	5,7	4,9	16,1
Dänemark	13,7	13,7	0,2	6,2	6,6	-5,1	7,5	7,1	5,0
Niederlande	8,8	8,6	2,0	5,3	4,4	21,2	3,5	4,2	-18,2
Lettland	6,5	7,4	-11,9	5,2	5,6	-7,2	1,3	1,7	-27,3
Polen	5,6	5,5	1,8	3,5	3,1	13,3	2,1	2,4	-13,1
Litauen	5,0	4,4	14,2	3,1	2,5	25,0	1,9	1,9	0,2
Belgien	4,9	4,9	0,0	1,7	1,8	-7,5	3,3	3,1	4,4
Frankreich	4,0	3,7	8,3	2,6	2,4	9,3	1,4	1,4	6,5
Spanien	4,0	4,3	-6,6	2,0	2,4	-14,8	1,9	1,9	4,0
Estland	1,9	2,1	-11,5	1,2	1,4	-13,5	0,6	0,7	-7,4
Portugal	1,8	1,7	4,0	1,0	1,0	-2,2	0,8	0,7	13,7
Italien	1,1	1,1	1,6	0,3	0,2	23,5	0,9	0,9	-3,3
Griechenland	1,1	0,9	12,5	0,3	0,3	16,3	0,7	0,7	10,8
übrige europäische Länder	53,2	53,6	-0,6	43,8	44,2	-0,9	9,4	9,4	0,7
darunter:									
Russische Föderation	26,7	27,5	-2,7	22,9	23,5	-2,7	3,9	4,0	-2,4
Norwegen	21,4	22,0	-2,4	18,3	18,8	-2,8	3,2	3,2	-0,4
Türkei	3,6	3,1	15,6	1,3	1,0	26,0	2,2	2,0	10,2
Übrige Länder	5,5	5,3	3,8	1,9	1,6	16,4	3,6	3,7	-1,6
darunter:									
Ägypten	1,6	1,7	-6,7	0,6	0,6	-7,8	1,0	1,0	-6,1
Marokko	1,5	1,6	-6,2	0,4	0,4	-2,1	1,1	1,2	-7,7
Israel	1,2	1,0	11,5	0,2	0,2	1,2	1,0	0,8	14,0
Insgesamt	187,2	185,3	1,0	117,8	116,8	0,9	69,5	68,6	1,3

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

Die deutschen Seehäfen stehen aufgrund ihrer geographischen Lage 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 Kurzstreckenseeverkehr aus.

- Belgische, niederländische, französische und polnische Seehäfen

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

	Deutschland (2018)		Belgien (2018)		Niederlande (2018)		Frankreich (2017)		Polen (2017)	
	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	187,2	100,0	139,0	100,0	312,2	100,0	186,2	100,0	56,1	100,0
Europa	181,8	97,1	128,7	92,6	291,8	93,4	151,9	81,6	52,4	93,5
Europäische Union	128,5	68,6	88,0	63,3	159,7	51,1	110,0	59,1	36,8	65,6
darunter:										
Schweden	25,6	13,7	7,9	5,7	9,5	3,1	1,2	0,6	10,5	18,7
Vereinigtes Königreich	17,1	9,1	26,6	19,1	66,2	21,2	38,6	20,7	2,4	4,2
Finnland	16,6	8,9	7,3	5,3	9,3	3,0	1,4	0,7	2,1	3,7
Dänemark	13,7	7,3	1,9	1,4	3,5	1,1	0,3	0,2	1,2	2,2
Niederlande	8,8	4,7	3,2	2,3	2,1	0,7	11,7	6,3	4,9	8,8
Deutschland	8,2	4,4	3,7	2,7	6,0	1,9	3,5	1,9	6,1	11,0
Lettland	6,5	3,5	2,5	1,8	7,2	2,3	1,0	0,6	1,1	1,9
Polen	5,6	3,0	1,9	1,3	4,8	1,5	1,2	0,6	1,2	2,1
Litauen	5,0	2,7	1,9	1,3	3,1	1,0	1,0	0,5	1,9	3,4
Belgien	4,9	2,6	3,0	2,1	3,9	1,3	7,3	3,9	1,4	2,5
Frankreich	4,0	2,2	7,7	5,6	10,9	3,5	15,3	8,2	0,9	1,7
Spanien	4,0	2,1	8,1	5,8	11,9	3,8	12,6	6,7	1,2	2,2
Estland	1,9	1,0	0,9	0,7	2,3	0,7	0,8	0,4	0,5	0,9
Portugal	1,8	1,0	2,2	1,6	4,8	1,5	2,5	1,3	0,2	0,4
Italien	1,1	0,6	2,0	1,5	3,1	1,0	5,3	2,9	0,7	1,3
Griechenland	1,1	0,6	2,3	1,6	1,4	0,4	1,3	0,7	0,1	0,2
übrige europäische Länder	53,2	28,4	40,7	29,3	132,1	42,3	41,9	22,5	15,6	27,8
darunter:										
Russische Föderation	26,7	14,3	20,3	14,6	79,5	25,5	27,4	14,7	11,1	19,9
Norwegen	21,4	11,4	5,8	4,2	35,6	11,4	5,7	3,1	3,0	5,3
Türkei	3,6	1,9	11,8	8,5	6,5	2,1	5,5	3,0	1,3	2,3
Übrige Länder	5,5	2,9	10,3	7,4	20,5	6,6	34,3	18,4	3,7	6,5
darunter:										
Ägypten	1,6	0,8	3,1	2,3	11,0	3,5	8,4	4,5	1,9	3,3
Marokko	1,5	0,8	2,0	1,4	2,5	0,8	3,0	1,6	1,2	2,1
Israel	1,2	0,6	1,9	1,3	1,8	0,6	1,0	0,6	0,2	0,3

Anmerkung: Pro Land wurden die fünf Fahrtgebiete mit dem höchsten Güterumschlag eingefärbt.
Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (aktueller Stand: 06.09.2018 (Polen), 09.11.2018 (Frankreich), 27.05.2019 (Belgien) bzw. 18.06.2019 (Niederlande). Eigene Berechnungen.

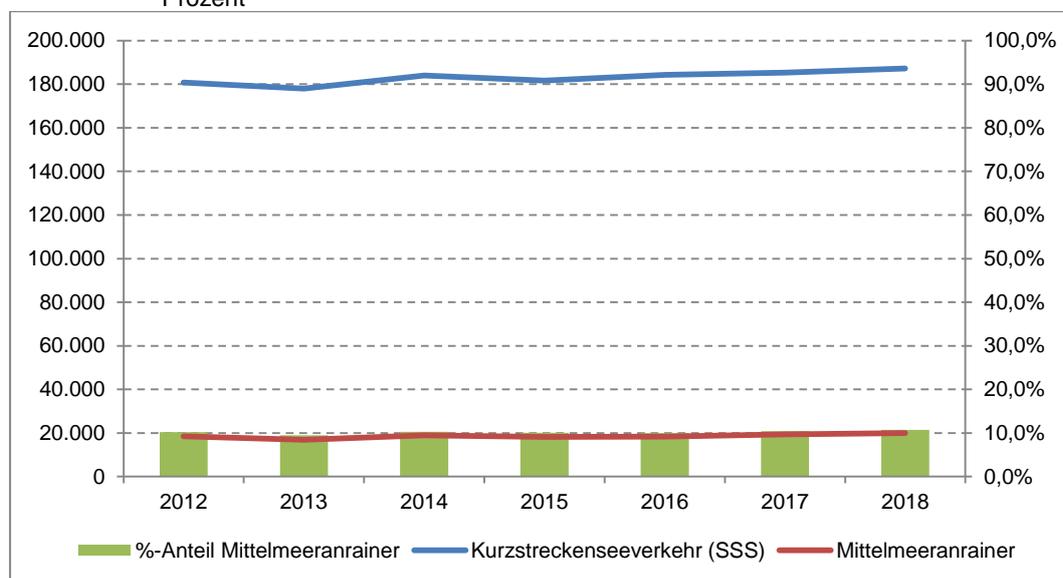
Für Frankreich und Polen liegen bislang lediglich Daten für das Jahr 2017 vor. Deutlich erkennbar ist die anhaltend hohe Bedeutung der Russischen Föderation für die Kurzstreckenseeverkehre aller aufgeführten Nationen. Wie deutsche Seehäfen erzielten auch niederländische Seehäfen im Jahr 2018 die höchste Umschlagsleistung mit der Russischen Föderation. Mit rund 79,5 Mio. t fiel diese in den Niederlanden im Jahr 2018 rund drei Mal so hoch aus wie in Deutschland. Mit Ausnahme Polens sind für alle aufgeführten Hafenstandorte des Weiteren die Kurzstreckenseeverkehre mit dem Vereinigten König-

reich bedeutsam. In belgischen und französischen Seehäfen 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.

Auf den Güterumschlag mit Mittelmeeranrainerstaaten entfiel im Jahr 2018 ein Anteil von rund 20,0 Mio. t bzw. 10,7 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Wie Abbildung 2 veranschaulicht, waren dies das höchste Umschlagsvolumen und der höchste Anteilswert im Zeitraum von 2012 bis 2018. Im Vergleich zum Jahr 2017 nahm der Güterumschlag mit den Mittelmeeranrainerstaaten um knapp 0,7 Mio. t bzw. 3,6 Prozent zu. Maßgeblich hierfür war im Vergleichszeitraum vor allem das Wachstum des Güterumschlags mit der Türkei und Frankreich. Trotz der jüngsten Zunahme zeigte sich in den vergangenen Jahren kein stabiler Aufwärtstrend beim Güterumschlag deutscher Seehäfen mit den Mittelmeeranrainern. Deren Anteil am Gesamtgüterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr schwankte im Zeitraum von 2012 bis 2018 zwischen 9,5 und 10,7 Prozent.

Kurzstreckenseeverkehr
mit Mittelmeeranrainern

Abbildung 2: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr insgesamt und mit Mittelmeeranrainerstaaten im Zeitraum von 2012 bis 2018 in 1.000 t, Anteile in Prozent



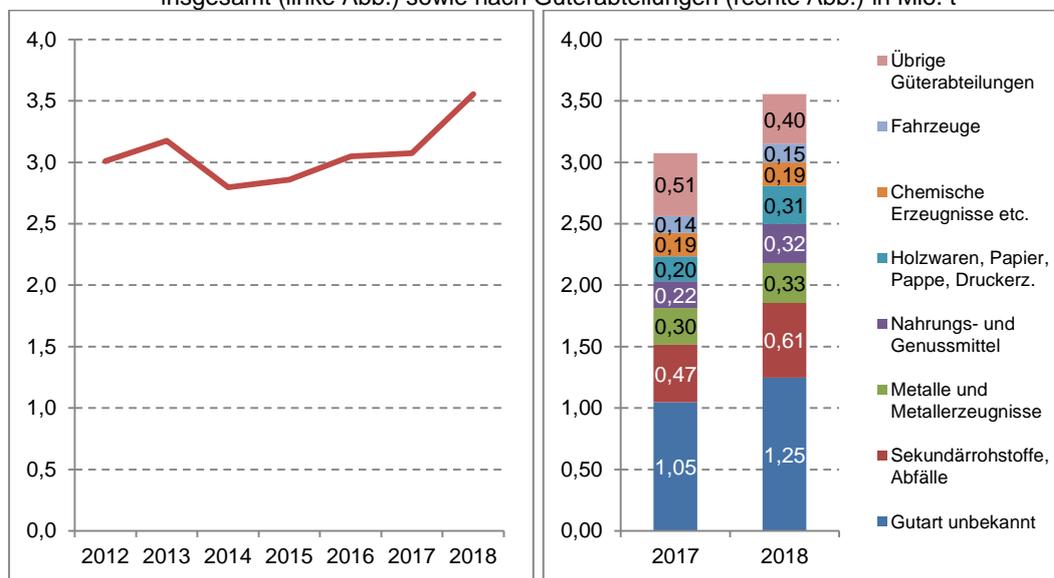
Quelle: Statistische Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Vor allem der Kurzstreckenseeverkehr mit der Türkei wies im Jahr 2018 ein überproportionales Wachstum auf. Mit rund 3,6 Mio. t wurde der Güterumschlag des Jahres 2017 um rund 0,5 Mio. t bzw. 15,6 Prozent übertroffen. Der Wachstumstrend der Vorjahre setzte sich damit im Jahr 2018 verstärkt fort (siehe Abbildung 3). Ursächlich hierfür waren zuletzt insbesondere deutliche Zunahmen der Containerverkehre, die in der Güterabteilung „Gutart unbekannt“ aufgehen, sowie der Verschiffungen von Sekundärrohstoffen und Abfällen in die Türkei. Letztere erhöhten sich von knapp 0,5 Mio. t im Jahr 2017 auf über 0,6

Kurzstreckenseeverkehr
mit der Türkei

Mio. t im Jahr 2018. Größere Umschlagszuwächse waren im Vergleichszeitraum zudem beim Empfang von Nahrungs- und Genussmitteln sowie Metallen und Metallerzeugnissen aus der Türkei, des Weiteren beim Versand von Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen in die Türkei zu beobachten.

Abbildung 3: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr mit der Türkei insgesamt (linke Abb.) sowie nach Güterabteilungen (rechte Abb.) in Mio. t



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

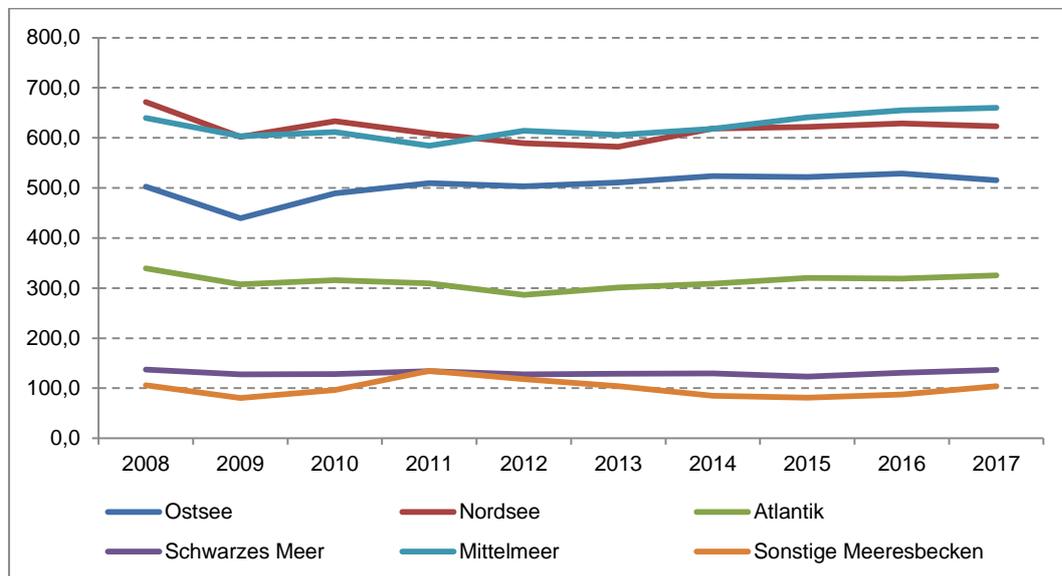
Nach aktuellen Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat) wurden im Jahr 2017 in den Haupthäfen der 28 EU-Mitgliedstaaten im Rahmen von Kurzstreckenseeverkehren über 2,3 Mrd. t Güter umgeschlagen.¹ Im Vergleich zum Jahr 2016 bedeutete dies einen Anstieg um rund 0,8 Prozent. Über 0,3 Mrd. t Güter bzw. ein Anteil von rund 13 Prozent am gesamten Güterumschlag im EU-Kurzstreckenseeverkehr entfielen hiervon im Jahr 2017 auf Häfen im Vereinigten Königreich, gefolgt von Häfen in den Niederlanden und Italien mit jeweils knapp 0,3 Mrd. t bzw. Anteilswerten von rund 12 Prozent. Mit einem Umschlagsvolumen von knapp 0,2 Mrd. t Gütern erreichten deutsche Seehäfen im Jahr 2017 einen Anteil von knapp 8 Prozent. Abbildung 4 stellt die Umschlagsentwicklung im EU-weiten Kurzstreckenseeverkehr für den Zeitraum von 2008 bis 2017 differenziert nach Meeresregionen dar. Danach wiesen die einzelnen Meeresregionen zwar in den vergangenen Jahren in der Tendenz steigende Umschlagszahlen im Kurzstreckenseeverkehr auf. Allerdings lagen lediglich die Werte im Ostsee- und im Mittelmeerraum im Jahr 2017 über dem Niveau, das im Vorfeld der Wirtschaftskrise von 2009 erreicht wurde. Mit insgesamt 659,9 Mio. t entfielen im Jahr 2017 rund 28 Prozent des gesamten Seegüterumschlages im EU-Kurzstreckenseeverkehr auf den Mittelmeerraum. Es folgten der Nordseeraum mit rund 623,3 Mio. t bzw. einem Anteil von rund 26

Kurzstreckenseeverkehr
in der EU-28

¹ Werden Doppelzählungen von denselben Waren, die als Abgänge eines Hafens und als Zugänge eines anderen Hafens gemeldet wurden, ausgeschlossen, so wurden zwischen den Haupthäfen der 28 EU-Mitgliedstaaten und Häfen im geographischen Europa, im Mittelmeerraum sowie am Schwarzen Meer im Jahr 2017 insgesamt knapp 1,9 Mrd. t Güter befördert.

Prozent und der Ostseeraum mit rund 515,4 Mio. t bzw. einem Anteil von rund 22 Prozent.

Abbildung 4: Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr nach Meeresregionen im Zeitraum von 2008 bis 2017 in Mio. t



Quelle: Eurostat (Stand: 22.05.2019). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

Im Jahr 2018 entfiel mit rund 49,5 Mio. t der höchste Anteil des Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr weiterhin auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern (siehe Tabelle 3). Mit einem Plus von rund 3,3 Prozent bzw. 1,6 Mio. t im Vergleich zum Jahr 2017 zeichnete diese Güterabteilung maßgeblich für den Anstieg des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 verantwortlich. Auf den weiteren Plätzen folgten – bezogen auf die Umschlagsmengen – die Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ mit rund 28,3 Mio. t sowie „Erze, Steine und Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse“ mit rund 20,8 Mio. t. Beide Güterabteilungen wiesen im Vergleichszeitraum Umschlagsrückgänge auf. Besonders deutlich fielen diese mit rund 1,8 Mio. t bzw. 5,9 Prozent in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ aus. Neben Containern wiesen vor allem die Güterabteilungen „Maschinen und Ausrüstungen u.ä.“ und „Sammelgüter“ im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 nennenswerte Umschlagssteigerungen auf. Der Umschlag von Maschinen und Ausrüstungen stieg im Vergleichszeitraum um 13,4 Prozent auf rund 9,6 Mio. t, jener von Sammelgut von rund 0,3 Mio. t auf insgesamt knapp 2,3 Mio. t.

Kurzstreckenseeverkehr
nach Güterabteilungen

Tabelle 3: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

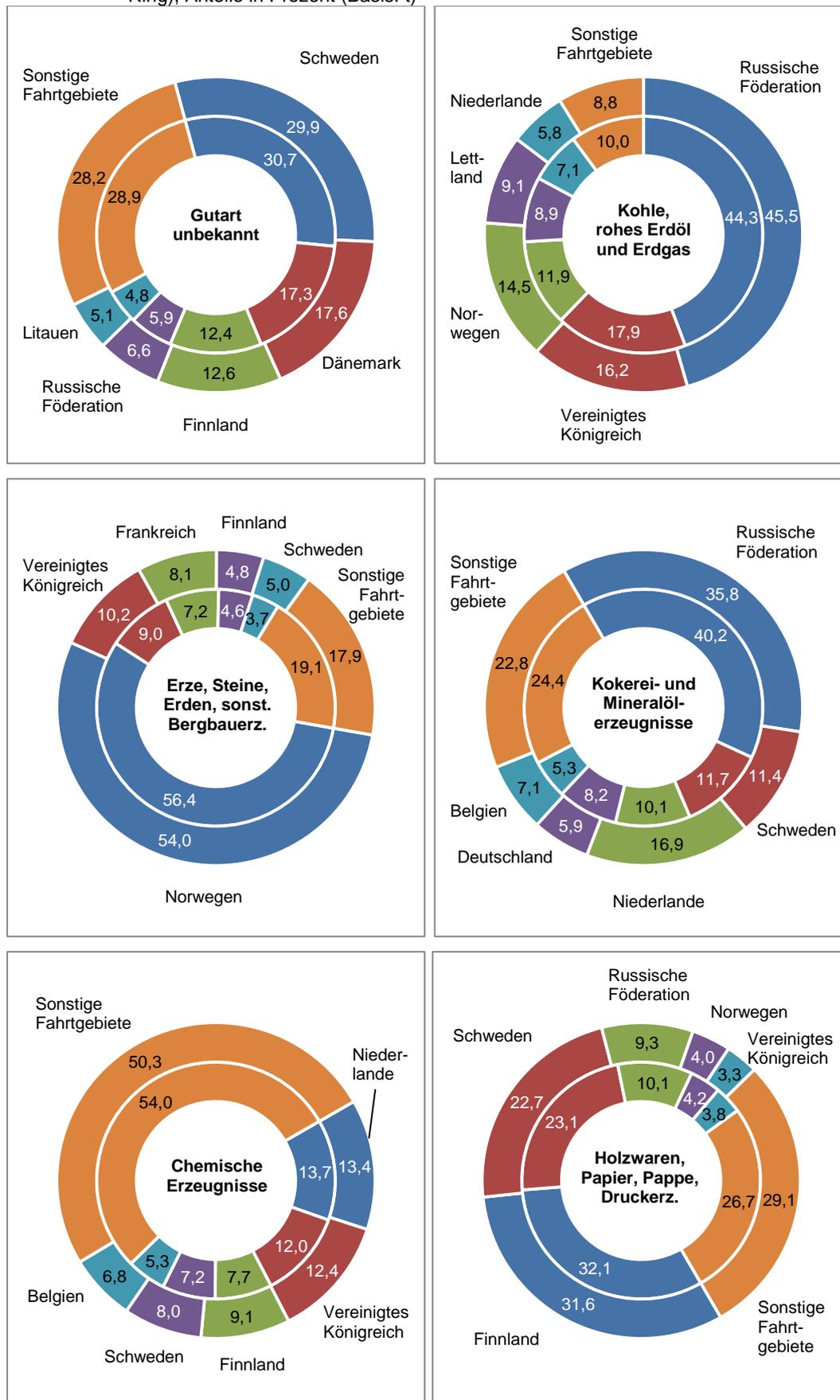
	2018	2017	Veränderung	
	in Mio. t		in Mio. t	in %
Landwirtschaftliche u. verw. Erzeugnisse	8,7	8,3	0,4	4,3
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	28,3	30,1	-1,8	-5,9
Erze, Steine u. Erden u.ä.	20,8	21,3	-0,4	-2,1
Nahrungs- und Genussmittel	8,3	8,2	0,2	1,9
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	0,7	0,9	-0,1	-13,9
Holzw., Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	11,6	11,2	0,5	4,2
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	15,3	16,0	-0,7	-4,1
Chemische Erzeugnisse etc.	12,9	13,0	-0,1	-0,6
Sonst. Mineralerzeugnisse	3,1	3,7	-0,6	-15,3
Metalle und Metallerzeugnisse	6,3	6,3	0,1	1,5
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	9,6	8,4	1,1	13,4
Fahrzeuge	6,6	6,6	0,0	0,0
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	0,6	0,5	0,0	7,7
Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,4	2,6	-0,3	-9,6
Post, Pakete	0,0	0,0	0,0	-48,9
Geräte u. Material zur Güterbef.	0,1	0,1	0,0	15,6
Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter	0,0	0,0	0,0	-13,3
Sammelgut	2,3	0,3	2,0	649,8
Nicht identifizierbare Güter	49,5	47,9	1,6	3,3
Sonstige Güter a.n.g.	0,1	0,1	0,0	-5,6
Insgesamt	187,2	185,3	1,9	1,0

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

Knapp drei Viertel des gesamten Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2018 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 5. Mit Ausnahme der chemischen Erzeugnisse, die im Jahr 2018 – wie im Jahr 2017 – vorrangig im Verkehr mit den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich umgeschlagen wurden, zeigte sich bei allen anderen dargestellten Güterabteilungen weiterhin eine hohe Bedeutung der skandinavischen Staaten sowie der Russischen Föderation für den Kurzstreckenseeverkehr deutscher Häfen. Deutlich werden u.a. die hohen Umschlagsvolumina mit der Russischen Föderation im Bereich der fossilen Energieträger. Skandinavische Staaten erreichten demgegenüber zuletzt hohe Anteile am Umschlag von Gütern der Abteilungen „Erze, Steine, Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ und „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“.

Umschlag nach Güterabteilungen und Fahrtgebieten

Abbildung 5: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach Güterabteilungen in den Jahren 2017 (innerer Ring) und 2018 (äußerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



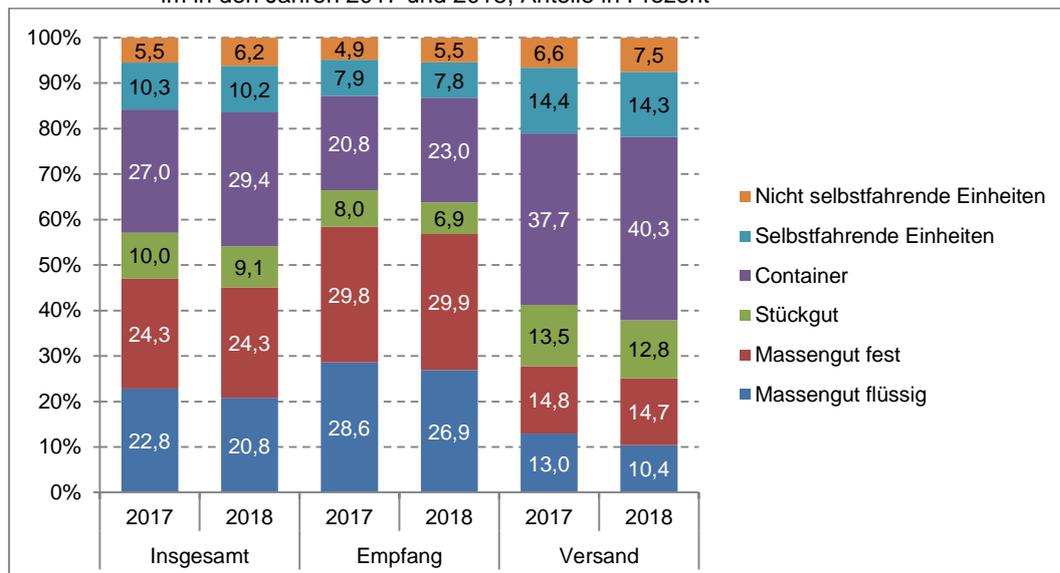
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

Differenziert nach Ladungsarten entfielen im Jahr 2018 rund 29,4 Prozent des mengenmäßigen Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Container (siehe Abbildung 6). Ihr Anteil am gesamten Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2017 um 2,4 Prozentpunkte. Flüssige und feste Massengüter erreichten Anteilswerte von 20,8 bzw. 24,3 Prozent. Weitere rund 9,1 Prozent des Güterumschlags deutscher Seehäfen entfielen auf Stückgüter, die ohne Ladungsträger mit dem Seeschiff befördert werden. Der Rest verteilte sich mit Anteilen von 10,2 und 6,2 Prozent auf selbstfahrende bzw. nicht-selbstfahrende Einheiten. Während beim seeseitigen Empfang im Jahr 2018 mithin erneut die Massengüter den Umschlag dominierten, kam beim seeseitigen Versand mit einem Anteil von zuletzt rund 40,3 Prozent weiterhin dem Containerumschlag mengenmäßig die höchste Bedeutung zu.

Anteilswerte der
Ladungsarten

Abbildung 6: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten im in den Jahren 2017 und 2018, Anteile in Prozent



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

Maßgeblich für die Zuwächse im Kurzstreckenseeverkehr waren im Jahr 2018 Umschlagssteigerungen der deutschen Seehäfen von Containern sowie nicht selbstfahrenden Einheiten im RoRo-Verkehr, insbesondere von Lkw-Anhängern und Sattelauflegern (siehe Tabelle 4). Aufgrund deutlicher Zuwächse im seeseitigen Empfang und Versand legte der Umschlag von Gütern in Containern im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 10,0 Prozent auf rund 55,1 Mio. t zu. Der Umschlag von nicht selbstfahrenden Einheiten wuchs im Vergleichszeitraum sogar um 13,7 Prozent auf insgesamt rund 11,7 Mio. t. Beim Massen- und Stückgut waren hingegen insgesamt rückläufige Umschlagswerte zu verbuchen. Mit insgesamt 84,4 Mio. t wurden im Jahr 2018 rund 2,9 Mio. t bzw. 3,3 Prozent weniger Massengüter im Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Seehäfen umgeschlagen als im Jahr 2017. Maßgeblich hierfür waren rückläufige Umschlagsmengen im seeseitigen Empfang und Versand von flüssigen Massengütern. Die Umschlags-

Kurzstreckenseeverkehr
nach Ladungsarten
- Absolutwerte

volumina von Stückgütern, zu denen insbesondere als Handelsgut deklarierte Kraftfahrzeuge zählen, sanken im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um 8,4 Prozent auf rund 17,0 Mio. t; einen überproportionalen Rückgang von rund 13,0 Prozent auf 8,2 Mio. t verzeichnete dabei der grenzüberschreitende Empfang.

Tabelle 4: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

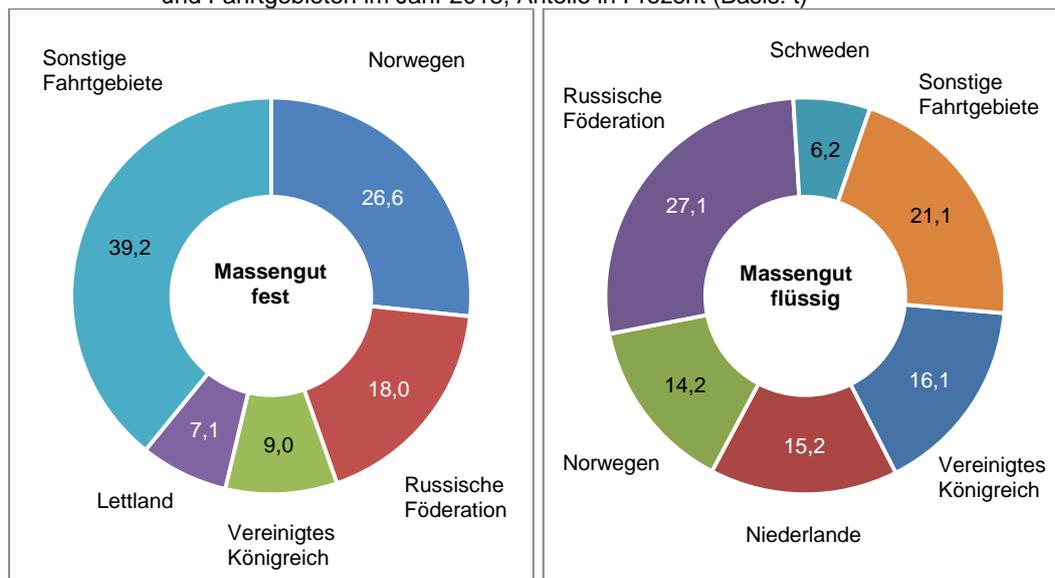
	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Massengut	84,4	87,3	-3,3	66,9	68,2	-1,9	17,4	19,1	-8,5
flüssiges Massengut	38,9	42,3	-7,9	31,7	33,4	-5,2	7,3	8,9	-18,4
festes Massengut	45,4	45,0	1,0	35,2	34,8	1,2	10,2	10,2	0,2
Stückgut	17,0	18,6	-8,4	8,2	9,4	-13,0	8,9	9,2	-3,7
Container	55,1	50,1	10,0	27,1	24,2	12,0	28,0	25,9	8,1
Selbstfahrende Einheiten	19,1	19,1	-0,3	9,1	9,2	-1,1	9,9	9,9	0,6
Lkw (einschl. Anhänger)	18,8	18,8	-0,2	9,0	9,1	-1,1	9,8	9,7	0,7
Pkw (einschl. Anhänger) u. Krafträder	0,3	0,3	-3,5	0,2	0,2	-2,1	0,2	0,2	-4,9
Nicht selbstfahrende Einheiten	11,7	10,3	13,7	6,4	5,7	12,8	5,2	4,6	14,9
Anhänger/Sattelaufleger für Lkw	8,3	7,3	14,1	4,2	3,6	15,4	4,1	3,7	12,8
Rolltrailer	2,5	2,2	13,0	1,8	1,6	11,7	0,7	0,6	16,2
Eisenbahngüterwagen	0,8	0,7	14,4	0,5	0,5	-3,4	0,3	0,2	55,4
Übrige nicht selbstfahrende Einheiten	0,1	0,1	-4,4	0,0	0,0	9,9	0,0	0,0	-20,2
Insgesamt	187,2	185,3	1,0	117,8	116,8	0,9	69,5	68,6	1,3

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

Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs für den Seegüterumschlag von flüssigen und festen Massengütern veranschaulicht Abbildung 7. Auf die Entwicklung des Containerumschlags und des RoRo-Verkehrs deutscher Seehäfen wird in nachstehenden Abschnitten noch genauer eingegangen. Mit rund 12,1 Mio. t entfielen im Jahr 2018 rund 26,6 Prozent des gesamten Umschlags fester Massengüter auf den Gütertausch mit Norwegen. Wie im Vorjahr folgten auf den weiteren Plätzen die Russische Föderation und das Vereinigte Königreich mit Anteilswerten im Jahr 2018 von 18,0 bzw. 9,0 Prozent. Beim Umschlag flüssiger Massengüter – hierzu zählen vor allem Erdöl und Mineralölerzeugnisse – entfielen im Jahr 2018 weiterhin 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 7: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und Fahrtgebieten im Jahr 2018, Anteile in Prozent (Basis: t)



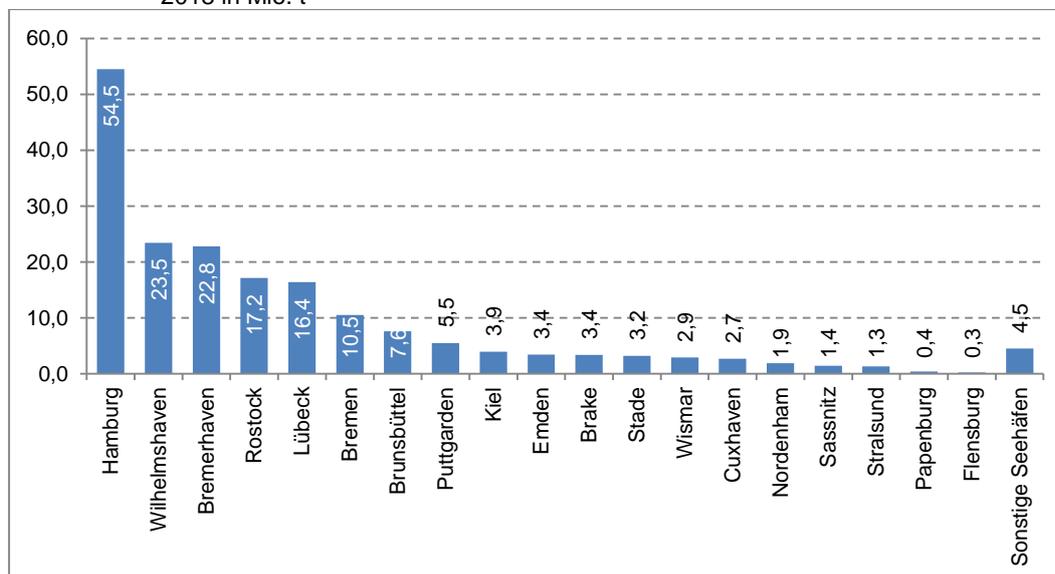
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen

Mit rund 54,5 Mio. t entfielen im Jahr 2018 rund 29,1 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg (siehe Abbildung 8). Die Bremerischen Häfen erreichten mit einem kumulierten Umschlagsvolumen von rund 33,3 Mio. t einen Marktanteil von rund 17,8 Prozent. Den dritten Rang belegte im Jahr 2018 Wilhelmshaven mit einem Umschlagsvolumen von rund 23,5 Mio. t bzw. einem Marktanteil von rund 12,5 Prozent. Im Vergleich zum Jahr 2017 erhöhte sich der Güterumschlag in Wilhelmshaven um rund 5,0 Mio. t bzw. 27,1 Prozent. Rund 13,3 Mio. t bzw. ein Anteil von 56,9 Prozent des Gesamtgüterumschlags Wilhelmshavens entfielen dabei auf Erdöl.

Güterumschlag nach Häfen

Abbildung 8: Gesamtgüterumschlag ausgewählter Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 in Mio. t



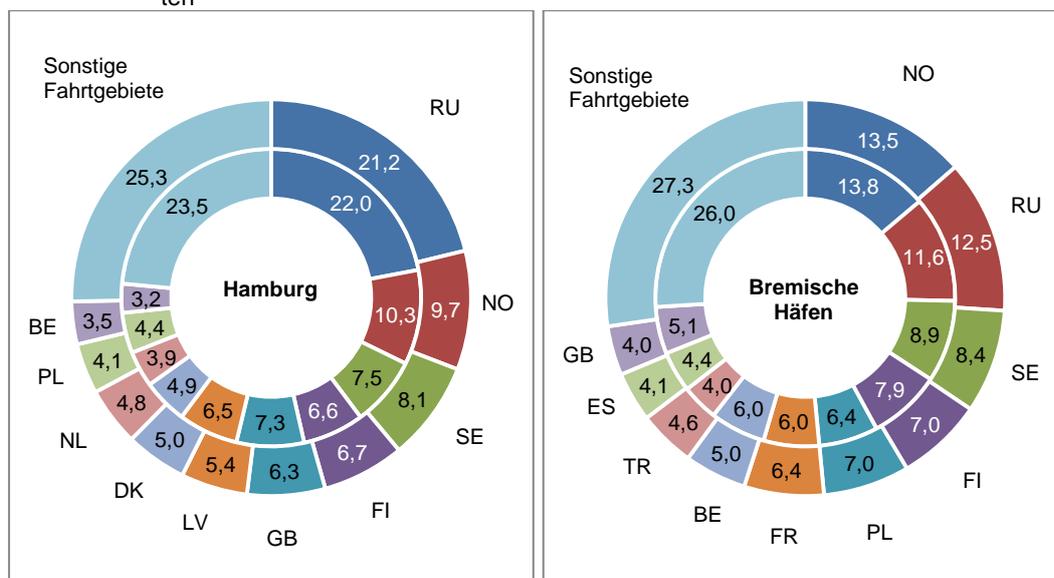
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2017 die Seehäfen Rostock und Lübeck mit Umschlagsvolumina im Kurzstreckenseeverkehr in Höhe von 17,2 bzw. 16,4 Mio. t. Mit kumuliert rund 144,8 Mio. t vereinten die vorstehend genannten Häfen im Jahr 2018 über drei Viertel des Gesamtgüterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr.

Für die umschlagsstärksten deutschen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 – Hamburg und Bremen/Bremerhaven – zeigt Abbildung 9 die bedeutendsten Fahrtgebiete. Danach erfolgten im Jahr 2018 rund 21,2 Prozent des Gesamtgüterumschlags Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation, weitere rund 9,7 Prozent mit Norwegen. Schweden und Finnland erreichten Umschlagsanteile von rund 8,1 bzw. 6,7 Prozent. Die höchsten Umschlagsvolumina bzw. -anteile im Kurzstreckenseeverkehr der Bremischen Häfen entfielen im Jahr 2018 – wie im Vorjahr – auf Norwegen (13,5 %), die Russische Föderation (12,5 %) und Schweden (8,4 %). Den Sprung unter die umschlagsstärksten Fahrtgebiete der Bremischen Häfen schaffte im Jahr 2018 die Türkei. Nach rund 4,0 Mio. t im Jahr 2017 schlugen die Bremischen Häfen im Jahr 2018 rund 4,6 Mio. t Güter im Kurzstreckenseeverkehr mit der Türkei um.

Hamburg,
Bremen/Bremerhaven

Abbildung 9: Güterumschlag der Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven im Kurzstreckenseeverkehr in den Jahren 2017 (innerer Ring) und 2018 (äußerer Ring) 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, TR - Türkei.

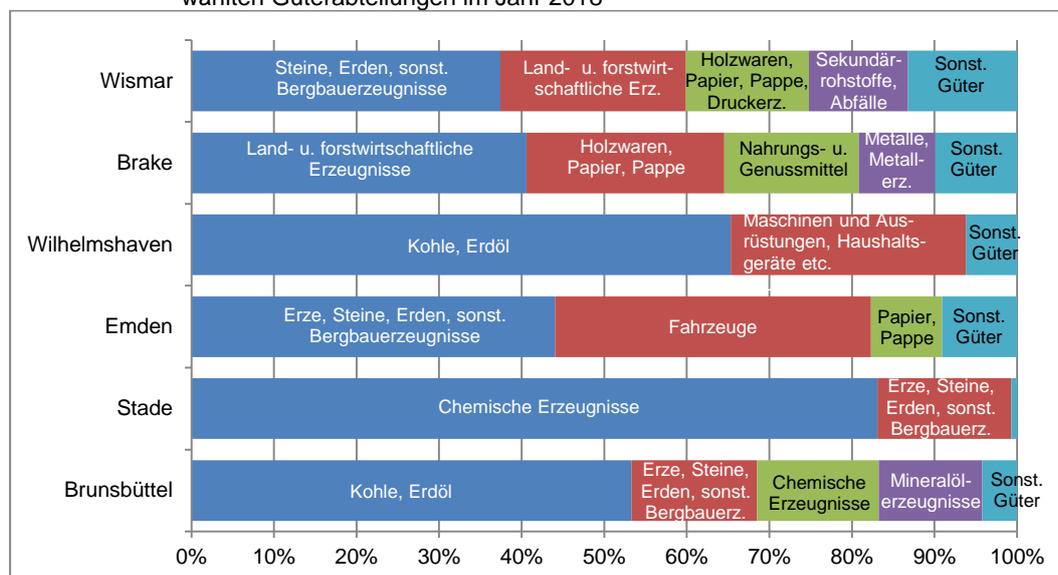
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

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 10 dahingehend die Anteile einzelner Güterabteilungen am Gesamtumschlag ausgewählter deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 dar.

Güterumschlag nach
Häfen und
Güterabteilungen

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 2018 der Umschlag von Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen sowie Fahrzeugen. In Wismar entfiel mit knapp 1,1 Mio. t der größte Anteil des Güterumschlags im Jahr 2018 auf Steine, Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse, gefolgt von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen. Die beiden letztgenannten Güterabteilungen waren mit einem kumulierten Anteil von 64,5 Prozent am Gesamtumschlag im Jahr 2018 gleichsam Schwergewichte im Hafen Brake.

Abbildung 10: Gesamtumschlag ausgewählter Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2018



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

Neben den deutschen Seehäfen haben Kurzstreckenseeverkehre in begrenztem Umfang ihre Quelle bzw. ihr Ziel in Duisburg. Im Jahr 2018 wurden in Europas größtem Binnenhafen insgesamt mehr als 0,5 Mio. t Güter im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen, davon über 0,1 Mio. t Güter im Empfang und über 0,4 Mio. t Güter im Versand. Im grenzüberschreitenden Versand wurden im Jahr 2018 zum weit überwiegenden Teil Roheisen und Stahl in Richtung Vereinigtes Königreich sowie nach Norwegen und Schweden verschifft. Im Empfang entfiel ebenfalls der Großteil des Güterumschlags auf Roheisen und Stahl, u.a. aus Frankreich, Litauen, Norwegen und dem Vereinigten Königreich.

Duisburg

Im internationalen Vergleich befand sich im Jahr 2017 – neuere, vollständige Vergleichsdaten liegen gegenwärtig noch nicht vor – nach Angaben von Eurostat unter den 20 umschlagstärksten EU-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr mit Hamburg lediglich noch ein deutscher Seehafen. Bremerhaven – im Jahr 2016 noch auf Rang 19 – rutschte im Jahr 2017 auf Rang 23 ab und fiel damit zugleich direkt hinter Wilhelmshaven (Rang 22) zurück. Wie Tabelle 5 zu entnehmen ist, belegte Rotterdam mit einem Umschlagsvolumen von rund 201,6 Mio. t Gütern bzw. einem Anteil von rund 7,9 Prozent am Gesamtgüter-

Internationales
Hafenranking

umschlag der EU-28-Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2017 weiterhin mit deutlichem Abstand Rang 1, gefolgt von Antwerpen mit rund 91,0 Mio. t Gütern (3,6 %) und Hamburg mit rund 49,4 Mio. t (1,9 %). Alle drei Seehäfen verzeichneten im Vergleich zum Jahr 2016 mehr oder minder starke Umschlagsrückgänge im Kurzstreckenseeverkehr. Den Rückgängen bei den topplatzierten Seehäfen standen im Vergleichszeitraum Zuwächse u.a. in Amsterdam, Marseille, Triest, Genua und Le Havre gegenüber.

Tabelle 5: Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr nach EU-Häfen in den Jahren 2016 und 2017 – TOP 20-Häfen

Rang	Hafen	Gesamtumschlag			Anteil an Gesamtumschlag EU-28-Häfen in %
		2017	2016	Veränd. in %	
		in Mio. t	in Mio. t		
1	Rotterdam	201,6	204,1	-1,2	7,9
2	Antwerpen	91,0	105,8	-13,9	3,6
3	Hamburg	49,4	50,3	-1,9	1,9
4	Amsterdam	47,3	42,6	11,1	1,9
5	Marseille	46,8	45,4	3,0	1,8
6	Trieste	45,9	41,8	9,7	1,8
7	Genova	41,1	38,7	6,1	1,6
8	Algeciras	40,7	38,8	4,7	1,6
9	London	40,3	41,4	-2,5	1,6
10	Immingham	39,5	40,0	-1,1	1,5
11	Göteborg	35,8	35,9	-0,3	1,4
12	Le Havre	32,9	30,1	9,3	1,3
13	Peiraias	29,4	27,2	8,0	1,2
14	Livorno	27,6	25,2	9,5	1,1
15	Riga	27,5	31,8	-13,4	1,1
16	Valencia	27,4	27,3	0,3	1,1
17	Dover	26,0	27,1	-4,2	1,0
18	Constanta	25,4	24,1	5,2	1,0
19	Klaipeda	25,3	23,6	7,1	1,0
20	Tees & Hartlepool	24,7	23,4	5,4	1,0
Top 20 insgesamt		925,5	924,7	0,1	36,3
Gesamtumschlag EU-28-Häfen		2.551,4	2.530,8	0,8	100,0

Quelle: Eurostat (Stand: 23.05.2019). Eigene Berechnungen.

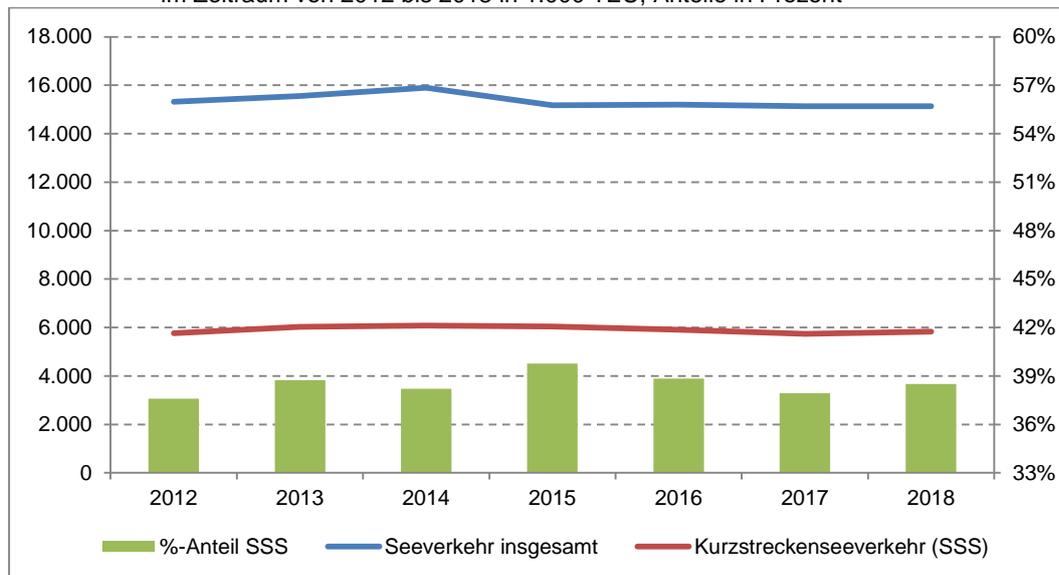
3 Containerverkehre

3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten

Insgesamt schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2018 im Kurzstreckenseeverkehr rund 5,8 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) um – ein Anstieg im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von rund 1,5 Prozent (siehe Abbildung 11). Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr entwickelte sich damit im Jahr 2018 besser als der Gesamtcontainerumschlag, der mit 15,1 Mio. TEU im Vergleich zum Jahr 2017 annähernd stagnierte. Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Gesamtcontainerumschlag der deutschen Seehäfen stieg damit im Jahr 2018 auf rund 38,5 Prozent.

Containerumschlag
deutscher Seehäfen

Abbildung 11: Containerumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2018 in 1.000 TEU, Anteile in Prozent



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

Maßgeblich für die Zunahme des Containerumschlags waren im Jahr 2018 u.a. Anstiege im Seeverkehr mit Dänemark, Litauen, Spanien, der Türkei und Marokko (siehe Tabelle 6). Die Containerbeförderungen zwischen deutschen und dänischen Seehäfen stiegen im Vergleich zum Jahr 2017 insgesamt um 9,8 Prozent auf über 0,3 Mio. TEU; Beförderungen zwischen Deutschland und Litauen aufgrund von Zunahmen beim Empfang insgesamt um 13,8 Prozent auf über 0,2 Mio. TEU. Im Verkehr mit Spanien erhöhte sich der Containerumschlag in den deutschen Seehäfen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 22,0 Prozent auf knapp 0,2 Mio. TEU, im Verkehr mit der Türkei um 19,4 Prozent auf über 0,2 Mio. TEU und im Verkehr mit Marokko sogar um insgesamt 26,6 Prozent auf deutlich über 0,1 Mio. TEU. Wie bereits im Jahr 2017 weist die amtliche Statistik für Finnland eine deutliche Abnahme des Containerumschlags aus. Aufgrund erheblicher Rückgänge im grenzüberschreitenden Versand reduzierte sich das Umschlagsergebnis im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 10,9 Prozent auf knapp 0,6 Mio. TEU.¹ Der Containerumschlag mit der Russischen Föderation – dem nach wie vor wichtigsten Staat im deutschen Kurzstreckenseeverkehr – reduzierte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr nochmals um rund 2,2 Prozent auf rund 0,7 Mio. TEU. Allerdings fielen die Umschlagsrückgänge im Vergleich zu den Vorjahren moderater aus. In den Jahren 2016 und 2017 waren die Containerumschläge mit der Russischen Föderation im Vorjahresvergleich um 17,1 bzw. 12,6 Prozent gefallen. Die Russlandverkehre stehen weiterhin unter dem Einfluss der Sanktionen der Europäischen Union gegenüber der Russischen Föderation im Zuge des Konflikts um die Ukraine. Umschlagsrückgänge waren im Jahr 2018 gleichsam im Containerverkehr mit dem Vereinigten Königreich und

Containerumschlag
nach Fahrtgebieten
- Deutsche Seehäfen

¹ Den deutlichen Rückgängen beim Containerumschlag mit Finnland stand im Jahr 2018 eine hohe Zunahme des Fahrzeugumschlags, insbesondere von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern, gegenüber. Siehe hierzu auch Abschnitt 4.1.

Belgien zu verzeichnen. Ursächlich waren in beiden Fällen hohe prozentuale Rückgänge beim Empfang. Im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich nahm die Zahl der ein- und ausgeladenen Standardcontainer im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 insgesamt um rund 6,3 Prozent auf deutlich unter 0,5 Mio. TEU ab, im Verkehr mit Belgien um rund 18,6 Prozent auf insgesamt deutlich unter 0,2 Mio. TEU.

Tabelle 6: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ	2018	2017	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	0,37	0,38	-2,7	0,15	0,16	-8,7	0,22	0,22	1,5
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	5,46	5,36	1,8	2,79	2,70	3,3	2,67	2,66	0,3
Europa	5,03	4,99	0,9	2,62	2,56	2,4	2,41	2,43	-0,7
Europäische Union	3,83	3,81	0,5	2,05	2,03	1,2	1,77	1,78	-0,3
darunter:									
Schweden	0,60	0,60	0,8	0,34	0,33	3,5	0,27	0,27	-2,4
Finnland	0,57	0,64	-10,9	0,34	0,35	-0,9	0,22	0,29	-22,9
Polen	0,48	0,48	-1,3	0,31	0,28	11,5	0,17	0,21	-18,4
Vereinigtes Königreich	0,46	0,49	-6,3	0,30	0,38	-20,6	0,16	0,12	39,4
Dänemark	0,34	0,31	9,8	0,16	0,14	9,8	0,18	0,17	9,9
Litauen	0,24	0,21	13,8	0,12	0,09	31,6	0,12	0,12	0,1
Niederlande	0,22	0,22	-1,5	0,13	0,14	-9,2	0,09	0,09	11,0
Lettland	0,18	0,17	7,5	0,10	0,08	23,6	0,08	0,09	-6,6
Spanien	0,17	0,14	22,0	0,10	0,07	38,1	0,06	0,06	2,7
Belgien	0,16	0,19	-18,6	0,03	0,07	-54,0	0,12	0,12	2,1
Estland	0,10	0,09	14,1	0,05	0,03	44,7	0,05	0,05	-4,9
Frankreich	0,08	0,06	25,9	0,01	0,01	-7,8	0,07	0,05	36,0
Griechenland	0,07	0,07	4,5	0,03	0,02	16,4	0,04	0,04	-1,4
Malta	0,06	0,05	7,0	0,00	0,01	-46,2	0,05	0,04	17,8
übrige europäische Länder	1,21	1,18	2,1	0,57	0,53	7,1	0,64	0,65	-2,0
darunter:									
Russische Föderation	0,71	0,73	-2,2	0,32	0,31	1,9	0,40	0,42	-5,2
Norwegen	0,26	0,24	5,0	0,13	0,11	11,6	0,13	0,13	-0,7
Türkei	0,21	0,18	19,4	0,11	0,09	23,5	0,10	0,09	15,0
Übrige Länder	0,42	0,37	14,7	0,16	0,13	20,4	0,26	0,23	11,4
darunter:									
Marokko	0,15	0,12	26,6	0,06	0,05	16,2	0,09	0,07	34,1
Israel	0,14	0,12	15,5	0,06	0,05	34,4	0,08	0,08	4,0
Ägypten	0,11	0,10	9,0	0,04	0,03	18,1	0,07	0,07	4,6
Insgesamt	5,83	5,74	1,5	2,93	2,85	2,7	2,90	2,88	0,4

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

Zur Verdeutlichung der Wettbewerbssituation werden in Tabelle 7 die Containerumschläge deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 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 2018 bei allen betrachteten Hafennationen weiterhin zu den umschlagsstärksten. Mit knapp 1,0 Mio. TEU

- Belgische, niederländische, französische und polnische Seehäfen

erzielten die niederländischen Häfen dabei den größten Anteil, gefolgt von belgischen und deutschen Containerhäfen mit Umschlagsvolumina von knapp 0,6 bzw. knapp 0,5 Mio. TEU.

Tabelle 7: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 nach Fahrtgebieten

	Deutschland		Belgien		Niederlande		Frankreich		Polen	
	in Mio. TEU	Anteil in %								
Insgesamt	5,83	100,0	4,13	100,0	3,06	100,0	1,89	100,0	1,96	100,0
Europa	5,40	92,7	3,62	87,7	2,90	94,9	1,58	83,6	1,96	100,0
Europäische Union	4,19	72,0	2,61	63,3	2,15	70,4	1,44	76,2	1,72	87,5
darunter:										
Schweden	0,60	10,4	0,12	2,9	0,12	4,1	0,00	0,2	0,06	2,8
Finnland	0,57	9,8	0,29	6,9	0,12	3,9	0,01	0,3	0,11	5,7
Polen	0,48	8,2	0,14	3,3	0,06	2,1	0,01	0,7	0,00	0,0
Vereinigtes Königreich	0,46	7,9	0,57	13,9	0,96	31,5	0,14	7,3	0,21	10,6
Deutschland	0,37	6,3	0,16	4,0	0,05	1,6	0,08	4,4	0,70	35,8
Dänemark	0,34	5,9	0,10	2,3	0,01	0,3	0,00	0,0	0,01	0,8
Litauen	0,24	4,1	0,06	1,5	0,03	0,9	0,00	0,2	0,13	6,5
Niederlande	0,22	3,8	0,06	1,4	0,00	0,1	0,08	4,3	0,23	11,5
Lettland	0,18	3,1	0,10	2,3	0,03	1,1	0,02	1,0	0,06	3,1
Spanien	0,17	2,9	0,30	7,3	0,15	4,8	0,21	11,1	0,00	0,0
Belgien	0,16	2,7	0,00	0,1	0,03	1,1	0,23	12,1	0,14	7,3
Estland	0,10	1,7	0,02	0,4	0,03	0,9	0,00	0,0	0,04	2,0
Frankreich	0,08	1,4	0,16	3,9	0,05	1,5	0,47	24,7	0,03	1,3
Griechenland	0,07	1,2	0,15	3,7	0,03	1,1	0,02	1,1	0,00	0,0
Malta	0,06	1,0	0,05	1,2	0,01	0,2	0,04	1,9	0,00	0,0
übrige europäische Länder	1,21	20,8	1,01	24,5	0,75	24,5	0,14	7,4	0,25	12,7
darunter:										
Russische Föderation	0,71	12,3	0,31	7,6	0,39	12,7	0,01	0,4	0,23	11,6
Norwegen	0,26	4,4	0,06	1,4	0,19	6,2	0,00	0,0	0,01	0,6
Türkei	0,21	3,6	0,63	15,4	0,08	2,5	0,13	7,0	0,00	0,0
Übrige Länder	0,42	7,3	0,50	12,1	0,16	5,2	0,31	16,4	0,00	0,0
darunter:										
Marokko	0,15	2,5	0,12	3,0	0,04	1,4	0,07	3,9	0,00	0,0
Israel	0,14	2,4	0,15	3,8	0,06	2,1	0,07	3,6	0,00	0,0
Ägypten	0,11	1,9	0,17	4,0	0,05	1,5	0,03	1,6	0,00	0,0

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

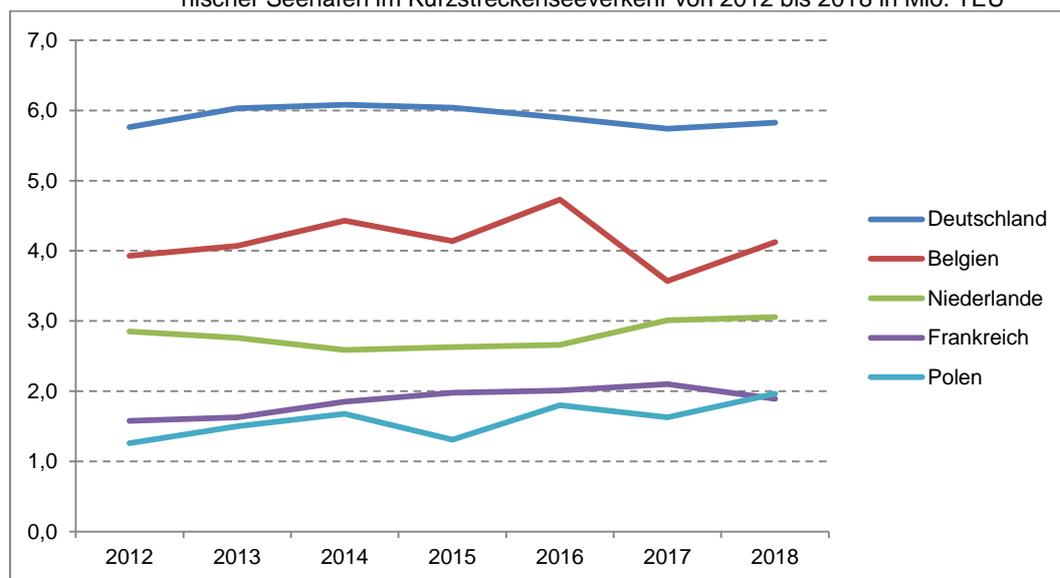
Quelle: Eurostat (Stand: 24.06.2019). Eigene Berechnungen.

Bei den aufkommensträchtigen Containerverkehren mit der Russischen Föderation stehen deutsche 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 2018 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 2018. Mit über 5,8 Mio. TEU übertraf er den Containerumschlag belgischer Häfen (4,1 Mio. TEU) um den Faktor 1,4 und jenen der niederländischen Häfen (3,0 Mio. TEU) um den Faktor 1,9. Französische und polnische Häfen schlugen im Jahr 2018 insgesamt 1,9 bzw. 2,0 Mio. TEU im Kurzstreckenseeverkehr um.

Abbildung 12 veranschaulicht die Entwicklung des Containerumschlags deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2018. Danach verzeichneten mit Ausnahme der französischen Häfen im Jahr 2018 alle übrigen Nationen eine Zunahme des Containerumschlags ihrer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Die höchsten absoluten Steigerungen wiesen dabei die belgischen Seehäfen auf. Dort stieg der Containerumschlag im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 0,6 Mio. TEU bzw. rund 15,5 Prozent auf über 4,1 Mio. TEU. Mit einem Plus von rund 20,5 Prozent auf knapp 2,0 Mio. TEU verbuchten polnische Seehäfen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr die höchsten prozentualen Steigerungen. Die niederländischen Häfen wiesen nach Rückgängen im Zeitraum von 2012 bis 2014 in der Folge steigende Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr auf. Im Jahr 2018 legte dort der Containerumschlag um 1,5 Prozent auf knapp 3,1 Mio. TEU zu. Nach einem Wachstum in den Vorjahren ging der Containerumschlag der französischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 10,0 Prozent auf knapp 1,9 Mio. TEU zurück.

Containerumschläge
von 2012 bis 2018

Abbildung 12: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr von 2012 bis 2018 in Mio. TEU



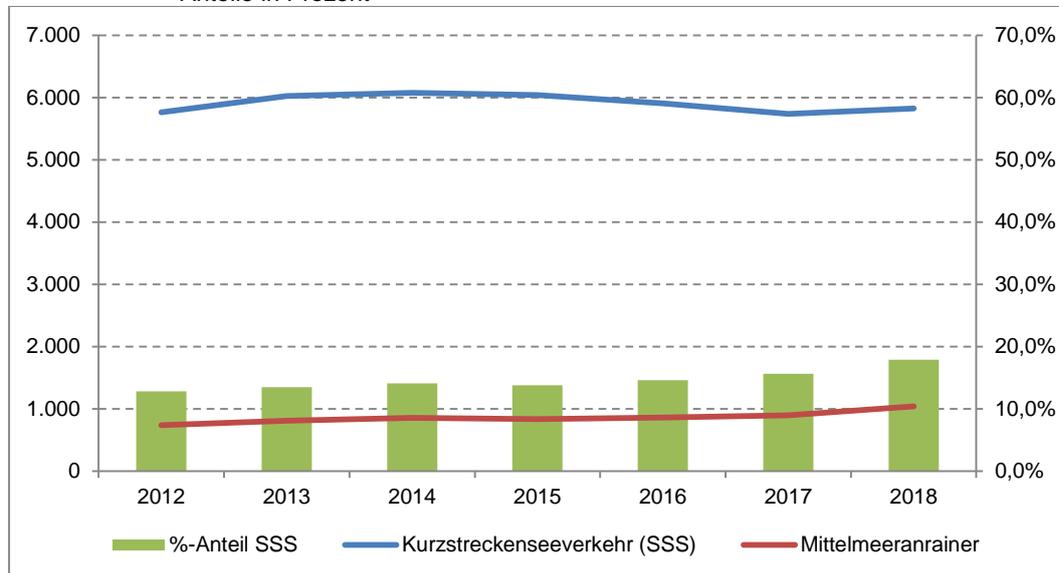
Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 24.06.2019). Eigene Berechnungen.

Auf den Containerumschlag mit Mittelmeeranrainerstaaten entfiel im Jahr 2018 ein Anteil von über 1,0 Mio. TEU bzw. 17,9 Prozent des gesamten Containerumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Im Vergleich zum Jahr 2017 erhöhte sich der Containerumschlag mit den Mittelmeeranrainerstaaten überproportional um rund 16,3 Prozent. Der Containerumschlag deutscher Seehäfen mit den Mittelmeeranrainern (siehe Abbildung 13) folgt im Zeitraum von 2012 bis 2018 einem Aufwärtstrend, der lediglich im Jahr 2015 unterbrochen wurde. Der Anteil der Mittelmeeranrainerstaaten am Gesamtcontainerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr erhöhte sich im Betrachtungszeitraum von rund 12,8 Prozent im Jahr 2012 auf rund 17,9 Prozent im Jahr 2018.

Containerumschlag mit
Mittelmeeranrainern

Absolut stieg der Containerumschlag in diesem Zeitraum von rund 0,7 Mio. TEU auf rund 1,0 Mio. TEU.

Abbildung 13: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr insgesamt und mit Mittelmeeranrainerstaaten im Zeitraum von 2012 bis 2018 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 2018 gegenläufige Entwicklungen. Während die Bremischen Häfen ihren Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleich zum Jahr 2017 moderat um 0,4 Prozent auf über 2,1 Mio. TEU steigerten, verbuchte Hamburg Rückgänge um 1,0 Prozent auf rund 2,8 Mio. TEU (siehe Tabelle 8). Die Umschlagsergebnisse Hamburgs wurden im Jahr 2018 insbesondere durch Rückgänge im Kurzstreckenseeverkehr mit Finnland, dem Vereinigten Königreich und – vor dem Hintergrund anhaltender Wirtschaftssanktionen – der Russischen Föderation belastet. Im Verkehr mit der Russischen Föderation sanken die Containerumschläge im Vergleich zum Jahr 2017 um 13,7 Prozent auf gut 0,3 Mio. TEU, im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich um 22,6 Prozent auf knapp 0,2 Mio. TEU und im Verkehr mit Finnland um rund 17,5 Prozent auf deutlich unter 0,3 Mio. TEU. Dennoch blieb die Russische Föderation in Bezug auf das Containerumschlagsvolumen für Hamburg im Jahr 2018 zusammen mit Schweden das wichtigste Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr. Die Containerumschläge Hamburgs im Verkehr mit Schweden erhöhten sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 10,3 Prozent auf deutlich über 0,3 Mio. TEU und trugen damit ebenso wie die Verkehre u.a. mit der Türkei, Marokko und Israel dazu bei, Rückgänge in anderen Fahrtgebieten zumindest in Teilen zu kompensieren. Die Bremischen Häfen verdankten ihr Umschlagsplus im Vergleichszeitraum vor allem Zuwächsen im Kurzstreckenseeverkehr mit Dänemark, Litauen, den Niederlanden und der Russischen Föderation. Auf den drei erstge-

Rückgänge in Hamburg,
Zuwächse in Bremerhaven

nannten Relationen verzeichneten die Bremischen Häfen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr zweistellige prozentuale Umschlagssteigerungen. Am höchsten fielen diese mit rund 23,8 Prozent im Verkehr mit den Niederlanden aus. Mit einem Plus von über 26.000 TEU bzw. 9,2 Prozent auf über 0,3 Mio. TEU zeigten sich die größten absoluten Zunahmen der Bremischen Häfen im Vergleichszeitraum im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation. Wie Hamburg verzeichneten die Bremischen Häfen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Abnahme der Containerumschläge im Seeverkehr mit Finnland und dem Vereinigten Königreich.

Tabelle 8: Containerumschlag des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in den Jahren 2017 und 2018 nach Fahrtgebieten

	Hamburg			Bremische Häfen		
	2018	2017	Δ in %	2018	2017	Δ in %
	in Mio. TEU			in Mio. TEU		
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,06	0,07	-7,6	0,08	0,10	-19,8
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	2,73	2,76	-0,9	2,06	2,03	1,4
Europa	2,46	2,53	-2,8	1,92	1,90	1,1
Europäische Union	1,92	1,97	-2,8	1,32	1,33	-0,8
darunter:						
Schweden	0,34	0,31	10,3	0,21	0,21	2,7
Finnland	0,26	0,31	-17,5	0,16	0,20	-17,1
Polen	0,21	0,23	-9,0	0,23	0,22	4,5
Vereinigtes Königreich	0,19	0,24	-22,6	0,11	0,16	-27,7
Dänemark	0,19	0,18	5,9	0,13	0,12	14,8
Litauen	0,14	0,13	10,5	0,09	0,07	22,0
Niederlande	0,09	0,10	-7,9	0,06	0,05	23,8
Lettland	0,10	0,11	-7,5	0,05	0,05	16,8
Spanien	0,07	0,06	6,7	0,07	0,07	3,8
Belgien	0,08	0,09	-18,8	0,06	0,07	-19,3
Estland	0,06	0,05	20,7	0,03	0,03	-3,4
Frankreich	0,06	0,04	41,1	0,02	0,02	-10,3
Griechenland	0,06	0,05	5,3	0,01	0,01	1,2
Malta	0,04	0,03	19,5	0,02	0,02	-7,2
übrige europäische Länder	0,54	0,56	-2,9	0,60	0,57	5,7
darunter:						
Russische Föderation	0,34	0,40	-13,7	0,31	0,29	9,2
Norwegen	0,09	0,08	16,2	0,17	0,16	2,2
Türkei	0,11	0,08	32,4	0,10	0,10	8,3
Übrige Länder	0,28	0,23	20,7	0,14	0,13	4,9
darunter:						
Marokko	0,08	0,05	45,2	0,06	0,06	11,9
Israel	0,10	0,08	26,8	0,04	0,04	-4,8
Ägypten	0,08	0,07	8,3	0,03	0,03	11,2
Insgesamt	2,80	2,83	-1,0	2,14	2,13	0,4

Quelle: Eurostat (Stand: 26.06.2019). Eigene Berechnungen.

4 RoRo-Verkehre

4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten

Insgesamt schlugen die deutschen Nord- und Ostseehäfen im Jahr 2018 im RoRo-Verkehr über 1,6 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und knapp 0,6 Mio. unbegleitete

Gesamtumschlag

Anhänger bzw. Sattelaufleger um, mithin insgesamt knapp 2,2 Mio. Ladungsträger. Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies eine Steigerung von rund 3,1 Prozent (siehe Tabelle 9). Mit einem Plus von rund 10,3 Prozent legte der Umschlag von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern im Vergleichszeitraum erneut überproportional zu; der Umschlag von Lkw erhöhte sich hingegen nur um 0,8 Prozent. In der Gesamtschau zeigten sich Umschlagssteigerungen sowohl beim seeseitigen Versand als auch beim Empfang.

Tabelle 9: Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrzeugart, Anzahl in 1.000

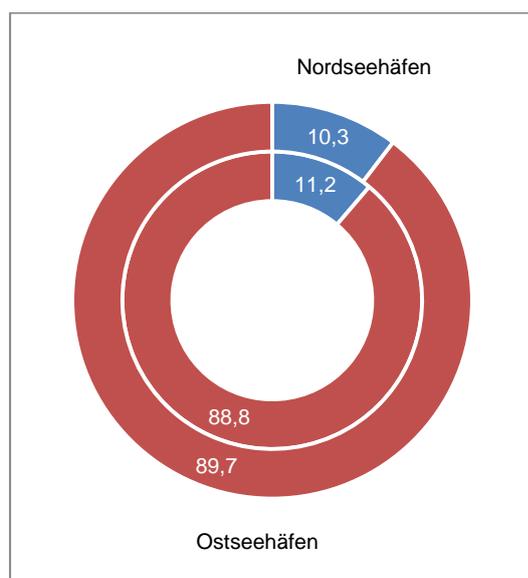
	LKW (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger			Insgesamt		
	2018	2017	Δ in %	2018	2017	Δ in %	2018	2017	Δ in %
Versand	817,0	796,7	2,6	300,1	273,4	9,8	1.117,2	1.070,1	4,4
Empfang	791,5	799,9	-1,1	283,0	255,2	10,9	1.074,4	1.055,1	1,8
Insgesamt	1.608,5	1.596,5	0,8	583,1	528,6	10,3	2.191,6	2.125,1	3,1

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

Mit insgesamt knapp 2,0 Mio. Einheiten entfielen im Jahr 2018 rund 89,7 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlages im RoRo-Verkehr auf die deutschen Ostseehäfen; die Anteile der deutschen Nordseehäfen lagen entsprechend bei rund 0,2 Mio. Einheiten bzw. rund 10,3 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 14 und 15).¹

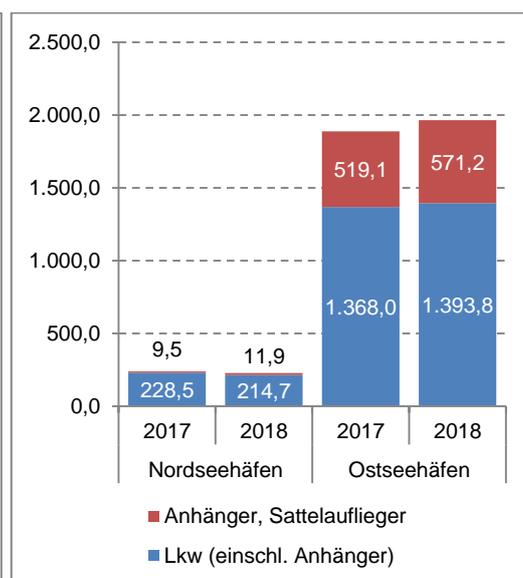
Umschlag nach
Seeregionen

Abbildung 14: RoRo-Verkehr nach Seeregionen im in den Jahren 2017 (innerer Ring) und 2018 (äußerer Ring), Anteile in Prozent



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

Abbildung 15: Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr in den Jahren 2017 und 2018 nach Häfen und Fahrzeugart, Anzahl in 1.000



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

¹ Siehe hierzu auch Anhang A.

Die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz schlugen im Jahr 2018 im RoRo-Verkehr kumuliert rund 1,4 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und knapp 0,6 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um, mithin insgesamt knapp 2,0 Mio. Ladungsträger. Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 4,1 Prozent (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 10). Während der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) im Vergleichszeitraum um rund 1,9 Prozent zulegte, erhöhte sich jener von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern um rund 10,0 Prozent. Der Anteil letzterer an den insgesamt in deutschen Ostseehäfen im RoRo-Verkehr umgeschlagenen Ladeeinheiten stieg damit von 27,5 Prozent im Jahr 2017 auf rund 29,1 Prozent im Jahr 2018. Maßgeblich für die Zunahme der RoRo-Verkehre im Jahr 2018 waren vor allem die höheren Fahrzeugumschläge auf den Relationen mit Dänemark und Finnland. Im Verkehr mit Dänemark stiegen die Umschläge von Fahrzeugen, bei denen es sich nahezu ausschließlich um Lkw handelte, im Vergleich zum Vorjahr um 6,7 Prozent auf über 0,7 Mio. Einheiten. Damit wurden im Jahr 2018 mehr als die Hälfte aller Lkw im Verkehr mit Dänemark umgeschlagen (50,5 Prozent). Nach hohen Rückgängen im Jahr 2017 stiegen die Fahrzeugumschläge im Verkehr mit Finnland im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 56,7 Prozent auf deutlich über 0,3 Mio. Einheiten an, vor allem aufgrund von überproportionalen Umschlagszuwächsen bei unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern. Wie im Falle Dänemarks so zeigten sich bei den Finnlandverkehren Umschlagssteigerungen sowohl beim Empfang als auch beim Versand. Im Verkehr mit Schweden, auf den im Jahr 2018 rund 39,3 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags der deutschen Ostsee-Fährhäfen entfielen, wurde mit knapp 0,8 Mio. Einheiten ein ähnliches Umschlagsvolumen wie im Jahr 2017 erzielt.

Umschlagsentwicklung in deutschen Ostseehäfen von Lkw, Anhängern bzw. Sattelaufliegern

Tabelle 10: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Fahrzeugart

	Insgesamt			Lkw (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger		
	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.964,9	1.887,1	4,1	1.393,8	1.368,0	1,9	571,2	519,1	10,0
darunter:									
Schweden	772,4	767,8	0,6	571,6	568,3	0,6	200,8	199,5	0,7
Dänemark	707,6	663,4	6,7	704,4	660,6	6,6	3,2	2,7	17,4
Finnland	347,8	221,9	56,7	36,9	36,6	0,9	310,9	185,4	67,7
Litauen	68,7	80,7	-14,9	40,2	49,0	-17,8	28,5	31,7	-10,3
Norwegen	23,8	31,7	-25,0	10,2	13,7	-25,6	13,6	18,0	-24,4
Lettland	33,4	108,0	-69,0	29,6	38,4	-22,8	3,8	69,6	-94,5
Estland	3,5	7,7	-54,9	0,3	0,7	-52,2	3,1	7,0	-55,2
Russ. Föderation	3,5	5,0	-31,1	0,2	0,2	3,5	3,3	4,8	-32,6

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

Zum Teil sehr hohen Zuwächsen im Skandinavienverkehr standen im Jahr 2018 zum Teil außergewöhnlich hohe Rückgänge im Verkehr mit den baltischen Staaten gegenüber. So weist die amtliche Statistik nach hohen Zuwächsen im Jahr 2017 für die RoRo-Verkehre

mit Lettland im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr sehr hohe prozentuale und absolute Umschlagsrückgänge aus. Der Gesamtumschlag nahm demnach im Vergleichszeitraum um rund 69,0 Prozent auf 0,03 Mio. Einheiten ab. Dabei brach vor allem der Umschlag von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern, der im Jahr 2017 noch überproportional zugenommen hatte, ein – und zwar um 94,5 Prozent auf unter 4.000 Einheiten.¹ Im Verkehr mit Estland gingen die Umschläge von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern ebenfalls um mehr als die Hälfte zurück. Insgesamt reduzierte sich der Güterumschlag im RoRo-Verkehr mit den baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen von kumuliert knapp 0,2 Mio. t im Jahr 2017 auf rund 0,1 Mio. t im Jahr 2018.²

Die deutschen Nordseehäfen schlugen im Jahr 2018 im RoRo-Verkehr kumuliert etwas mehr als 0,2 Mio. Ladungsträger um. Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies einen abermaligen Rückgang und zwar um 4,8 Prozent. Der Anteil von Lkw (einschließlich Anhänger) am Fahrzeugumschlag lag bei rund 94,7 Prozent. Rund 90,7 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags deutscher Nordseehäfen erfolgten im Jahr 2018 im Rahmen innerdeutscher Verkehre. Dabei handelte es sich in hohem Maße um sogenannte Inselverkehre. Insgesamt nahmen die innerdeutschen Verkehre im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 6,0 Prozent ab (siehe Tabelle 11). Weitere knapp 8,0 Prozent der Fahrzeugumschläge erfolgten im Jahr 2018 im Verkehr mit Dänemark, ausschließlich von List auf Sylt. Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr mit dem Vereinigten Königreich, die nahezu ausschließlich in Cuxhaven erfolgten, erreichten im Jahr 2018 noch einen Anteil von rund 1,1 Prozent am gesamten Fahrzeugumschlag der deutschen Nordseehäfen im RoRo-Verkehr.

Umschlagsentwicklung in deutschen Nordseehäfen von Lkw, Anhängern bzw. Sattelaufliegern

Tabelle 11: Fahrzeugumschlag der deutschen Nordseehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	226,7	238,0	-4,8	114,0	120,3	-5,2	112,6	117,7	-4,3
darunter:									
Deutschland	205,6	218,7	-6,0	103,3	110,2	-6,3	102,3	108,5	-5,7
Dänemark	18,0	17,1	5,4	9,6	9,0	6,4	8,4	8,1	4,2
Vereinigtes Königreich	2,6	2,1	26,0	1,1	1,0	12,2	1,5	1,0	39,5

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

Seit dem 1. Januar 2015 dürfen Schiffe im Nord- und Ostseeraum nur noch Kraftstoffe mit einem Schwefelanteil von maximal 0,1 Prozent einsetzen. Die Bunkerpreise für diese Kraftstoffe sind deutlich höher als für Marinediesel mit höheren Schwefelanteilen. Durch

Sulphur Emission Control Area (SECA)

¹ Nähere Informationen zu möglichen Hintergründen der teils extremen Aufkommensschwankungen, die seitens der amtlichen Statistik in den beiden vergangenen Jahren insbesondere für Finnland und Lettland ausgewiesen wurden, liegen dem Bundesamt nicht vor.

² Detailliertere Angaben zum Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Verkehrsrichtung können Anhang B entnommen werden.

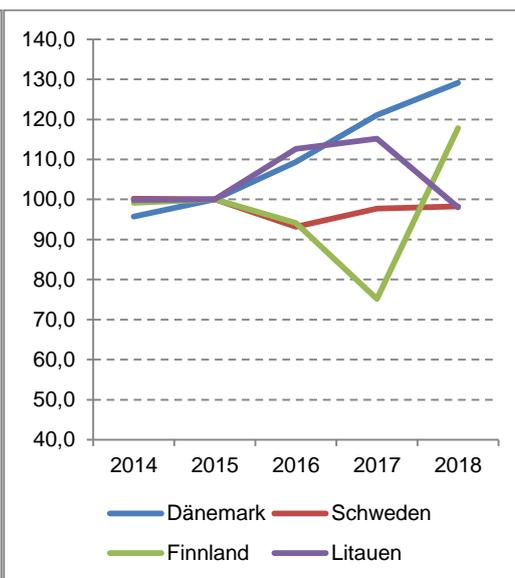
die schärferen Umweltvorschriften entfielen mithin die diesbezüglichen Wettbewerbsvorteile der Seeschifffahrt gegenüber dem gewerblichen Straßengüterverkehr. Vier Jahre nach Einführung der schärferen Grenzwerte sind bislang insgesamt keine negativen Auswirkungen auf die Entwicklung der RoRo-Verkehre in den deutschen Seehäfen erkennbar.

Abbildung 16: Fahrzeugumschlag der deutschen Seehäfen im RoRo-Verkehr von 2011 bis 2018 in 1.000



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

Abbildung 17: Fahrzeugumschlag der dt. Seehäfen nach ausgewählten Fahrtgebieten von 2014 bis 2018, Index(2015=100)



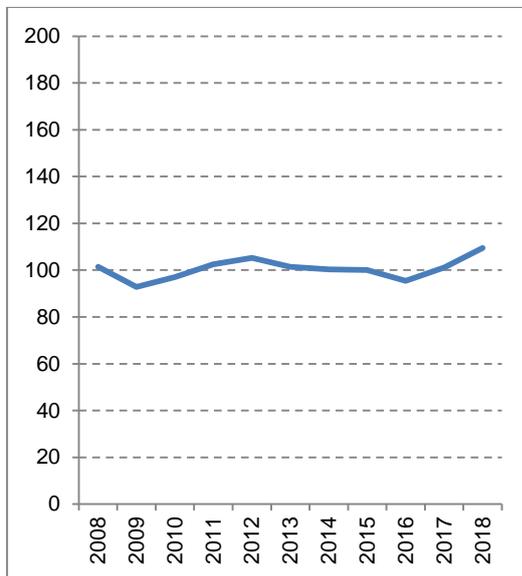
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 16 zu entnehmen ist, bewegte sich der Fahrzeugumschlag in den Jahren 2015 und 2016 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2014 und stieg in den Folgejahren spürbar an. Ergänzend stellt Abbildung 17 die Entwicklung des Fahrzeugumschlags in den letzten Jahren für die vier aufkommensstärksten Fahrtgebiete – Schweden, Dänemark, Finnland und Litauen – dar. Auf keiner dieser Relationen gab es im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr nennenswerte Umschlagsrückgänge. Erst in den Folgejahren zeigte sich eine heterogene Entwicklung. Der Übergang zum teureren Kraftstoff wurde durch die rückläufige Entwicklung der Frachtraten im RoRo-Fährverkehr in den Jahren 2013 bis 2016 vor dem Hintergrund stark rückläufiger Rohölpreise gemildert.¹ Wie Abbildung 18 veranschaulicht, lagen die Erzeugerpreise für RoRo-Fährverkehre im Jahr 2016 um rund 9,4 Prozent unter denen des Jahres 2012. Erst in den beiden letzten Jahren stiegen die Frachtraten im Zuge steigender Rohölpreise wieder an; im Jahr 2018 insgesamt um rund 8,3 Prozent im Vergleich zum Jahr 2017. In der Tendenz folgte der Verlauf des Erzeu-

¹ Siehe hierzu u.a. auch DFDS A/S: DFDS Annual Report 2015, S. 11, Kopenhagen 2016, STENA AB: Annual Review 2015 S. 12, Göteborg 2016 sowie TT-Line G.m.b.H. & Co. KG: Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2015 bis zum 31.12.2015 (Bundesanzeiger-Veröffentlichung), Lübeck 2016.

gerpreisindex für RoRo-Fährverkehre damit in den letzten 10 Jahren jenem des Erzeugerpreisindex für Erdöl (siehe hierzu auch Abbildung 19).

Abbildung 18: Erzeugerpreisindex RoRo-Fährverkehr (Güter), Index (2015=100)



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

Abbildung 19: Erzeugerpreisindex Erdöl, Index (2015=100)

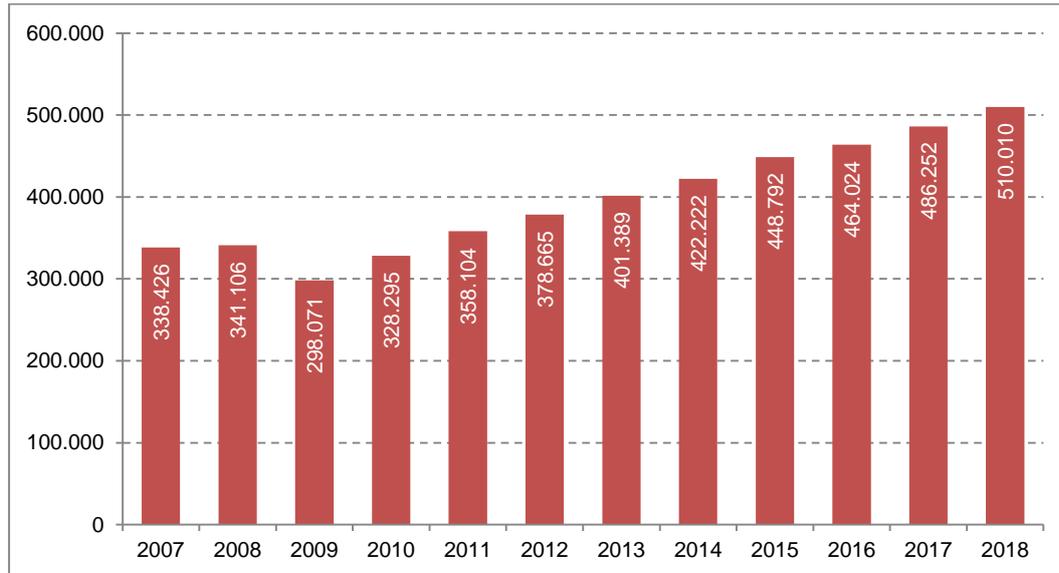


Quelle: Statistisches Bundesamt (Daten zur Energie-Preisentwicklung – Lange Reihen). Eigene Darstellung.

Einen kontinuierlichen Anstieg verzeichneten in den vergangenen Jahren die RoRo-Verkehre zwischen Deutschland und Dänemark. Allein im Zeitraum von 2014 bis 2018 erhöhten sich die Fahrzeugumschläge von rund 0,54 Mio. auf knapp 0,73 Mio. Einheiten. Hiervon entfielen im Jahr 2018 rund 0,55 Mio. Einheiten bzw. gut drei Viertel auf die Relation Puttgarden-Rødby und rund 0,15 Mio. Einheiten bzw. ein Anteil von gut einem Fünftel auf die Relation Rostock-Gedser. Parallel zum Anstieg der RoRo-Verkehre mit Dänemark nimmt die Frequentierung der Öresundbrücke zu. Im Jahr 2018 nutzten 510.010 Lkw die feste Querung zwischen Dänemark und Schweden. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies ein Plus von rund 4,9 Prozent (siehe Abbildung 20). Nach den Rückgängen im Jahr 2009 hat die Zahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke in der Folge jedes Jahr zugenommen.

Dänemark,
Öresundbrücke

Abbildung 20: Zahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke seit 2007



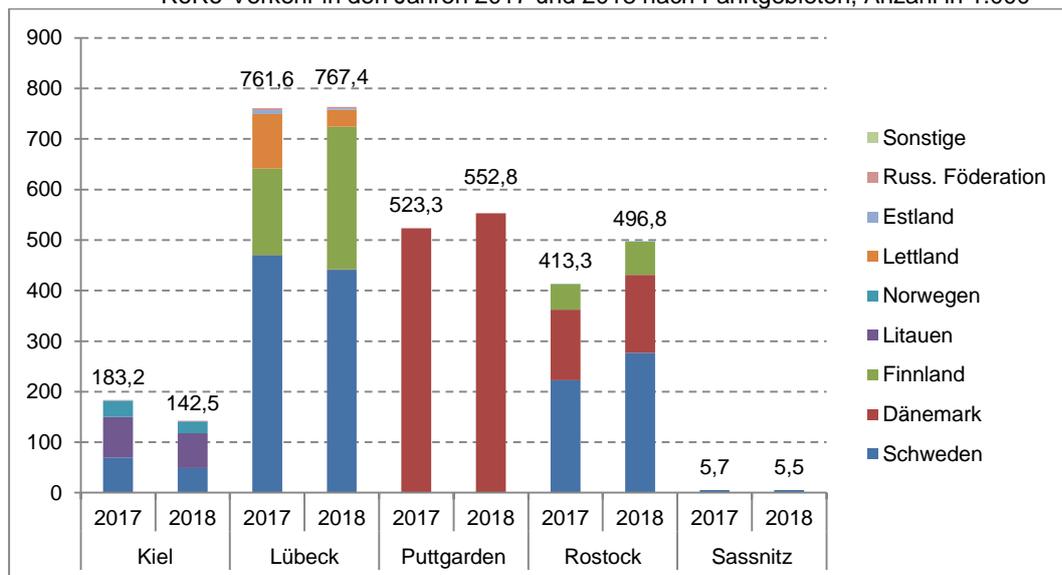
Quelle: Øresundsbron. Eigene Darstellung.

4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen

Die großen deutschen Fährhäfen im Ostseeraum wiesen im Jahr 2018 bezogen auf den Fahrzeugumschlag eine heterogene Entwicklung auf (siehe Abbildung 21). In Lübeck legte der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) und unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelzugmaschinen im Vergleich zum Jahr 2017 insgesamt leicht um rund 0,7 Prozent auf knapp 0,8 Mio. Einheiten zu, während in Kiel eine deutliche Abnahme um rund 22,2 Prozent auf rund 0,1 Mio. Einheiten zu verzeichnen war. Die höchsten Umschlagszuwächse verbuchte im Vergleichszeitraum der Hafen Rostock mit rund 20,2 Prozent auf rund 0,5 Mio. Einheiten. In Puttgarden erhöhte sich der Lkw-Umschlag (einschließlich Anhänger) im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,6 Prozent auf knapp 0,6 Mio. Einheiten. Im Hafen Sassnitz, in dem im Jahr 2018 lediglich knapp 5.500 Fahrzeuge umgeschlagen wurden, ausschließlich im Verkehr mit Schweden, blieb das Umschlagsresultat hingegen um 3,1 Prozent hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

Heterogene Umschlagsentwicklung in den großen Ostseehäfen

Abbildung 21: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr in den Jahren 2017 und 2018 nach Fahrtgebieten, Anzahl in 1.000



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

Wie Tabelle 12 verdeutlicht, resultierten die Umschlagssteigerungen in Lübeck insbesondere aus der deutlichen Zunahme der Verkehre mit Finnland. Diese stiegen im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 65,0 Prozent auf knapp 0,3 Mio. Einheiten und konnten damit die hohen Rückgänge insbesondere mit Lettland sowie auf den Relationen mit Schweden, Estland und der Russischen Föderation mehr als kompensieren. Nach einer Verfünfachung im Vorjahr gingen die Fahrzeugumschläge im Verkehr mit Lettland im Jahr 2018 um 69,0 Prozent auf rund 33.400 Einheiten zurück, im Schwedenverkehr nahmen sie um 6,2 Prozent auf rund 0,4 Mio. Einheiten ab. Zweistellige prozentuale Rückgänge zeigten sich im Vergleichszeitraum des Weiteren bei den Fahrzeugumschlägen mit Estland und der Russischen Föderation.¹

Dänemark und Finnland boomen

Tabelle 12: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck und Rostock in den Jahren 2017 und 2018 nach Fahrtgebieten

	Kiel			Lübeck			Rostock		
	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	142,5	183,2	-22,2	767,4	761,6	0,7	496,8	413,3	20,2
darunter:									
Schweden	48,9	69,6	-29,7	441,1	470,1	-6,2	276,8	222,3	24,5
Dänemark	-	-	-	0,6	0,2	176,1	154,2	139,8	10,3
Finnland	-	-	-	282,3	171,1	65,0	65,5	50,9	28,8
Litauen	68,7	80,7	-14,9	-	-	-	-	-	-
Norwegen	23,8	31,7	-25,0	-	-	-	0,0	0,0	0,0
Lettland	-	-	-	33,4	108,0	-69,0	-	-	-
Estland	-	-	-	3,5	7,7	-54,9	-	-	-
Russ. Föderation	1,1	1,2	-11,7	2,4	3,8	-37,2	-	-	-

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

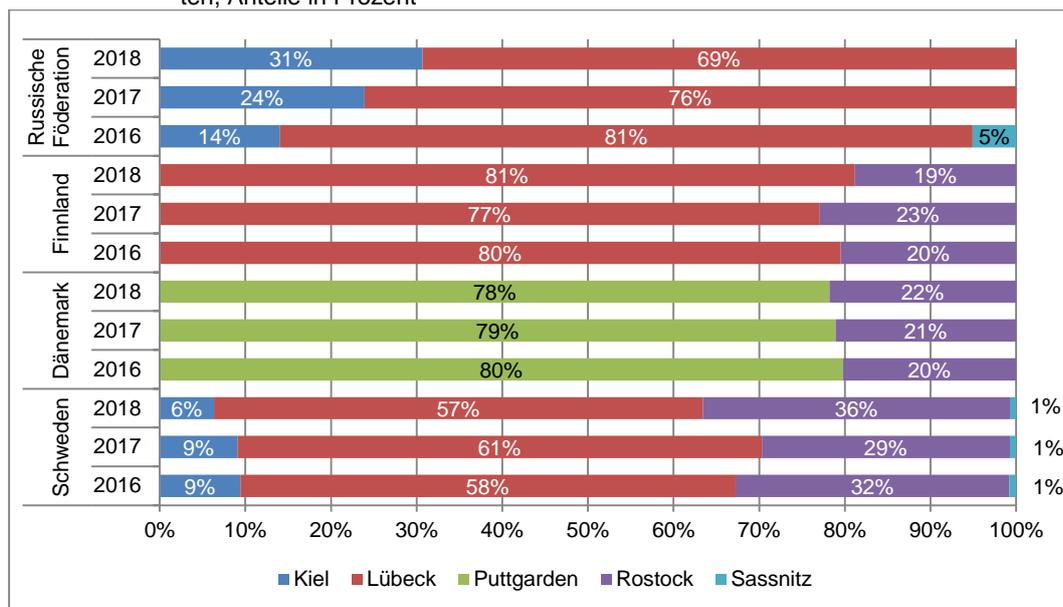
¹ Siehe Fußnote 1 auf Seite 26.

Mit rund 0,5 Mio. Fahrzeugumschlägen übertraf der Seehafen Rostock im Jahr 2018 sein Vorjahresergebnis um rund 20,2 Prozent. Maßgeblich waren zweistellige prozentuale Zunahmen der RoRo-Verkehre mit Finnland, Schweden und Dänemark. Mit einem Plus von rund 54.500 Einheiten auf insgesamt knapp 0,3 Mio. Einheiten waren die höchsten absoluten Umschlagszuwächse im Vergleichszeitraum mit Schweden zu verzeichnen. Der Seehafen Kiel verbuchte im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 auf allen Relationen Umschlagsrückgänge. Prozentual und absolut fielen diese am höchsten mit Schweden aus.

Die Marktanteile der einzelnen Fährhäfen lassen sich für ausgewählte Relationen für die Jahre 2016, 2017 und 2018 der Abbildung 22 entnehmen. Danach erzielte Lübeck im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr Marktanteilsgewinne im Verkehr mit Finnland zu Lasten Rostocks und Marktanteilsverluste im Verkehr mit Schweden und der Russischen Föderation zu Gunsten Rostocks bzw. Kiels. Insgesamt lagen die Marktanteile Lübecks im RoRo-Verkehr mit Schweden und Finnland im Jahr 2018 bei rund 57 bzw. 81 Prozent. Da die Fahrzeugumschläge mit der Russischen Föderation in Lübeck im Jahr 2018 stärker abnahmen als in Kiel, sank der diesbezügliche Marktanteil Lübecks im Vergleich zum Jahr 2017 um 7 Prozentpunkte auf rund 69 Prozent. Entsprechend erhöhte sich der Marktanteil Kiels auf rund 31 Prozent. Im Verkehr mit Dänemark erhöhte sich der Marktanteil von Rostock – wie bereits im Jahr 2017 – um einen Prozentpunkt auf zuletzt 22 Prozent. RoRo-Verkehre mit Estland und Lettland wurden im Jahr 2018 ausschließlich über Lübeck, RoRo-Verkehre mit Litauen allein über Kiel abgewickelt.

Marktanteile

Abbildung 22: Marktanteile der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr in den Jahren 2016, 2017 und 2018 nach ausgewählten Fahrtgebieten, Anteile in Prozent

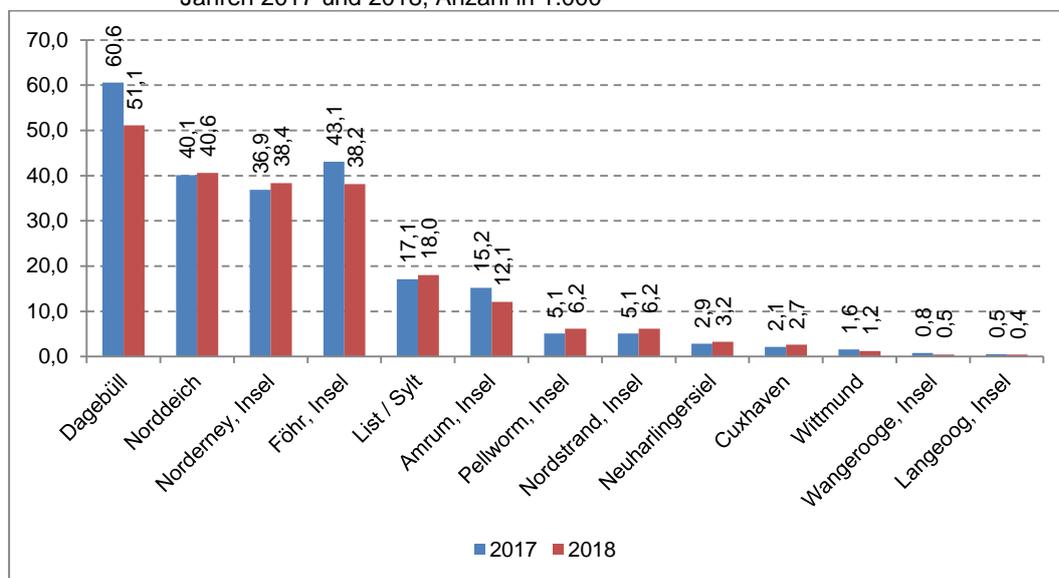


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 23 stellt den Fahrzeugumschlag ausgewählter deutscher Nordseehäfen im RoRo-Verkehr in den Jahren 2017 und 2018 dar. Danach verzeichneten Dagebüll, Föhr und Amrum im Vergleichszeitraum Umschlagsrückgänge, während u.a. Norddeich, Norderney, List auf Sylt und Cuxhaven Zuwächse verbuchten. Mit rund 51.100 Fahrzeugen erzielte Dagebüll im Jahr 2018 von allen deutschen Nordseehäfen weiterhin das höchste Umschlagsergebnis im RoRo-Verkehr, gefolgt von Norddeich mit rund 40.600 Fahrzeugen, Norderney mit rund 38.400 Fahrzeugen und Föhr mit rund 38.200 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 23: Fahrzeugumschlag ausgewählter deutscher Nordseehäfen im RoRo-Verkehr in den Jahren 2017 und 2018, 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 2018 ebenfalls – wenn gleich in sehr geringem Umfang – Fahrzeuge im internationalen RoRo-Verkehr umgeschlagen wurden, stellt Tabelle 13 abschließend den Fahrzeugumschlag in den Jahren 2017 und 2018 differenziert nach Fahrtgebieten dar. Demnach erfolgten in List auf Sylt Fahrzeugumschläge ausschließlich im RoRo-Verkehr mit Dänemark. Diese legten im Vergleichszeitraum um rund 5,4 Prozent auf etwa 18.000 Einheiten zu. Der Fahrzeugumschlag in Cuxhaven, der im Wesentlichen im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich erfolgt, nahm im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 25,2 Prozent auf insgesamt rund 2.650 Einheiten zu.

List / Sylt, Cuxhaven, Emden

Tabelle 13: Fahrzeugumschlag ausgewählter deutscher Nordseehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten

	List / Sylt			Cuxhaven			Emden		
	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	18,02	17,10	5,4	2,65	2,12	25,2	0,42	0,05	-
darunter:									
Dänemark	18,02	17,10	5,4	-	0,00	-100,0	-	-	-
Vereinigtes Königreich	-	-	-	2,19	2,02	8,6	0,41	0,05	791,3
Estland	-	-	-	0,15	0,04	325,0	-	-	-
Finnland	-	-	-	0,20	0,03	716,0	-	-	-
Norwegen	-	-	-	0,09	0,02	355,0	0,01	-	-
Deutschland	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Schweden	-	-	-	0,01	0,01	-25,0	-	-	-

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 2018

	Nordseehäfen		Ostseehäfen		Insgesamt	
	in 1.000	Anteil in %	in 1.000	Anteil in %	in 1.000	Anteil in %
Lkw (einschl. Anhänger)	214,7	94,7	1.393,8	70,9	1.608,5	73,4
Anhänger, Sattelaufleger	11,9	5,3	571,2	29,1	583,1	26,6
Insgesamt	226,7	100,0	1.964,9	100,0	2.191,6	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 Verkehrsrichtung**

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ	2018	2017	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.964,9	1.887,1	4,1	960,4	934,8	2,7	1.004,5	952,3	5,5
darunter:									
Schweden	772,4	767,8	0,6	380,0	388,8	-2,3	392,5	378,9	3,6
Dänemark	707,6	663,4	6,7	340,2	318,7	6,8	367,4	344,7	6,6
Finnland	347,8	221,9	56,7	170,6	108,8	56,8	177,2	113,2	56,6
Litauen	68,7	80,7	-14,9	35,0	40,4	-13,4	33,7	40,2	-16,3
Norwegen	23,8	31,7	-25,0	12,7	16,8	-24,5	11,1	14,9	-25,5
Lettland	33,4	108,0	-69,0	17,6	54,6	-67,9	15,9	53,4	-70,3
Estland	3,5	7,7	-54,9	1,8	4,0	-55,4	1,7	3,7	-54,3
Russ. Föderation	3,5	5,0	-31,1	0,8	2,1	-63,7	2,7	2,9	-7,9

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

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 2019

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
