



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2015

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	2
1 Gesamtentwicklung	6
2 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten	7
2.1 Kurzstreckenseeverkehr mit festen Massengütern	7
2.2 Kurzstreckenseeverkehr mit flüssigen Massengütern.....	9
2.3 Kurzstreckenseeverkehr mit Stückgütern ohne Ladungsträger	10
2.4 Kurzstreckenseeverkehr mit Containern	10
2.4.1 Kurzstreckenseeverkehr mit Containern nach Empfangs- und Zielstaaten	10
2.4.2 Kurzstreckenseeverkehr der größten deutschen Containerhäfen.....	13
2.4.3 Entwicklung der größten Märkte in Nord- und Ostsee für die Containerseehäfen in Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Polen	15
2.5 Kurzstreckenverkehr mit Ro-Ro-Schiffen	17
2.5.1 Kurzstreckenverkehr mit Ro-Ro-Schiffen nach Empfangs- oder Zielstaat.....	17
2.5.2 Kurzstreckenverkehr der größten deutschen Ro-Ro-Häfen.....	20
2.5.3 Entwicklung der größten Märkte in Nord- und Ostsee für Ro-Ro-Häfen in Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Polen	23
3 Auswirkungen der Sulphur Emission Control Areas (SECA)	25
3.1 Nutzung von schwefelarmem Marinediesel	25
3.2. Entwicklung der Preise im Kurzstreckenseeverkehr	26
3.3 Kontrollen zur Einhaltung der SECA-Vorschriften	27
4 Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals	27
Quellenverzeichnis	29

Zusammenfassung

Der Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen verzeichnete im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang um 1,2 % bzw. 2,2 Mio. t auf rund 180,4 Mio. t. Da diese Rückgänge geringer ausfielen als im gesamten Seeverkehr deutscher Häfen (- 2,6 %), erhöhte sich der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Gesamtgüterumschlag von 60,1 % im Jahr 2014 auf 60,9 %. Während der Umschlag von Massengut annähernd auf dem Niveau des Vorjahres blieb (-0,5 %), nahm der Stückgutumschlag um 1,9 % ab. Letzteres war insbesondere einem rückläufigen Umschlag von Holz- und Stahlerzeugnissen geschuldet. Bei den Massengütern wurde ein geringerer Empfang von Erdöl und flüssigen Mineralölerzeugnissen aus Norwegen und Großbritannien durch einen Anstieg des Empfangs russischer Kohle weitgehend ausgeglichen.

Gesamtverkehr

Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr bewegte sich im Jahr 2015 mit einer Abnahme um 0,5 % bzw. rund 28.000 TEU auf insgesamt 5,9 Mio. TEU annähernd auf dem Niveau des Vorjahres und entwickelte sich damit ebenfalls positiver als der Gesamtcontainerumschlag deutscher Seehäfen (-4,6 %). Ein wesentlicher Grund war die Abnahme der Containerverkehre mit Russland infolge einer schwachen russischen Konjunktur sowie EU-Sanktionen und russischen Einfuhrbeschränkungen für EU-Waren. Darüber hinaus sank der Containerverkehr zwischen deutschen und polnischen Seehäfen infolge vermehrter direkter Überseeverkehre mit dem Tiefseehafen Gdansk. Negativ von diesen Entwicklungen betroffen war insbesondere der Containerumschlag in Hamburg. Positiv entwickelten sich hingegen die Containerverkehre mit Großbritannien und den Niederlanden, insbesondere vor dem Hintergrund neuer Verkehre des Jade-Weser-Ports.

Containerverkehre

Die Anzahl der in deutschen Seehäfen im Rahmen des Ro-Ro-Verkehrs umgeschlagenen Lkw und Trailer lag im Jahr 2015 mit rund 2,0 Mio. Einheiten rund 0,3 % über dem Vorjahr. Während die Anzahl der umgeschlagenen Lkw etwas anstieg, ging die Anzahl der umgeschlagenen Trailer leicht zurück. Die wichtigsten Staaten im deutschen Ro-Ro-Verkehr waren im Jahr 2015 Schweden, Dänemark und Finnland. Im Ro-Ro-Verkehr mit schwedischen Seehäfen legte die relativ kurze Ro-Ro-Verbindung zwischen Rostock und Trelleborg deutlich zu, vor allem durch ein erhöhtes Lkw-Aufkommen, während die Schwedenverkehre von Lübeck-Travemünde, Kiel und Sassnitz ein rückläufiges Aufkommen verzeichneten. Im Ro-Ro-Verkehr mit Dänemark stieg das Aufkommen sowohl auf der 45-minütigen Verbindung Puttgarden – Rodbyhavn als auch auf der 2-stündigen Verbindung Rostock – Gedser. Auf beiden Relationen wurden fast ausschließlich Lkw befördert. Im Ro-Ro-Verkehr mit den baltischen Staaten verzeichneten deutsche Seehäfen im Jahr 2015 allein mit Litauen leichte Aufkommenszuwächse (0,3 %); auf den Relationen mit Lettland (-29,3 %) und Estland (-19,6 %) zeigten sich im Vergleich zum Vorjahr hohe Rückgänge.

Ro-Ro-Verkehre

Inwieweit die vorgenannten Aufkommensrückgänge im Zusammenhang mit den neuen SECA-Umweltvorschriften stehen, nach denen Schiffskraftstoffe in Nord- und Ostsee seit dem 1. Januar 2015 nur noch einen Schwefelanteil von maximal 0,1 % aufweisen dürfen, lässt sich derzeit noch nicht abschließend beurteilen. Allerdings hat sich durch den erforderlichen Umstieg von Schweröl auf schwefelarmen Marinediesel das Kostenverhältnis der Seeschifffahrt zum gewerblichen Straßengüterverkehr – bezogen auf die Kraftstoffe – deutlich verschlechtert. Zwar sanken die Bunkerkosten pro Tonne im Seeverkehr in Nord- und Ostsee trotz des Umstiegs auf den schwefelarmen Marinediesel im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um durchschnittlich 1,1 %. Der Durchschnittspreis für Dieselkraftstoff im europäischen Straßengüterverkehr (ohne Steuern) sank jedoch um 22,4 %. Mit hin hat sich die Wettbewerbssituation des Kurzstreckenseeverkehrs in den SECA-Gebieten gegenüber dem gewerblichen Straßengüterverkehr im Jahr 2015 tendenziell verschlechtert. Im Einklang mit der rückläufigen Entwicklung der Preise für Mineralölzeugnisse kam es nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2015 nicht zu einer Erhöhung der Preise im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleich zum Vorjahr.

SECA

Summary

In 2015, the volume of freight handled in short sea shipping in German seaports fell to roughly 180.4 million tonnes, a decrease of 1.2 % or rather 2.2 million tonnes compared to the previous year. As this decline is smaller than the total decrease of maritime traffic in German harbours (-2.6 %), the share of short sea shipping in the total transfer of goods by sea increased from 60.1 % in 2014 to 60.9 %. Whilst the transfer of bulk cargo remained at roughly the level of the previous year (-0.5 %), general cargo handling decreased by 1.9 %. The latter was largely a result of a decline in the handling of wood and steel products. As to bulk cargo, the low imports of petroleum and liquid petroleum products from Norway and Great Britain were compensated for by an increase in imports of Russian coal.

Overall transport

The volume of container traffic in short sea shipping fell by 0.5 % or approximately 28,000 TEU to a total of 5.9 million TEU in 2015, which roughly corresponds with the level of the previous year. Its development has hence also been more positive than total container handling in German ports (-4.6 %). A significant reason for this was the decline in container traffic with Russia resulting from the weak Russian economy, as well as the EU sanctions and Russian import restrictions on EU goods. Moreover, total container traffic between German and Polish harbours was reduced due to a rise in direct overseas traffic to and from the deep-water port Gdansk. Container handling in Hamburg in particular was affected by this. However, container traffic with Great Britain and the Netherlands experienced a positive development, particularly in view of new traffic services offered to/from the Jade-Weser-Port.

Container traffic

The number of lorries and semitrailers handled in German ports as part of ro-ro traffic rose to 2.0 million units in 2015, an increase of roughly 0.3 % compared to the previous year. Whilst the number of lorries handled rose slightly, the number of semitrailers fell marginally. In 2015, the most significant partners in German ro-ro traffic were Sweden, Denmark and Finland. Concerning ro-ro traffic with Swedish sea ports, the relatively short connection between Rostock and Trelleborg expanded notably, first and foremost because of an increased number of lorries, whilst traffic between Sweden and Lübeck-Travemünde, Kiel just as Sassnitz experienced a decline. Ro-ro traffic with Denmark increased on the 45-minute connection Puttgarden-Rodbyhavn, as well as on the 2-hour connection Rostock-Gedser. These connections were almost solely used to transport lorries. As to ro-ro traffic with the Baltic states, traffic between German ports and Lithuania alone expanded slightly by 0.3 % in 2015; whilst traffic with Latvia (-29.3 %) and Estonia (-19.6 %) fell significantly compared to the previous year.

Ro-Ro traffic

So far it is unclear to what extent the declines in traffic are a result of the new SECA environment regulations, which state that marine fuels in the North and Baltic sea are limited to a sulphur content of 0.1 % as of January 1 2015. However, the required transition from heavy fuel oil to low-sulphur marine diesel fuel has had a negative impact

SECA

on the cost ratio of fuel in maritime transport compared to road freight transport. Although the bunker costs per tonne in maritime transport in the North and Baltic Sea fell by 1.1 % on average despite the transition to low-sulphur maritime diesel fuel, the average price of diesel fuel in European road freight transport (excluding taxes) fell by 22.4 %. Consequently, the competitive situation of short sea shipping in 2015 in the SECA-regions has deteriorated compared to road freight transport. According to the Federal Statistical Office, there was no price increase in short sea shipping in 2015 compared to the previous year, which is consistent with the general regressive price development of petroleum products.

1 Gesamtentwicklung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes schlugen die deutschen Seehäfen im Jahr 2015 insgesamt rund 296,2 Mio. t Güter um (ohne Eigengewichte der Ladungsträger) und damit rund 2,6 % bzw. 7,8 Mio. t weniger als im Jahr 2014. Der größte Mengenrückgang war mit rund 6,2 Mio. t im Seeverkehr mit Asien – insbesondere im Containerverkehr mit China – festzustellen. Daneben nahm der Seeverkehr mit Nordamerika um 1,0 Mio. t ab, vor allem aufgrund eines erheblich geringeren Empfangs von Eisenerzen aus Kanada. Der Seeverkehr mit Südamerika stieg vor dem Hintergrund eines deutlich höheren Empfangs von Eisenerzen aus Brasilien hingegen um 0,8 Mio. t. Der Kurzstreckenseeverkehr¹ verzeichnete mit einem Minus um 1,2 % bzw. 2,2 Mio. t auf 180,4 Mio. t im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr einen unterproportionalen Rückgang (siehe Tabelle 1). Sein Anteil am gesamten Güterumschlag in den deutschen Seehäfen stieg damit von 60,1 % im Jahr 2014 auf 60,9 % im Jahr 2015. Ursächlich war insbesondere der rückläufige Gütertausch mit norwegischen und polnischen Seehäfen. Abgemildert wurde dieser durch einen höheren Umschlag mit niederländischen, finnischen und lettischen Seehäfen.

Güterumschlag
deutscher Seehäfen

Tabelle 1: Güterumschlag deutscher Seehäfen nach Staaten im Kurzstreckenseeverkehr (in Mio. t)

	Jahr 2014	Jahr 2015	Veränderung zum Vorjahr	
			absolut	in %
Innerhalb Deutschlands	7,6	8,2	0,6	7,9%
Europa	169,9	167,2	-2,7	-1,6%
Schweden	25,1	24,8	-0,3	-1,2%
Vereinigtes Königreich	18,3	17,7	-0,6	-3,3%
Finnland	15,8	16,6	0,8	5,1%
Dänemark	11,9	12,2	0,3	2,5%
Niederlande	7,9	9,4	1,5	19,0%
Polen	8,1	6,7	-1,4	-17,3%
Lettland	5,9	6,5	0,6	10,2%
Litauen	4,1	4,2	0,1	2,4%
Belgien	4,2	3,8	-0,4	-9,5%
Spanien	3,2	3,4	0,2	6,2%
Frankreich	3,4	3,3	-0,1	-2,9%
Estland	2,5	2,5	0,0	0,0%
Portugal	1,5	1,4	-0,1	-6,7%
Italien	1,4	1,1	-0,3	-21,4%
Russische Föderation	27,9	28,2	0,3	1,1%
Norwegen	22,7	19,5	-3,2	-14,1%
andere europ. Staaten	6,0	5,9	-0,1	0,0%
Nordafrika	5,1	5,0	-0,1	-2,0%
Ägypten	1,8	1,5	-0,3	-16,7%
Marokko	1,7	1,7	0,0	0,0%
andere nordafr. Staaten	1,6	1,8	0,2	12,5%
Insgesamt	182,6	180,4	-2,2	-1,2%

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

Beförderungen zwischen deutschen Seehäfen und der iberischen Halbinsel sowie Nordafrika wiesen im Jahr 2015 zwar relationsbezogen unterschiedliche Entwicklungen auf, sie bewegten sich bezogen auf die absoluten Werte jedoch insgesamt annähernd auf

¹ Der Begriff „Kurzstreckenseeverkehr“ bezeichnet hier Beförderungen zwischen deutschen Seehäfen und Häfen im geographischen Europa, im Mittelmeerraum sowie am Schwarzen Meer.

Vorjahresniveau. Im Vergleich zu den Verkehren im Nord- und Ostseeraum ist deren Bedeutung für den Kurzstreckenseeverkehr vergleichsweise gering.

Der Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr bestand im Jahr 2015 zu rund 47,2 % aus Massengütern und zu rund 52,8 % aus Stückgütern. Der Umschlag von Massengütern sank im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 0,5 Mio. t bzw. 0,6 % auf rund 85,0 Mio. t (siehe Tabelle 2). Während der Umschlag fester Massengüter um 0,9 Mio. t auf rund 44,5 Mio. t zunahm, sank der Umschlag von flüssigen Massengütern um 1,4 Mio. t auf rund 40,5 Mio. t.

Massengut

Der Umschlag von Stückgütern, die sowohl in Containern, auf Fahrzeugen (Ro-Ro-Verkehr) als auch ohne Ladungsträger (z.B. Handelsfahrzeuge, Papierrollen, Roheisen, Stahl und Holz) mit dem Seeschiff befördert werden, verminderte sich im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,9 Mio. t auf rund 95,3 Mio. t – vor allem aufgrund des Umschlagsrückgangs von Stückgütern ohne Ladungsträger (-1,2 Mio. t).

Stückgut

Tabelle 2: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten in den Jahren 2014 und 2015 (in Mio. t)

	2014	2015	Differenz ggü. dem Vorjahr	
			absolut	in %
Massengut gesamt	85,5	85,0	-0,5	-0,6%
- festes Massengut	43,6	44,5	0,9	2,1%
- flüssiges Massengut	41,9	40,5	-1,4	-3,3%
Stückgut gesamt	97,2	95,3	-1,9	-2,0%
davon:				
- in Containern	51,2	51,0	-0,2	-0,4%
- in Fahrzeugen	30,1	29,6	-0,5	-1,7%
- ohne Ladungsträger	15,9	14,7	-1,2	-7,5%
Gesamt	182,6	180,4	-2,2	-1,2%

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

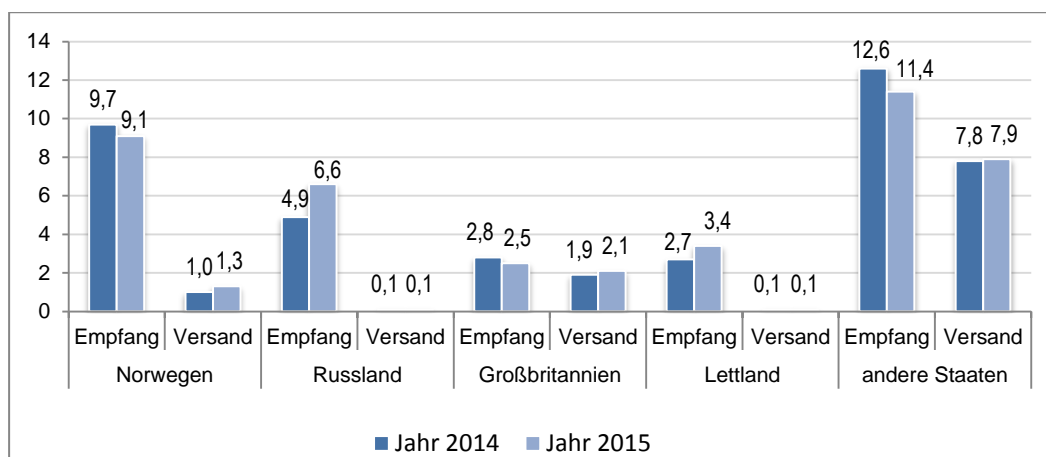
2 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

2.1 Kurzstreckenseeverkehr mit festen Massengütern

Mit rund 44,5 Mio. t entfielen im Jahr 2015 rund 24,7 % des Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf feste Massengüter. Fast drei Viertel hiervon wurden im Empfang umgeschlagen. Dabei handelte sich vorwiegend um Kohle (rund 9,4 Mio. t), Eisenerze (rund 7,9 Mio. t), Güter der Gruppe „Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (rund 7,2 Mio. t), Getreide, Düngemittel und Abfälle bzw. Sekundärrohstoffe. Im seewärtigen Versand wurden größere Mengen an chemischen Grundstoffen, Düngemitteln, Zement, Kalk und Getreide umgeschlagen. Insgesamt nahm der Umschlag fester Massengüter im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Mio. t bzw. 2,1 % zu.

Feste
Massengüter

Grafik 1: Umschlag fester Massengüter in deutschen Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Staaten in den Jahren 2014 und 2015 (in Mio. t)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Seeschifffahrt, Fachserie 8, Reihe 5. Eigene Darstellung.

Grafik 1 differenziert den Umschlag fester Massengüter in deutschen Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach einzelnen Staaten. Demnach wurden mit rund 10,4 Mio. t im Jahr 2015 die meisten festen Massengüter zwischen Deutschland und Norwegen befördert; der Umschlag erfolgte insbesondere über die Seehäfen Hamburg und Bremen. Im Vergleich zum Jahr 2014 ging der Massengutumschlag, der im Jahr 2015 vorwiegend aus Eisenerzen (5,1 Mio. t) und Gütern der Gruppe „Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf und sonstige Bergbauerzeugnisse“ (4,1 Mio. t) bestand, insgesamt um rund 0,3 Mio. t zurück.

Norwegen

Im Seeverkehr mit Russland wurden im Jahr 2015 rund 6,7 Mio. t feste Massengüter umgeschlagen. Mit rund 4,7 Mio. t entfiel hiervon ein hoher Anteil auf den Empfang russischer Kohle, die vor allem in Hamburg, Bremen und Nordenham umgeschlagen wurde. Im Vergleich zum Jahr 2014 bedeutete dies eine Zunahme um rund 2,0 Mio. t. Ein Grund war die Abwertung des russischen Rubels gegenüber dem Euro, infolge derer sich die russische Kohle im Vergleich zu Kohle aus anderen Staaten verbilligte.² Da ein Teil der russischen Kohle über lettische Seehäfen verschifft wird, erklärt dies auch den Anstieg des Empfangs aus Lettland im Jahr 2015.

Russland

Der Transport von festem Massengut zwischen deutschen und britischen Seehäfen verringerte sich im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % bzw. 0,1 Mio. t auf rund 4,6 Mio. t. Der Güterumschlag wurde zum Großteil über die Seehäfen Hamburg und Brunsbüttel abgewickelt. Beim Empfang aus britischen Seehäfen handelte es sich vorwiegend um Güter der Gruppe „Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (1,8 Mio. t) und chemische mineralische Grundstoffe (0,6 Mio. t). Der Versand nach Großbritannien bestand vor allem aus Zement und Kalk (0,7 Mio. t), Getreide (0,4 Mio. t) und Abfällen bzw. Sekundärrohstoffen (0,3 Mio. t).

Großbritannien

² Siehe Verband der Kohleimporteure (2016).

2.2 Kurzstreckenseeverkehr mit flüssigen Massengütern

Mit rund 40,5 Mio. t entfielen im Jahr 2015 rund 22,5 % des Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr auf flüssige Massengüter, in der Hauptsache Rohöl und Mineralölerzeugnisse. Etwas über 80 % davon wurden im Empfang abgewickelt. Im Vergleich zum Jahr 2014 fiel der Umschlag von flüssigen Massengütern um 3,3 % bzw. 1,4 Mio. t. Ursächlich war insbesondere der geringere Empfang von Erdöl und flüssigen Mineralölerzeugnissen aus Norwegen und Großbritannien. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass deutsche Rohölimporte aus dem Nordseeraum im Jahr 2015 zum Teil durch günstigere Importe aus der arabischen Welt und Osteuropa substituiert wurden. Die Beförderungen erfolgen in diesen Fällen in hohem Maße über See bzw. über Pipelines.

Flüssige
Massengüter

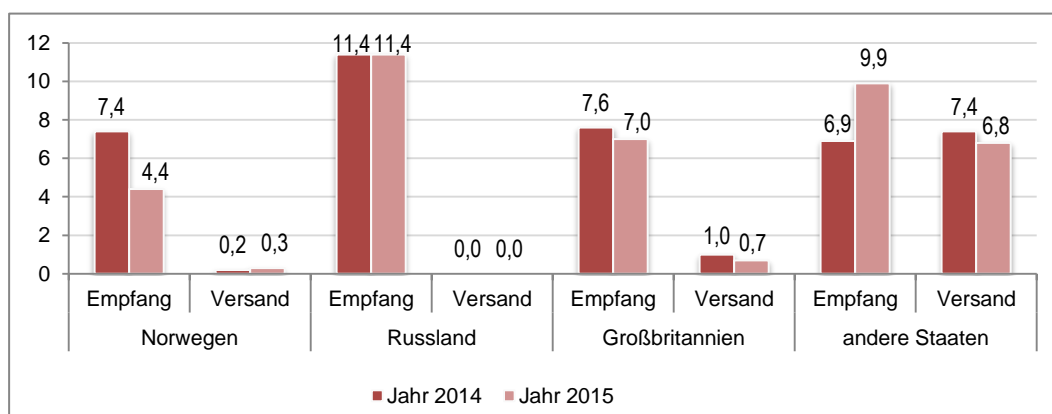
Die seeseitigen Empfangsmengen aus Russland blieben mit rund 11,4 Mio. t auf Vorjahresniveau und wurden insbesondere über die Seehäfen Hamburg, Wilhelmshaven, Rostock und Bremen abgewickelt. Differenziert nach einzelnen Staaten lag Russland im Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Seehäfen bezogen auf das Umschlagsvolumen flüssiger Massengüter damit im Jahr 2015 weiterhin an der Spitze (siehe Grafik 2).

Russland

Im Großbritannienverkehr wurden im Jahr 2015 mit rund 7,7 Mio. t etwa 0,9 Mio. t weniger flüssige Massengüter befördert als im Jahr 2014. Der Empfang aus britischen Seehäfen bestand vorwiegend aus rohem Erdöl, der Versand nach britischen Seehäfen setzte sich vor allem aus Mineralölerzeugnissen und anderem Flüssiggut zusammen. Ein besonders hoher Aufkommensrückgang war im Jahr 2015 im Norwegenverkehr zu beobachten: Der Transport flüssiger Massengüter lag mit 4,7 Mio. t rund 2,9 Mio. t bzw. 38,2 % unter dem Vorjahr.

Großbritannien

Grafik 2: Umschlag flüssiger Massengüter in deutschen Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Staaten in den Jahren 2014 und 2015 (in Mio. t)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Seeschifffahrt, Fachserie 8, Reihe 5. Eigene Darstellung.

2.3 Kurzstreckenseeverkehr mit Stückgütern ohne Ladungsträger

Mit rund 14,7 Mio. t entfielen im Jahr 2015 etwa 8,1 % der in deutschen Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Tonnage auf Stückgüter, die nicht in Ladungsträgern befördert wurden. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang um 7,5 % bzw. 1,2 Mio. t. Insgesamt entfielen etwa drei Viertel des Umschlags der Stückgüter ohne Ladungsträger auf den grenzüberschreitenden Empfang. Dabei handelte es sich vorwiegend um Papierrollen der skandinavischen Papierindustrie, die aus den Seehäfen in Finnland und Schweden kamen und in Rostock, Bremen, Lübeck-Travemünde, Brake und Emden umgeschlagen wurden (rund 6,4 Mio. t). Aus Norwegen und Estland wurden des Weiteren rund 2,8 Mio. t Holz empfangen (z.B. rohes Rundholz, verpacktes Schnittholz). Darüber hinaus kamen Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie (z.B. Stahlcoils) in einem Umfang von etwa 1,7 Mio. t nach Deutschland – vorwiegend aus Norwegen und Schweden. Rückläufig im Vergleich zum Vorjahr entwickelte sich insbesondere der Empfang von Holz aus Großbritannien, Lettland und Dänemark.

Empfang

Im Versand wurden seeseitig rund 1,2 Mio. t Handelsfahrzeuge umgeschlagen – vor allem mit Ziel Großbritannien, jedoch auch im Versand nach Schweden, Finnland, Spanien und Russland. Daneben wurden etwa 1,6 Mio. t Stückgüter der Eisen- und Stahlindustrie umgeschlagen, vor allem im Versand nach Großbritannien, der sich gegenüber dem Jahr 2014 allerdings verminderte. Beim Umschlagsrückgang der Stückgüter ohne Ladungsträger dürfte sowohl die fortschreitende Containerisierung, z.B. von Holz und Stahl, als auch der Wettbewerb durch chinesische Stahlerzeugnisse eine Rolle gespielt haben.

Versand

2.4 Kurzstreckenseeverkehr mit Containern

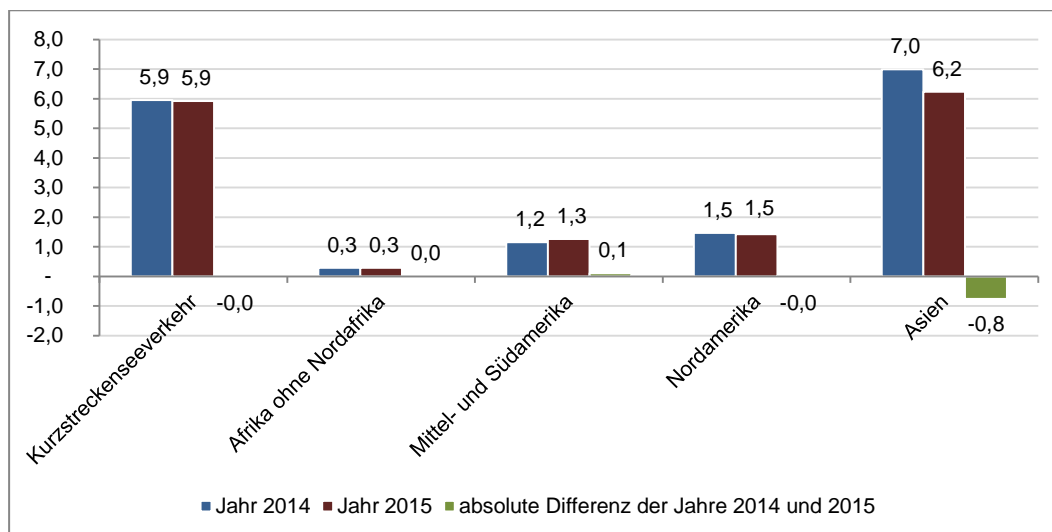
2.4.1 Kurzstreckenseeverkehr mit Containern nach Empfangs- und Zielstaaten

Mit rund 51,0 Mio. t entfielen im Jahr 2015 rund 28,3 % des Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Container. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang um 0,2 Mio. t bzw. 0,4 %. Bezogen auf die Zahl der umgeschlagenen Standardcontainer (Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)) sank der Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 % bzw. rund 28.000 TEU auf rund 5,9 Mio. TEU. Er entwickelte sich damit etwas besser als der Gesamtcontainerumschlag der deutschen Seehäfen im Jahr 2015. Dieser fiel im Vergleich zum Jahr 2014 um 4,6 % bzw. 0,7 Mio. TEU auf rund 15,2 Mio. TEU. Ursächlich dafür war in der Hauptsache der Rückgang des Seeverkehrs mit Asien um rund 0,8 Mio. TEU auf 6,2 Mio. TEU (siehe Grafik 3). Betroffen hiervon war insbesondere der Seehafen Hamburg. Da es sich bei Containerbeförderungen im Kurzstreckenseeverkehr

Container

in hohem Maße um Transshipment- bzw. Feederverkehre handelt, wird dessen Entwicklung maßgeblich durch die Entwicklung der Überseeverkehre beeinflusst.³

Grafik 3: Containerumschlag in deutschen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr und in anderen Verkehrsgebieten in den Jahren 2014 bzw. Jahr 2015 in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt, Seeschifffahrt, Fachserie 8, Reihe 5. Eigene Darstellung.

Die größten Veränderungen gab es im Jahr 2015 beim Containerverkehr mit Russland. Angesichts einer schlechten konjunkturellen Entwicklung in Russland, EU-Sanktionen und Einfuhrbeschränkungen Russlands für bestimmte Güter aus der EU sank er um 17,0 % bzw. 206.000 TEU auf rund 1,0 Mio. TEU (siehe Grafik 4). Der Rückgang des Außenhandels zwischen Russland und China spielte dabei ebenfalls eine Rolle. Im Seehafen Hamburg fiel der Containerumschlag im Verkehr mit Russland im Jahr 2015 um 36,3 %, während er in Bremerhaven fast auf Vorjahresniveau blieb. Der Containerverkehr zwischen dem Jade-Weser-Port und russischen Seehäfen stieg dagegen deutlich an. Seit Februar 2015 verkehren regelmäßig Feederliniendienste zwischen Wilhelmshaven und den russischen Seehäfen St. Petersburg, Kaliningrad und Kronstadt.⁴

Russland

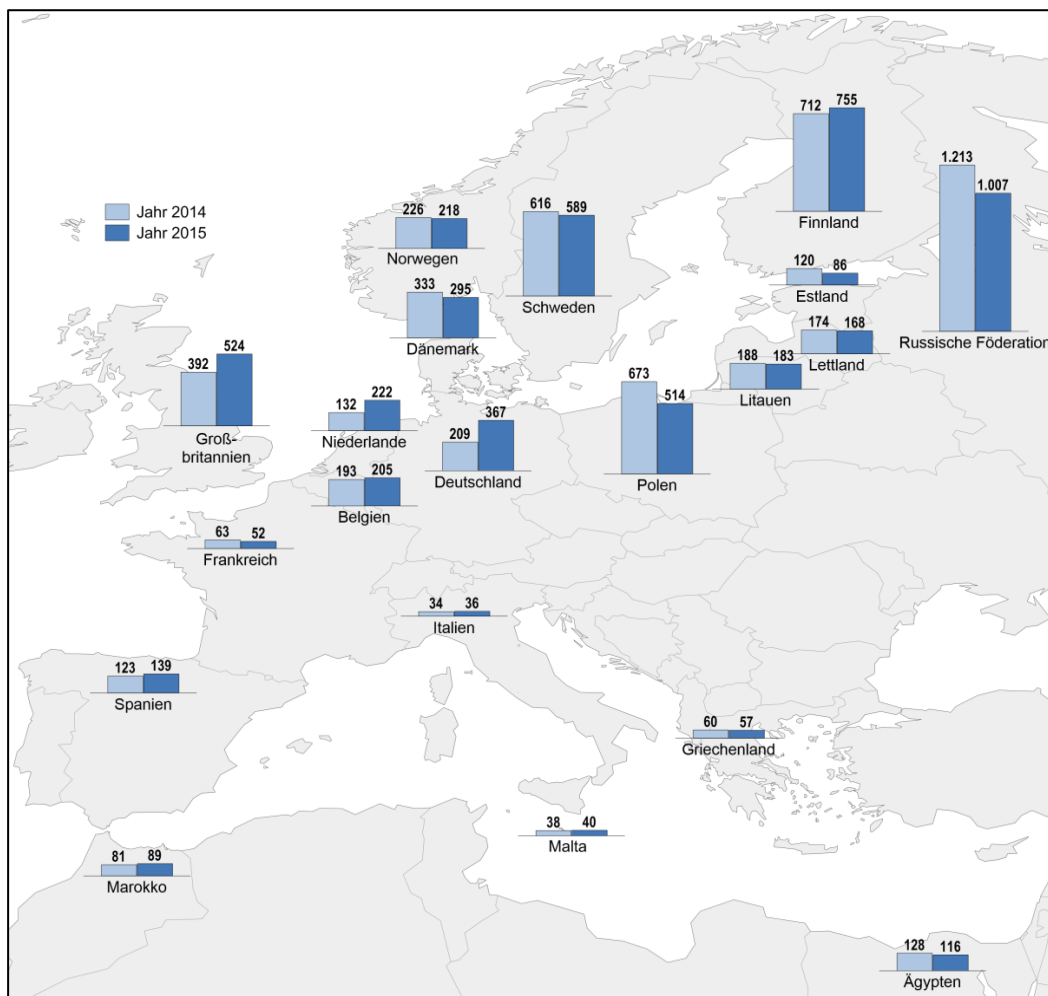
Ein deutlicher Rückgang des Containerumschlags deutscher Seehäfen war im Jahr 2015 gleichsam im Polenverkehr zu beobachten: Die Anzahl der umgeschlagenen Standardcontainer verminderte sich im Vergleich zum Vorjahr um 23,6 % bzw. rund 159.000 TEU auf rund 514.000 TEU. Die Rückgänge standen in Zusammenhang mit einer Zunahme der direkten Überseeverkehre nach Gdansk. Neben dem bereits seit dem Jahr 2010 bestehenden Überseecontainerliniendienst einer Großreederei nahm im August 2015 zusätzlich eine Allianz von Überseecontainerreedereien Direktanläufe in den polnischen Tiefseehäfen in ihren Fahrplan auf. Insbesondere die Feederverkehre zwischen Hamburg und polnischen Seehäfen gingen im Jahr 2015 deutlich zurück.

Polen

³ Im Seehafen Hamburg lag beispielsweise der Transshipmentanteil an den umgeschlagenen Containern im Jahr 2015 bei 36,4 %. Siehe Hafen Hamburg Marketing e.V. (2016).

⁴ Siehe Jade-Weser-Port-Marketing GmbH & Co. KG (2016).

Grafik 4: Containerumschlag in deutschen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Staaten in den Jahren 2014 bzw. Jahr 2015 in 1.000 TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt, Seeschifffahrt, Fachserie 8, Reihe 5. Eigene Darstellung.

Positiv entwickelten sich im Jahr 2015 die Containerverkehre mit Großbritannien: Sie wuchsen um 33,7 % bzw. 132.000 TEU auf rund 524.000 TEU. Mit einem Umschlagszuwachs von rund 104.000 TEU profitierte hiervon insbesondere der Tiefseehafen Wilhelmshaven. Seit Februar 2015 läuft ein Überseecontainerliniendienst neben dem Jade-Weser-Port auch britische Seehäfen (z.B. Felixstowe) an.⁵ Der Containerumschlag in Hamburg zog auf dieser Relation um rund 6,6 % bzw. 12.000 TEU an. Ein Einflussfaktor dürfte der Anstieg des britisch-chinesischen Außenhandels im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr gewesen sein.

Großbritannien

Der Containerverkehr zwischen deutschen und niederländischen Seehäfen lag im Jahr 2015 mit rund 222.000 TEU etwa 68,2 % bzw. 90.000 TEU über dem Vorjahr. Der Aufkommenszuwachs kam fast ausschließlich durch neue Verkehre zwischen dem Seehafen Wilhelmshaven und niederländischen Seehäfen zustande, u.a. da Überseecontainerliniendienste, die über Rotterdam gingen, nun regelmäßig den Jade-Weser-Port anliefen.⁶

Niederlande

Nach rund 712.000 TEU im Jahr 2014 wurden im Finnlandverkehr im Jahr 2015 rund 755.000 TEU befördert. Während der Containerumschlag in Hamburg im Jahr 2015 um

Finland

⁵ Siehe Jade-Weser-Port-Marketing GmbH & Co. KG (2016).

⁶ Siehe Jade-Weser-Port-Marketing GmbH & Co. KG (2016).

9,7 % niedriger ausfiel als im Vorjahr, stieg er in Wilhelmshaven und Lübeck-Travemünde um 1.040 % bzw. 15,1 %. Seit Februar 2015 bestehen regelmäßige Feederverkehre zwischen dem Jade-Weser-Port und den finnischen Seehäfen Helsinki, Rauma und Kotka.⁷ In Bremerhaven bewegte sich der Containerumschlag im Jahr 2015 in etwa auf Vorjahresniveau.

Rund 589.000 TEU wurden im Jahr 2015 zwischen deutschen und schwedischen Seehäfen befördert. Während die Containerumschläge in Hamburg und Bremerhaven im Vergleich zum Vorjahr um 18,4 % bzw. 5,1 % zurückgingen, verzeichnete der Jade-Weser-Port einen Anstieg von Null auf 46.000 TEU. Zum einen läuft seit Februar 2015 ein Überseelinienendienst den Jade-Weser-Port und das schwedische Göteborg an und generiert zusätzliche Beförderungen zwischen den beiden Seehäfen, zum anderen waren die schwedischen Seehäfen Göteborg und Helsingborg in die neuen regelmäßigen Feederverkehre des Jade-Weser-Ports eingebunden.⁸

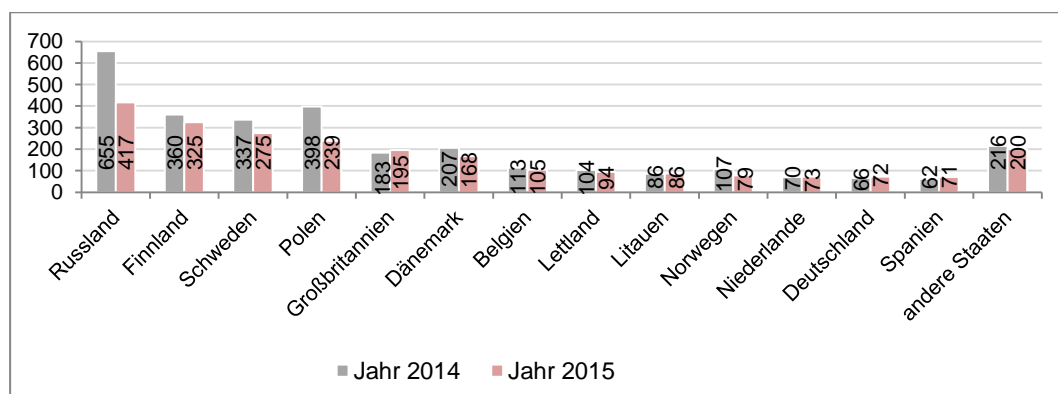
Schweden

2.4.2 Kurzstreckenseeverkehr der größten deutschen Containerhäfen

Nachstehend wird die Entwicklung des Containerumschlags im Kurzstreckenseeverkehr für die Seehäfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) differenziert dargestellt. Den höchsten Containerumschlag aller deutschen Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr wies im Jahr 2015 Hamburg mit rund 2,4 Mio. TEU auf. Im Vergleich zum Jahr 2014 nahm er um rund 19,1 % bzw. 600.000 TEU ab. Im Verkehr mit außereuropäischen Destinationen sank der Containerumschlag im Vergleichszeitraum um rund 8,8 % bzw. 0,6 Mio. TEU auf rund 6,2 Mio. TEU. Wie Grafik 5 entnommen werden kann, resultierten die Umschlagsrückgänge im Kurzstreckenseeverkehr insbesondere aus einer Abnahme der Russland- und Polenverkehre. Im Skandinavienverkehr waren ebenfalls Rückgänge zu verzeichnen.

Hamburg

Grafik 5: Containerumschlag im Seehafen Hamburg im Kurzstreckenseeverkehr nach Empfangs- und Versandstaaten in den Jahren 2014 bzw. Jahr 2015 (in 1.000 TEU)



Quelle: Datenbank des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT. Eigene Darstellung.

In Bremerhaven fiel der Rückgang des Containerumschlags im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2015 gemäßiger aus als in Hamburg: Er lag mit rund 2,2 Mio. TEU etwa 64.000

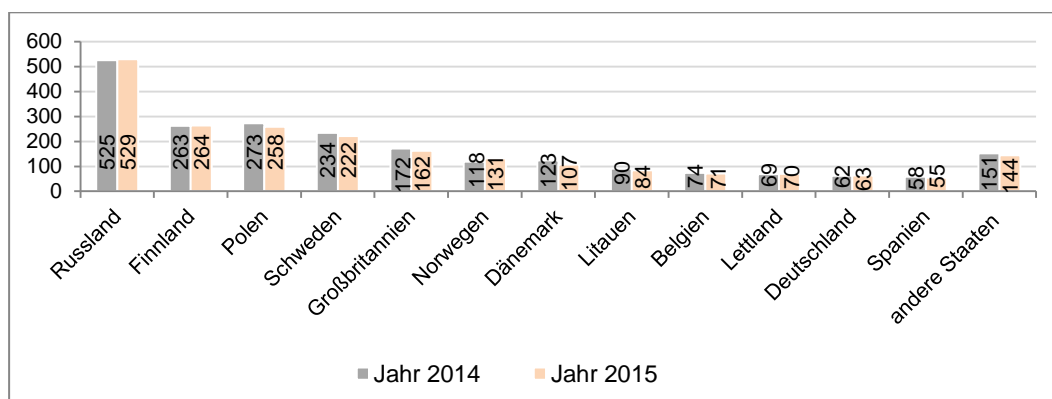
Bremerhaven

⁷ Siehe Jade-Weser-Port-Marketing GmbH & Co. KG (2016).

⁸ Siehe Jade-Weser-Port-Marketing GmbH & Co. KG (2016).

TEU bzw. 2,3 % unter dem Wert des Vorjahres. Im Verkehr mit außereuropäischen Destinationen sank der Containerumschlag im Vergleichszeitraum um 5,7 % bzw. 201.000 TEU auf rund 3,3 Mio. TEU. Wie Grafik 6 veranschaulicht, gingen die für Bremerhaven bedeutenden Containerverkehre mit Polen und Schweden leicht zurück, während sich der Containeraustausch mit finnischen und russischen Seehäfen ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres bewegte.

Grafik 6: Containerumschlag im Seehafen Bremerhaven im Kurzstreckenseeverkehr nach Empfangs- und Versandstaaten in den Jahren 2014 bzw. Jahr 2015 (in 1.000 TEU)



Quelle: Datenbank des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT. Eigene Darstellung.

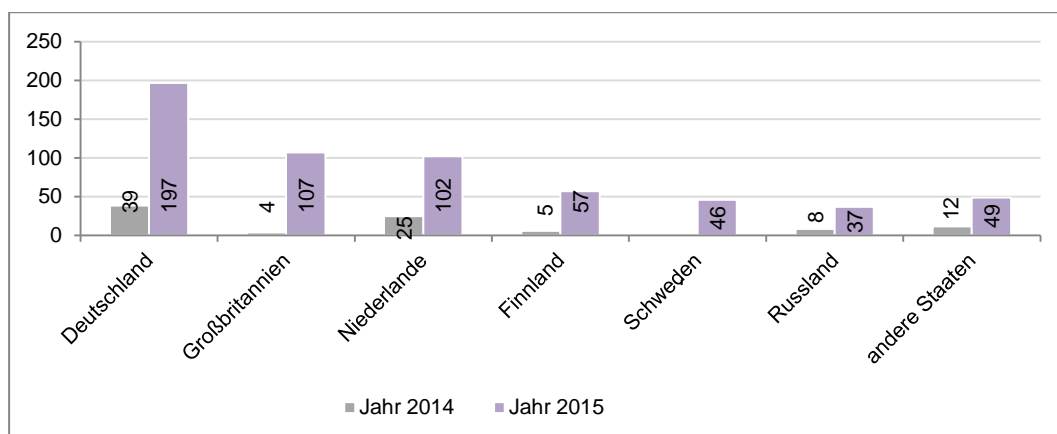
Seit Februar 2015 laufen drei Überseeliniendienste regelmäßig den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven an. Diese Liniendienste bedienen Seehäfen in Indien, Japan, Singapur, Nordafrika und im Mittleren Osten. In der Nord- und Ostsee laufen sie neben dem Jade-Weser-Port die Seehäfen Aarhus (Dänemark), Göteborg (Schweden), Antwerpen (Belgien), Rotterdam (Niederlande), Le Havre (Frankreich) und Felixstowe (Großbritannien) an. Seit Februar 2015 verkehren zudem vier Feederschiffsliniendienste zwischen dem Jade-Weser-Port und Seehäfen in Finnland, Schweden, Dänemark, Polen und Russland.⁹ Angesichts dessen erhöhte sich der Containerumschlag des Jade-Weser-Ports im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 502.000 TEU auf 594.000 TEU. Wie Grafik 7 zu entnehmen ist, wurden in Wilhelmshaven im Jahr 2015 die meisten Container im innerdeutschen Seeverkehr umgeschlagen. Aufgrund eines Unfalls kam es in einem Containerterminal in Bremerhaven im Mai 2015 vorübergehend zu Beeinträchtigungen, in deren Folge betroffene Containerverkehre zeitweise von Bremerhaven nach Wilhelmshaven umgelenkt wurden.¹⁰ Auf den Plätzen folgten Verkehre mit Großbritannien, den Niederlanden und Skandinavien.

Wilhelmshaven

⁹ Siehe Jade-Weser-Port-Marketing GmbH & Co. KG (2016).

¹⁰ Siehe Radio Bremen (2015).

Grafik 7: Containerumschlag im Seehafen Wilhelmshaven im Kurzstreckenseeverkehr nach Empfangs- und Versandstaaten in den Jahren 2014 bzw. Jahr 2015 (in 1.000 TEU)



Quelle: Datenbank des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT. Eigene Darstellung.

2.4.3 Entwicklung der größten Märkte in Nord- und Ostsee für die Containerseehäfen in Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Polen

Tabelle 3 stellt für den Zeitraum von 2010 bis 2015 den kumulierten Containerumschlag deutscher, niederländischer, belgischer und polnischer Häfen im Kurzstreckenseeverkehr differenziert nach Staaten dar. Demnach löste Großbritannien mit über 1,8 Mio. TEU im Jahr 2015 Russland als bedeutendsten Staat für Kurzstreckenseeverkehre ab. Mit klarem Abstand folgten Finnland und Deutschland.

Größte Märkte in Nord- und Ostsee

Tabelle 3: Summierter Containerumschlag der Seehäfen in Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Polen nach Destination in den Jahren 2010 bis 2015 (in 1.000 TEU)

	Jahr 2010	Jahr 2011	Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015
Russland	1.643	2.110	2.282	2.222	2.004	1.517
Großbritannien	1.975	1.444	1.428	1.541	1.691	1.848
Finnland	955	1.104	1.044	1.051	1.071	1.061
Deutschland	970	697	866	979	1.207	1.030
Schweden	912	975	894	895	854	809
Polen	537	586	637	722	784	601
Norwegen	507	513	452	468	474	450
Dänemark	427	404	394	402	480	403
Irland	595	415	351	334	341	472
Belgien	480	373	293	282	237	290
Niederlande	288	322	331	306	327	363
Litauen	251	325	315	340	360	301
Frankreich	275	337	304	325	309	248
Lettland	203	221	249	274	274	263
Estland	119	170	220	241	243	182

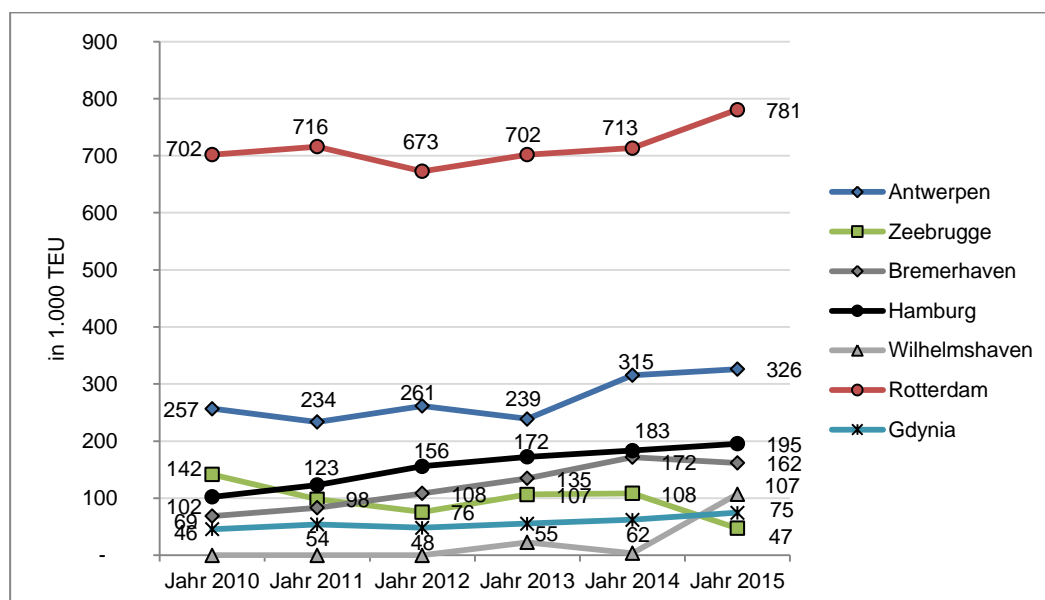
Quelle: Datenbank des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT.

Nach einem erheblichen Rückgang im Jahr 2011 sind die Containerverkehre zwischen britischen Häfen und Seehäfen in Deutschland, den Niederlanden, Belgien sowie Polen in den Jahren 2012 bis 2015 insgesamt stetig gestiegen. Wie Grafik 8 verdeutlicht, partizipierten neben deutschen Seehäfen (siehe oben) auch Rotterdam, Antwerpen und Gdynia an dieser Entwicklung. Mit Abstand bedeutendster Seehafen im Containerverkehr

Großbritannien

mit Großbritannien war im Jahr 2015 Rotterdam mit einem Umschlagsvolumen von rund 781.000 TEU. Im Vergleich zum Vorjahr entsprach dies einem Anstieg von rund 67.000 TEU bzw. 9,4 %. Damit konnte Rotterdam in absoluten Größen am stärksten von der positiven Entwicklung des Containerverkehrs mit Großbritannien profitieren. Partnerhäfen Rotterdams in Großbritannien waren im Jahr 2015 vor allem London, Hull und Immingham. Belgienverkehre wurden im Jahr 2015 insbesondere über Felixstowe, London und Southampton abgewickelt. Während sich der Containeraustausch zwischen britischen Seehäfen und Antwerpen von rund 315.000 im Jahr 2014 auf rund 326.000 im Jahr 2015 erhöhte, verzeichneten Verkehre mit Zeebrugge einen deutlichen Rückgang von 108.000 TEU auf 47.000 TEU. Zwischen dem polnischen Gdynia und britischen Seehäfen wurden im Jahr 2015 – bei leicht steigender Tendenz – rund 75.000 TEU im Seeverkehr befördert. Die größten Partnerhäfen in Großbritannien waren dabei vor allem Immingham und Tees & Hartlepool.

Grafik 8: Entwicklung des Containerverkehrs von und nach Großbritannien in den größten Containerhäfen Belgiens, der Niederlande, Deutschlands und Polens



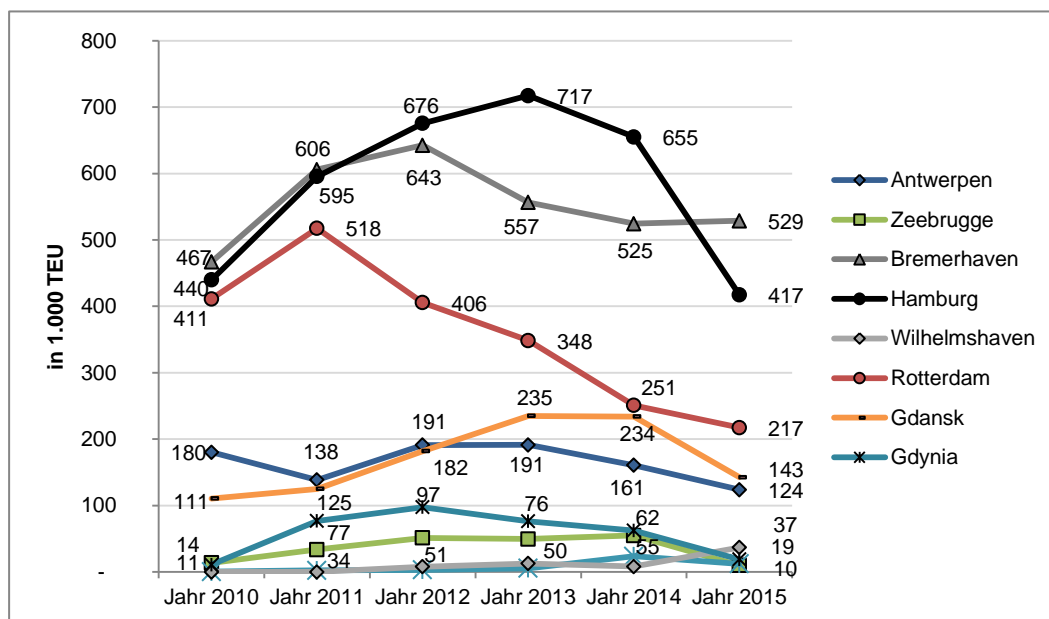
Quelle: Datenbank des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT. Eigene Darstellung.

Nachdem der Kurzstreckenseeverkehr mit Russland bereits im Jahr 2013 leichte Umschlagsrückgänge verzeichnet hatte, weiteten sich diese im Jahr 2014 und insbesondere im Jahr 2015 aus. Mit einem Containerumschlag von rund 1,5 Mio. TEU im Jahr 2015 wurde das Vorjahresergebnis um knapp 0,5 Mio. TEU verfehlt. Neben Hamburg war vor allem Rotterdam von den Rückgängen betroffen (siehe Grafik 9). Bewegte sich dort der Containerumschlag im Jahr 2010 mit rund 411.000 TEU noch annähernd auf dem Niveau von Hamburg und Bremerhaven, so hat er sich seitdem fast halbiert. Neben der allgemein rückläufigen Nachfrageentwicklung zeichneten hierfür auch Verlagerungen von Feederverkehren nach Hamburg verantwortlich. Im Jahr 2014 lag der Anteil des Russlandverkehrs am gesamten Kurzstreckenseeverkehr des Seehafen Rotterdam mit Containern noch bei 10,5 %. Im Vergleich zu Bremerhaven, Hamburg und Rotterdam spielen die polnischen Seehäfen Gdansk und Gdynia im Containerverkehr mit Russland

Russland

bezogen auf die absoluten Aufkommenswerte lediglich eine nachrangige Rolle. Gleichwohl machte der Containerverkehr mit Russland im Jahr 2014 rund 33,0 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs mit Containern des Seehafens Gdansk aus. Mit einem Umschlagsrückgang um 91.000 TEU bzw. 38,9 % auf rund 143.000 TEU war Gdansk im Jahr 2015 entsprechend deutlich von der Abschwächung der Russlandverkehre betroffen. In Antwerpen ging der Umschlag von Containern mit Quelle bzw. Ziel in russischen Häfen im Jahr 2015 um rund 23,0 % auf rund 124.000 TEU zurück. Da auf Russland im Jahr 2014 lediglich ein Anteil von 5 % des gesamten Containerumschlags Antwerpens im Kurzstreckenseeverkehr entfiel, waren die Auswirkungen der Russland-Schwäche für Antwerpen etwas geringer als für andere europäische Seehäfen. Aufgrund anhaltender Handelsbeschränkungen sind größere Impulse im Kurzstreckenseeverkehr mit Russland für das Jahr 2016 nicht zu erwarten. Im Juni 2016 hatte die EU ihre Wirtschaftssanktionen gegen Russland um ein Jahr verlängert. Im Gegenzug verlängerte die russische Regierung ihr Einfuhrverbot für bestimmte EU-Waren bis Ende 2017.

Grafik 9: Entwicklung des Containerverkehrs von und nach Russland in den größten Containerhäfen Belgiens, der Niederlande, Deutschlands und Polens



Quelle: Datenbank des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT. Eigene Darstellung.

2.5 Kurzstreckenverkehr mit Ro-Ro-Schiffen

2.5.1 Kurzstreckenverkehr mit Ro-Ro-Schiffen nach Empfangs- oder Zielstaat

Mit rund 29,6 Mio. t entfielen im Jahr 2015 rund 16,4 % des Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Ro-Ro-Verkehre. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang um 0,5 Mio. t bzw. 1,7 %. Die Anzahl der in deutschen Seehäfen umgeschlagenen Lkw und Trailer lag im Jahr 2015 mit rund 2,0 Mio. Einheiten rund 0,3 % bzw. 6.100 Einheiten über dem entsprechenden Vorjahreswert. Dabei war die Anzahl der umgeschlagenen Lkw im Jahr 2015 mit 1,48 Mio. Einheiten rund

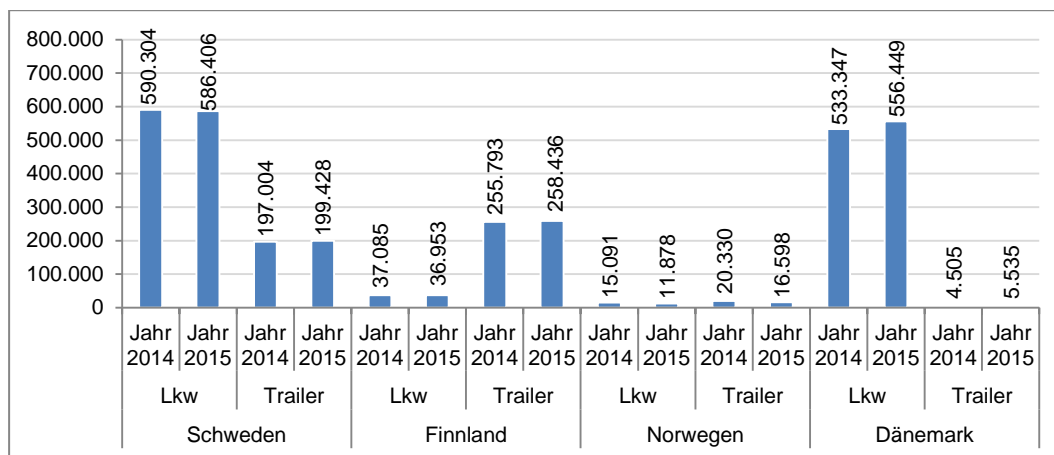
Ro-Ro-Verkehr

1,0 % bzw. 15.300 Lkw höher als im Jahr 2014. Die Anzahl der umgeschlagenen unbegleiteten Trailer ging um 1,7 % bzw. 9.200 Trailer auf 0,52 Mio. Einheiten zurück. Die wichtigsten Staaten im deutschen Ro-Ro-Verkehr waren im Jahr 2015 Schweden, Dänemark und Finnland.

Mit rund 785.800 Einheiten wurden im Jahr 2015 im Ro-Ro-Verkehr mit Schweden von allen Staaten die meisten Ladungsträger (Lkw + Sattelaufleger) befördert. Im Vergleich zum Jahr 2014 bedeutete dies ein Plus um 0,2 % bzw. 1.500 Einheiten. Bei knapp drei Viertel der beförderten Ladungsträger handelte es sich um Lkw, deren Anzahl im Vergleichszeitraum allerdings leicht rückläufig war; die Anzahl der unbegleiteten Sattelaufleger weitete sich hingegen aus (siehe Grafik 10). Das mit Abstand höchste Aufkommen war im Jahr 2015 auf der Relation Lübeck-Travemünde - Trelleborg zu verzeichnen, gefolgt von der Relation Rostock - Trelleborg. Die mit 6 Stunden Fahrtzeit relativ kurze Ro-Ro-Verbindung ab Rostock legte im Jahr 2015 deutlich zu, während die Seehäfen Sassnitz, Lübeck-Travemünde und Kiel im Schwedenverkehr Aufkommensrückgänge gegenüber dem Vorjahr verzeichneten. Eine alternative Route zu den Ro-Ro-Verbindungen nach Schweden stellt je nach Relation die Route über die Öresundbrücke zwischen Dänemark und Schweden dar. Im Jahr 2015 nutzten rund 448.800 Lkw aller Größenklassen die feste Querung, etwa 6,3 % mehr als im Jahr 2014. Bereits in den Jahren 2013 und 2014 hatte die Anzahl der über die Öresundbrücke fahrenden Lkw mit Zuwachsraten von 8,8 bzw. 5,2 % in einer ähnlichen Größenordnung zugenommen.

Schweden

Grafik 10: Anzahl der zwischen deutschen Ro-Ro-Häfen und Ro-Ro-Häfen in Schweden, Finnland, Norwegen und Dänemark beförderten Ladungsträger



Quelle: Statistisches Bundesamt, Sonderauswertung zum Ro-Ro-Verkehr in deutschen Seehäfen.
Eigene Darstellung.

Im Ro-Ro-Verkehr zwischen deutschen und dänischen Seehäfen wurden im Jahr 2015 rund 562.000 Ladungsträger befördert. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Zuwachs um 4,5 % bzw. 24.100 Einheiten. Sowohl auf der 45-minütigen Verbindung Puttgarden – Rodbyhavn als auch auf der 2-stündigen Verbindung Rostock – Gedser stieg im Jahr 2015 das Ro-Ro-Aufkommen. Auf beiden Relationen wurden fast ausschließlich Lkw inklusive Fahrer befördert. Auf den Relationen Deutschland – Schweden bzw. Deutschland – Norwegen nutzen viele Güterkraftverkehrsunternehmen die beiden

Dänemark

Fährverbindungen in Kombination mit der 20-minütigen Fährverbindung Helsingør (Dänemark) – Helsingborg (Schweden). Auf der sogenannten Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und dem dänischen Rødbyhavn stieg die Zahl der beförderten Lkw um 3,3 % bzw. 13.900 Fahrzeuge auf 437.900 Lkw. Die Fähren verkehrten bis zu 47 Mal täglich.¹¹

Im Ro-Ro-Verkehr zwischen deutschen und finnischen Seehäfen erhöhte sich die Anzahl der beförderten Ladungsträger (Lkw + Sattelaufleger) im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 % bzw. 2.500 Einheiten auf rund 295.000 Einheiten. Auf Grund der langen Fahrtdauer wurden zu fast 90 % unbegleitete Sattelaufleger befördert. Während der Hafen Lübeck-Travemünde, über den das Gros der Finnlandverkehre läuft, im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr etwas Aufkommen einbüßte, verzeichnete die mit 35 Stunden Fahrtzeit relativ kurze Verbindung zwischen Rostock und dem südlichsten finnischen Seehafen Hanko Aufkommenszuwächse. Auf dieser Relation wurden im Jahr 2015 zusätzliche Abfahrten angeboten.

Finnland

Neben den Containerverkehren verzeichneten im Jahr 2015 auch die Ro-Ro-Verkehre zwischen deutschen und russischen Seehäfen deutliche Rückgänge. Knapp 7.200 beförderte Ladungsträger (Lkw und Trailer) bedeuteten im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von rund 52,0 %. Bei rund 90 % der beförderten Ladungsträger handelte es sich um unbegleitete Trailer (siehe Grafik 11). Deren Rückgang belief sich auf rund 51,0 % und zeigte sich vor allem auf den Ro-Ro-Verbindungen ab Lübeck-Travemünde und Kiel. Im Ro-Ro-Verkehr mit den baltischen Staaten verzeichneten deutsche Seehäfen im Jahr 2015 allein mit Litauen Aufkommenszuwächse. Hier erhöhte sich die Zahl der beförderten Ladungsträger im Vergleich zum Jahr 2014 um 0,3 % auf rund 70.000. Aufkommensstärkste Verbindung war die Relation Kiel – Klaipėda. Während die Anzahl der beförderten Lkw zunahm, ging die Anzahl der beförderten unbegleiteten Trailer zurück. Aufgrund von Konflikten zwischen Polen und Russland über Transitgenehmigungen wurde die Ro-Ro-Verbindung nach Reedereiangaben vermehrt von russischen Güterkraftverkehrsunternehmen genutzt.¹² Im Ro-Ro-Verkehr zwischen Deutschland und Lettland wurden im Jahr 2015 mit rund 27.000 Ladungsträgern etwa 39,3 % bzw. 17.700 Einheiten weniger transportiert als im Vorjahr. Auf dieser Relation wurden fast ausschließlich Lkw befördert. Im Ro-Ro-Verkehr zwischen deutschen und estnischen Seehäfen wurden im Jahr 2015 rund 5.000 Ladungsträger befördert, rund 19,6 % weniger als im Vorjahr. Auf beiden Relationen verzeichnete der Hafen Lübeck-Travemünde deutliche Umschlagsrückgänge.¹³

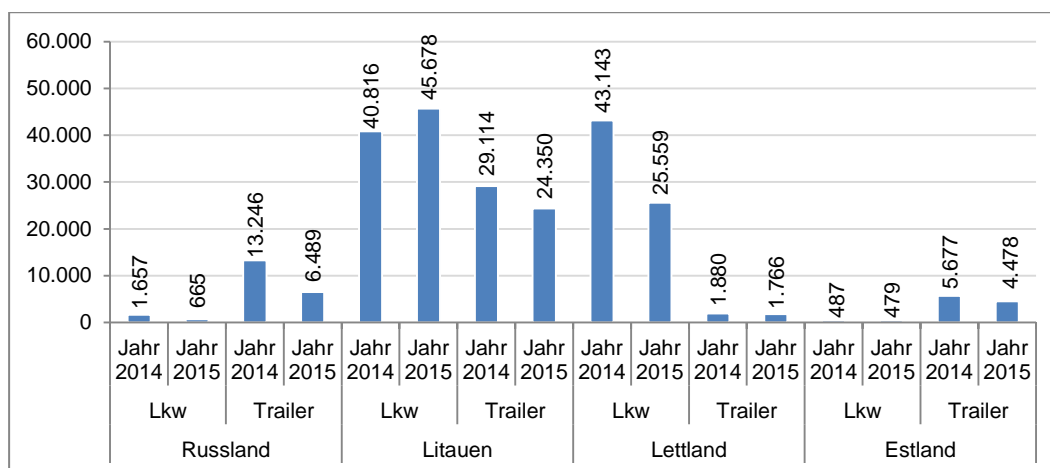
Russland

¹¹ Siehe Scandlines Deutschland GmbH (2016).

¹² Siehe Deutsche-Schiffahrts-Zeitung - Täglicher Hafenbericht (2016).

¹³ Siehe Deutsche-Schiffahrts-Zeitung - Täglicher Hafenbericht (2016).

Grafik 11: Anzahl der zwischen deutschen Ro-Ro-Häfen und Ro-Ro-Häfen in Russland, Litauen, Lettland und Estland beförderten Ladungsträger



Quelle: Statistisches Bundesamt, Sonderauswertung zum Ro-Ro-Verkehr in deutschen Seehäfen. Eigene Darstellung.

2.5.2 Kurzstreckenverkehr der größten deutschen Ro-Ro-Häfen

Nachstehend wird die Entwicklung der Ro-Ro-Verkehre differenziert für die bedeutendsten deutschen Seehäfen dargestellt. In Lübeck-Travemünde, dem Hafen mit dem höchsten Ro-Ro-Umschlag in Deutschland, wurden im Jahr 2015 insgesamt rund 701.400 Lkw und unbegleitete Trailer umgeschlagen. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang um 5,3 % bzw. 39.100 Einheiten (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 4). Mit rund 439.400 Ladungsträgern wurden im Jahr 2015 knapp 63 % des gesamten Ro-Ro-Verkehrs mit Schweden abgewickelt. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Rückgang um 0,8 % bzw. rund 3.500 Einheiten. Bei knapp drei Viertel der umgeschlagenen Ladungsträger handelte es sich um begleitete Lkw. Die Ro-Ro-Verbindungen mit den höchsten wöchentlichen Fahrtfrequenzen sind die Linien Lübeck-Travemünde - Trelleborg (23) und Lübeck-Travemünde - Malmö (19). Die Fahrtdauer beträgt jeweils ca. 9 Stunden. Auf den übrigen bedeutenden Verbindungen verzeichnete Lübeck-Travemünde im Jahr 2015 ebenfalls Aufkommensrückgänge, insbesondere bei den Verkehren mit den baltischen Staaten und Russland. Auf der Ro-Ro-Verbindung zwischen Lübeck-Travemünde und den lettischen Seehäfen Liepaja und Ventspils, auf der fast ausschließlich Lkw befördert wurden, sank die Anzahl der Ladeeinheiten um 39,3 % auf rund 27.300. Auf Grund der gesunkenen Nachfrage wurde die Zahl der wöchentlichen Abfahrten von 6 auf 3 verringert. Die Ro-Ro-Verbindung zwischen Lübeck-Travemünde und dem litauischen Klaipėda wurde bereits im Jahr 2014 ganz eingestellt. Die Ro-Ro-Verkehre mit Russland haben sich im Vergleichszeitraum mehr als halbiert. Der Ro-Ro-Verkehr mit Finnland, der nach Schweden die zweitgrößte Bedeutung hat und auf Grund der langen Fahrtzeit zu fast 90 % mit unbegleiteten Trailern abgewickelt wird, ging um 4,2 % auf insgesamt rund 223.600 Ladungsträger zurück.

Lübeck-Travemünde

Tabelle 4: Anzahl der im Seehafen Lübeck-Travemünde umgeschlagenen Lkw und Trailer nach Versand- oder Empfangsstaat in den Jahren 2014 und 2015

	Lkw		Unbegleitete Trailer		Zusammen	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Estland	487	477	5.677	4.478	6.164	4.955
Lettland	43.143	25.559	1.880	1.766	45.023	27.325
Litauen	496	-	1.800	-	2.296	-
Russland	1.034	459	9.295	4.539	10.329	4.998
Finnland	32.152	29.909	201.351	193.672	233.503	223.581
Schweden	324.208	320.195	118.682	119.226	442.890	439.421
andere Relationen	-	9	313	1.110	313	1.119
Insgesamt	401.520	376.608	338.998	324.791	740.518	701.399

Quelle: Statistisches Bundesamt, Sonderauswertung zum Ro-Ro-Verkehr in deutschen Seehäfen.

Im Gegensatz zu Lübeck-Travemünde wies Rostock mit 453.700 umgeschlagenen Lkw und unbegleiteten Trailern im Jahr 2015 ein um 7,3 % bzw. 30.800 Einheiten höheres Umschlagsvolumen auf als im Vorjahr (siehe Tabelle 5). Das mit Abstand höchste Aufkommen entfiel gleichsam auf den Ro-Ro-Verkehr mit schwedischen Seehäfen, der zu etwa 80 % im begleiteten Verkehr abgewickelt wurde. Der Schwedenverkehr wuchs im Vergleich zum Jahr 2014 um 4,2 % bzw. rund 11.100 Einheiten auf rund 274.900 Einheiten. Dabei stieg sowohl der Umschlag von Lkw als auch von unbegleiteten Trailern. Die 6-stündige Verbindung Rostock - Trelleborg wird derzeit 33 Mal wöchentlich angeboten.¹⁴ Im Ro-Ro-Verkehr zwischen deutschen und dänischen Seehäfen, der fast ausschließlich im begleiteten Verkehr abgewickelt wird, nahm die Anzahl der umgeschlagenen Lkw und unbegleiteten Trailer im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 7,4 % bzw. 7.300 Einheiten auf knapp 107.000 Einheiten zu. Die Frequenz auf der 2-stündigen Verbindung Rostock – Gedser erhöhte sich von 66 auf 68 wöchentliche Abfahrten.¹⁵ Der Ro-Ro-Verkehr zwischen Rostock und finnischen Seehäfen erhöhte sich im Jahr 2015 um 20,9 % bzw. 12.400 Einheiten auf rund 71.800 Ladungseinheiten. Seit Anfang 2015 wird eine zusätzliche Ro-Ro-Verbindung zwischen Rostock und dem finnischen Hanko angeboten. Sie ist mit 35 Stunden die kürzeste direkte Ro-Ro-Verbindung zwischen Deutschland und Finnland.¹⁶ Rund 90 % der Finnlandverkehre wurden im Jahr 2015 mit unbegleiteten Trailern abgewickelt.

Rostock

¹⁴ Siehe Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (2016).

¹⁵ Siehe Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (2016).

¹⁶ Siehe Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (2016).

Tabelle 5: Anzahl der im Seehafen Rostock umgeschlagenen Lkw und Trailer nach Versand- oder Empfangsstaat in den Jahren 2014 und 2015

	Lkw		Unbegleitete Trailer		Zusammen	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Dänemark	98.363	105.244	1.299	1.746	99.662	106.990
Finnland	4.933	7.044	54.442	64.764	59.375	71.808
Schweden	216.470	225.817	47.342	49.084	263.812	274.901
andere Relationen	-	1	64	-	64	1
Insgesamt	319.766	338.106	103.147	115.594	422.913	453.700

Quelle: Statistisches Bundesamt, Sonderauswertung zum Ro-Ro-Verkehr in deutschen Seehäfen.

Im Fährhafen Kiel lag die Anzahl der umgeschlagenen Lkw und unbegleiteten Trailer im Jahr 2015 mit 166.500 rund 4,3 % niedriger als im Vorjahr (siehe Tabelle 6). Am bedeutendsten war der Ro-Ro-Verkehr mit dem litauischen Klaipėda, der um 3,6 % auf insgesamt rund 70.000 Einheiten anstieg. Dabei nahm der Umschlag von Lkw um 13,4 % zu und von unbegleiteten Trailern um 10,8 % ab. Die Anzahl der wöchentlichen Fährabfahrten auf der 61 Stunden dauernden Verbindung Kiel – Klaipėda erhöhte sich im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr von 6 auf 7.¹⁷ Auf der Relation Kiel – Göteborg, auf der sieben wöchentliche Abfahrten angeboten werden, fiel die Anzahl der beförderten Lkw und Trailer im Vergleichszeitraum um 1,1 % bzw. 800 Ladungseinheiten auf rund 65.800 Einheiten. Die Fahrtdauer beträgt hier ca. 15 Stunden.¹⁸ Auf der Relation Kiel – Oslo, die bei einer Fahrtzeit von ca. 20 Stunden siebenmal wöchentlich bedient wird, sank der Umschlag von Ladungsträgern im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 19,6 % auf rund 28.500 Einheiten. Wie in Lübeck-Travemünde ging der Ro-Ro-Verkehr mit Russland um mehr als die Hälfte zurück. Zuletzt bestand einmal wöchentlich eine Ro-Ro-Verbindung nach St. Petersburg und Ust-Luga (62 Stunden bzw. 43 Stunden).¹⁹

Kiel

Tabelle 6: Anzahl der im Seehafen Kiel umgeschlagenen Lkw und unbegleiteten Trailer nach Versand- oder Empfangsstaat in den Jahren 2014 und 2015

	Lkw		Unbegleitete Trailer		Zusammen	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Litauen	40.279	45.677	27.280	24.336	67.559	70.013
Russland	560	202	3.863	1.946	4.423	2.148
Schweden	36.291	35.260	30.304	30.586	66.595	65.846
Norwegen	15.091	11.878	20.330	16.598	35.421	28.476
andere Relationen	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	92.221	93.017	81.777	73.466	173.998	166.483

Quelle: Statistisches Bundesamt, Sonderauswertung zum Ro-Ro-Verkehr in deutschen Seehäfen.

Im Fährhafen Sassnitz ging im Jahr 2015 der Umschlag von Lkw und unbegleiteten Trailern im Vergleich zum Vorjahr um 60,7 % bzw. 8.800 Einheiten auf rund 5.700 Einheiten zurück (siehe Tabelle 7). Ursächlich war die deutliche Abnahme der Schweden-

Sassnitz

¹⁷ Siehe Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (2016).

¹⁸ Siehe Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (2016).

¹⁹ Siehe Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (2016).

verkehre. Das Angebot auf der 4-stündigen Ro-Ro-Verbindung Sassnitz – Trelleborg („Königslinie“) wurde im Jahr 2015 deutlich reduziert.

Tabelle 7: Anzahl der im Seehafen Sassnitz umgeschlagenen Lkw und unbegleiteten Trailer nach Versand- oder Empfangsstaat in den Jahren 2014 und 2015

	Lkw		Unbegleitete Trailer		Zusammen	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Schweden	13.335	5.134	674	529	14.009	5.663
Litauen	41	1	34	6	75	7
Russland	63	3	88	4	151	7
andere Relationen	21	-	177	-	198	-
Insgesamt	13.460	5.138	973	539	14.433	5.677

Quelle: Statistisches Bundesamt, Sonderauswertung zum Ro-Ro-Verkehr in deutschen Seehäfen.

Im Jahr 2015 wurden nach Angaben der Hafengesellschaft Cuxport GmbH zwischen Cuxhaven und dem britischen Immingham 2.105 Lkw und 14.834 unbegleitete Trailer befördert. Im Vergleich zum Vorjahr nahm der Umschlag von Lkw um 34,0 % zu, von Trailern um 7,3 % ab. Die direkte Verbindung zwischen Deutschland und Großbritannien stellte eine Alternative zur Verbindung zwischen Calais und Dover dar. Dort gab es im Jahr 2015 Probleme mit Flüchtlingen, die versuchten, nach Großbritannien zu gelangen. Im Mai 2015 wurde ferner eine Ro-Ro-Verbindung zwischen Cuxhaven und verschiedenen norwegischen Seehäfen gestartet, die sich jedoch noch im Aufbau befindet.

Cuxhaven

2.5.3 Entwicklung der größten Märkte in Nord- und Ostsee für Ro-Ro-Häfen in Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Polen

Tabelle 8 stellt für den Zeitraum von 2010 bis 2015 den kumulierten Ro-Ro-Verkehr belgischer, niederländischer, deutscher und polnischer Seehäfen differenziert nach Staaten dar. Demnach ist Schweden seit dem Jahr 2011 der bedeutendste Staat für Ro-Ro-Verkehre im Nord- und Ostseeraum, gefolgt von Großbritannien. Neben deutschen Häfen engagierten sich in den letzten Jahren belgische und polnische Seehäfen im Ro-Ro-Verkehr mit Schweden.

Größte Märkte in Nord- und Ostsee

Tabelle 8: Summierung des Ro-Ro-Umschlags der Seehäfen in Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Polen nach Destination in den Jahren 2010 bis 2015 (in 1.000 t)

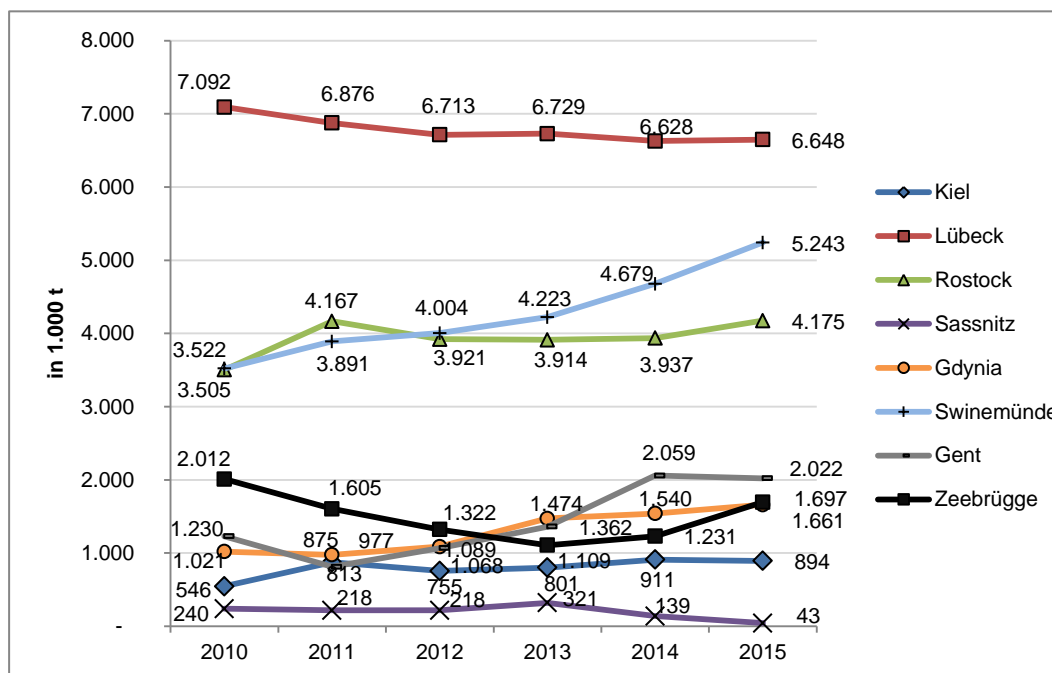
	Jahr 2010	Jahr 2011	Jahr 2012	Jahr 2013	Jahr 2014	Jahr 2015
Schweden	19.484	19.756	19.343	19.890	21.359	22.614
Großbritannien	24.231	10.512	17.788	17.539	17.537	19.399
Dänemark	5.208	5.541	5.864	6.035	5.861	6.120
Finnland	4.744	4.949	5.189	5.513	5.335	5.778
Litauen	1.134	1.448	1.317	1.280	1.134	1.135
Irland	573	606	701	911	1.005	1.035
Deutschland	17	18	29	359	368	467
Lettland	510	677	790	783	723	422
Norwegen	420	420	355	319	402	352
Russland	187	279	386	308	199	110

Quelle: Datenbank des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT, Bereich Verkehr.

In Polen war dies vor allem der nahe der deutschen Grenze gelegene Seehafen Swinemünde (siehe Grafik 12). Auf den Ro-Ro-Verbindungen Swinemünde - Ystad und Swinemünde - Trelleborg werden fast ausschließlich Lkw inkl. Fahrer befördert. Die zwischen Swinemünde und den schwedischen Seehäfen auf Lkw transportierte Tonnage erhöhte sich von rund 3,5 Mio. t im Jahr 2010 auf rund 5,2 Mio. t im Jahr 2015. Zwischen Gdynia und dem schwedischen Seehafen Karlskrona stieg das auf Lkw beförderte Aufkommen von rund 1,0 Mio. t im Jahr 2010 auf rund 1,7 Mio. t im Jahr 2015.

Swinemünde
Gdynia

Grafik 12: Entwicklung des Ro-Ro-Verkehrs (Lkw und Trailer) von und nach Schweden in den größten Ro-Ro-Häfen Belgiens, Deutschlands und Polens in 1.000 t



Quelle: Datenbank des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT. Eigene Darstellung.

In Belgien engagieren sich vor allem die Seehäfen Gent und Zeebrügge im Ro-Ro-Verkehr mit schwedischen Seehäfen, auf Grund der langen Fahrdauer allerdings fast ausschließlich im Rahmen der Beförderung von unbegleiteten Trailern. Insbesondere zwischen Gent und schwedischen Ro-Ro-Häfen war seit dem Jahr 2010 ein deutlicher Anstieg der auf unbegleiteten Trailern beförderten Tonnage von rund 1,2 Mio. t auf 2,0 Mio. t im Jahr 2015 zu beobachten (siehe Grafik 12). Hier bestand im Jahr 2015 eine Ro-Ro-Verbindung zwischen Gent und Göteborg. Im Seehafen Zeebrügge fiel die im Schwedenverkehr auf Trailern beförderte Tonnage zunächst von 2,0 Mio. t im Jahr 2010 auf 1,1 Mio. t im Jahr 2013, bevor sie wieder auf 1,7 Mio. t im Jahr 2015 anstieg. Die Hauptverbindung bestand im Jahr 2015 zwischen Zeebrügge und Göteborg.

Gent
Zeebrügge

3 Auswirkungen der Sulphur Emission Control Areas (SECA)

3.1 Nutzung von schwefelarmem Marinediesel

Seit dem 1. Januar 2015 dürfen Schiffe in Nord- und Ostsee nur noch einen Schwefelanteil von max. 0,1 Prozent im Kraftstoff aufweisen. Reeder können die neuen Umweltvorschriften entweder durch Bunkerung von schwefelarmem Marinediesel (LSMGO), den Einbau von Scrubbern (Filtern) oder den Einsatz von alternativen Antrieben wie Flüssiggas (LNG) oder Methanol erreichen. Nach Angaben des Verbands Deutscher Reeder führen im Jahr 2015 sechs Schiffe unter deutscher Flagge mit Scrubbern: zwei Mehrzweckfrachter, zwei Containerfeederschiffe, eine Fähre und ein Kreuzfahrtschiff. Schiffe unter ausländischer Flagge, die mit Scrubbern ausgestattet sind, fahren z.B. auf der Linie Puttgarden – Rødbyhavn. Vier der dort eingesetzten Fähren sind sowohl mit Scrubbern als auch einem Batterie-Hybridsystem ausgestattet. Seit Mai 2016 wird auf der Route Rostock - Gedser ebenfalls eine Fähre mit Scrubber und Batterie-Hybridsystem eingesetzt. Bei Schiffen unter deutscher Flagge, die LNG nutzen, handelte es sich im Jahr 2015 ausschließlich um Fähren. Seit Mitte Juni 2015 pendelt eine LNG-Fähre zwischen Emden und Borkum, seit Dezember 2015 eine weitere zwischen Cuxhaven und Helgoland. Beide Fähren werden von Tankwagen im Seehafen versorgt. Unter ausländischer Flagge wird seit dem 1. April 2015 ein wöchentlicher Liniendienst mit LNG-betriebenen Ro-Ro-Schiffen zwischen Cuxhaven und norwegischen Seehäfen angeboten. Zwischen Kiel und Göteborg kommt seit März 2015 zudem eine auf Methanol-Antrieb umgebaute Fähre zum Einsatz.

Scrubber
LNG
Methanol

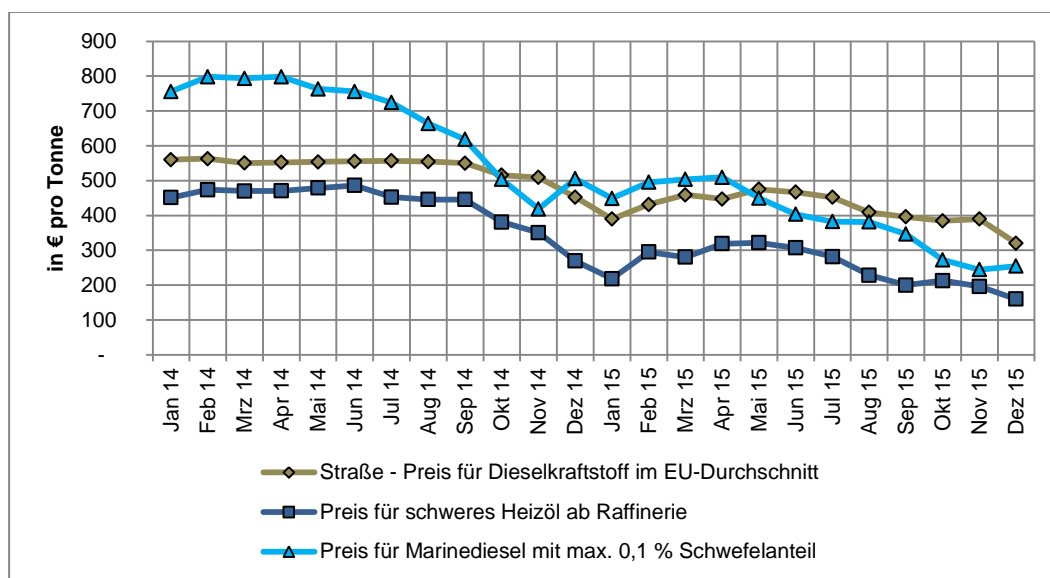
Die große Mehrheit der Seeschiffe, die die Nord- und Ostsee befahren, setzen zur Erfüllung der neuen Umweltvorschriften mithin Marinediesel mit max. 0,1 % Schwefelanteil ein. Vor diesem Hintergrund hat sich dessen Bunkerung in deutschen Seehäfen im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr auf rund 1,0 Mio. t verdoppelt. Die Bunkerung von Schweröl nahm im Gegenzug um 23,8 % auf 1,4 Mio. t ab. Wie Grafik 13 veranschaulicht, liegen die Bunkerkosten für schwefelarmen Marinediesel pro Tonne deutlich über den entsprechenden Schwerölnotierungen. Zwar war im Zuge des allgemeinen Verfalls der Rohölpreise im Jahr 2015 bei allen in Grafik 13 abgebildeten Mineralölerzeugnissen, mithin auch bei schwefelarmem Marinediesel, ein Rückgang der Notierungen im Vergleich zum Vorjahr zu beobachten. Durch den erforderlichen Umstieg auf schwefelarmen Marinediesel hat sich bezogen auf die Kraftstoffe das Kostenverhältnis der Seeschifffahrt zum gewerblichen Straßengüterverkehr jedoch deutlich verschlechtert. Zwar sanken die Bunkerkosten pro Tonne im Seeverkehr in Nord- und Ostsee trotz des Umstiegs auf den schwefelarmen Marinediesel im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um durchschnittlich 1,1 %.²⁰ Der Durchschnittspreis für Dieselkraftstoff im europäischen Straßengüterverkehr

Marinediesel

²⁰ Im Jahr 2014 lag der Durchschnittspreis für eine Tonne Schweröl bei 431 €; für schwefelarmen Marinediesel mussten im Jahr 2015 im Durchschnitt 426 € pro Tonne entrichtet werden. Damit sanken die Bunkerkosten im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr trotz des Umstiegs um 1,1 %.

(ohne Steuern) sank jedoch um 22,4 %. Zum Vergleich: Der Preis für Schweröl lag im Jahr 2015 rund 41,7 % unter dem Vorjahresniveau, der Preis für schwefelarmen Marinediesel um rund 36,9 %. Vor diesem Hintergrund hat sich die Wettbewerbssituation des Kurzstreckenseeverkehrs in den SECA-Gebieten gegenüber dem europäischen grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr im Jahr 2015 tendenziell verschlechtert.

Grafik 13: Vergleich der Preisentwicklung für Schweres Heizöl ab Raffinerie, für Marinediesel mit max. 0,1 % Schwefelanteil und für Dieselkraftstoff im EU-Durchschnitt (ohne Steuern) in den Jahren 2014 und 2015



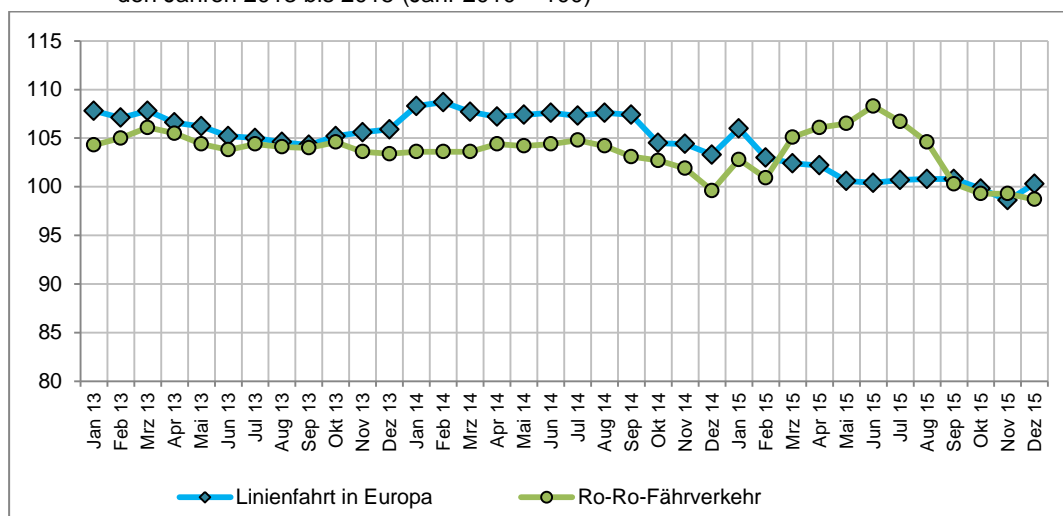
Quelle: Statistisches Bundesamt, Lange Preisreihen für Leichtes und Schweres Heizöl, Motorenbenzin und Dieselkraftstoff; Weekly Oil Bulletin der Europäischen Kommission; Internetseite www.shipandbunker.com. Eigene Darstellung.

3.2. Entwicklung der Preise im Kurzstreckenseeverkehr

Anhaltspunkte für die Entwicklung der Preise im Kurzstreckenseeverkehr bietet der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für die See- und Küstenschifffahrt. Im Jahresdurchschnitt 2015 lag der Preisindex für die Linienfahrt innerhalb Europas mit 101,3 (2010 = 100) rund 5,5 Prozentpunkte unter dem Jahr 2014. Seit März 2015 notierte der Index deutlich niedriger als im Jahr 2014 (siehe Grafik 14). Der Index des Statistischen Bundesamtes für die Güterbeförderung im Ro-Ro-Fährverkehr lag im Jahresdurchschnitt 2015 mit 103,2 (2010 = 100) um 0,1 % unter dem Jahr 2014. In den Monaten März bis August 2015 stieg der Preisindex, lag in den Monaten September bis Dezember 2015 jedoch wieder auf deutlich niedrigerem Niveau. Nach der offiziellen Preisstatistik fand demnach bezogen auf das Gesamtjahr 2015 keine Erhöhung der Preise statt. Die Preisentwicklung korrespondiert insoweit mit der zuvor geschilderten Entwicklung der Bunkerkosten.

Preisindex
See- und Küstenschiff-
fahrt in Europa

Grafik 14: Index der Seefrachtraten in der Linienfahrt in Europa und für den Ro-Ro-Fährverkehr in den Jahren 2013 bis 2015 (Jahr 2010 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt, Preise und Preisindizes für Verkehr, Fachserie 17 Reihe 9.2.
Eigene Darstellung.

3.3 Kontrollen zur Einhaltung der SECA-Vorschriften

In Deutschland sind für die Kontrollen zur Einhaltung der SECA-Vorschriften das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und die Wasserschutzpolizei zuständig. Im Jahr 2015 kontrollierte das BSH im Rahmen von Fernerkundungsmethoden im laufenden Verkehr an der Elbe bei Wedel rund 3.200 Schiffe. Nach Angabe des BSH hatten davon 68 Schiffe (2,1 %) keine regelkonformen Schiffsabgase, bei 148 Schiffen (4,7 %) ergab sich der Verdacht auf eine Bunkerung von Kraftstoffen mit höherem Schwefelgehalt.

Kontrollen durch
BSH

Die Wasserschutzpolizei kontrollierte bei insgesamt 425 Schiffen in deutschen Seehäfen die Schiffsdokumentationen. Waren die Schiffsdokumente nicht schlüssig bzw. auffällig, wurde eine Schwefelgehaltbestimmung des Bunkeröls vorgenommen. Dies war bei insgesamt 37 Schiffen der Fall. Bei 15 dieser Schiffe war der Schwefelgehalt des Bunkers nicht regelkonform, bei 8 Schiffen ergab sich der Verdacht auf eine Bunkerung von Kraftstoffen mit höherem Schwefelgehalt.

Kontrollen durch
Wasserschutzpolizei

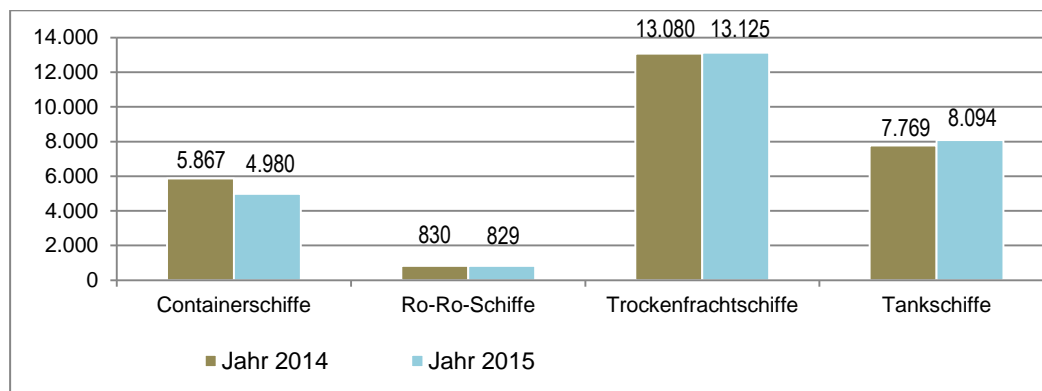
4 Nutzung des Nord-Ostsee-Kanals

Im Jahr 2015 passierten insgesamt 27.028 Frachtschiffe den Nord-Ostsee-Kanal. Das waren im Vergleich zum Vorjahr rund 1,9 % weniger Schiffsbewegungen. Ursächlich war die um 15,1 % bzw. 887 Einheiten geringere Anzahl von Containerschiffen (siehe Grafik 15). Deren durchschnittliche Größe lag im Jahr 2015 mit 10.783 BRZ (ca. 960 TEU) ca. 1,5 % über der des Vorjahres. Aufgrund relativ häufiger Schleusensperrungen infolge technischer Störungen oder Havarien, was zu teilweise erheblichen Wartezeiten vor den Schleusen in Brunsbüttel und Kiel-Holtenau führte, entschieden sich insbesondere im Feederverkehr tätige Reedereien mit engen Zeitplänen im Jahr 2015 häufiger, über die

Weniger
Containerschiffe

längere aber planbarere Skagerrak-Route zu fahren. Nachdem im Dezember 2015 alle Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals wieder uneingeschränkt nutzbar waren, kehrten diese Schiffe zurück.²¹ Die Anzahl der Ro-Ro-Schiffe und Trockenfrachtschiffe blieb im Jahr 2015 weitgehend auf Vorjahresniveau, während die Anzahl der Tankschiffe um 4,2 % anstieg.

Grafik 15: Anzahl der den Nord-Ostsee-Kanal nutzenden Frachtschiffe in den Jahren 2014 und 2015



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn. Eigene Darstellung.

²¹ Siehe Deutsche-Schiffahrts-Zeitung – Täglicher Hafenbericht (2016).

Quellenverzeichnis

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (2015): Amtliche Mineralöl-daten für die Bundesrepublik Deutschland erschienen im Dezember 2015.

CE Delft (2016): SECA Assessment: Impacts of 2015 SECA marine fuel sulphur limits. Studien erschienen im April 2016 auf der Internetseite der Unternehmensberatung CE Delft.

Deutsche-Schiffahrts-Zeitung - Täglicher Hafenbericht (2016): DFDS Seaways baut Strecke Kiel - Klaipėda aus. Artikel erschienen am 09.03.2016 in der Deutschen-Schiffahrts-Zeitung – Täglicher Hafenbericht (<http://www.thb.info/rubriken/international/single-view/news/dfds-baut-strecke-kiel-klaipeda-aus.html>).

Deutsche-Schiffahrts-Zeitung - Täglicher Hafenbericht (2016): Weniger Schiffe im Nord-Ostsee-Kanal. Artikel erschienen am 04.01.2016 in der Deutschen-Schiffahrts-Zeitung – Täglicher Hafenbericht (<http://www.thb.info/rubriken/single-view/news/weniger-schiffe-im-nord-ostsee-kanal.html>).

Deutsche Verkehrszeitung (2015): Cuxport baut Short-Sea-Service aus. Artikel erschienen am 03.09.2015 in der Deutschen Verkehrszeitung.

Datenbank des Europäischen Statistikamtes EUROSTAT, Bereich Verkehr, <http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>.

Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (2016): Internetseite der Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH, Fahrpläne Stand Mai 2016 (<http://www.rostock-port.de/schiffsverkehr/ro-ro-verkehr/fahrplan.html>).

Hafen Hamburg Marketing e.V. (2016): Charts zur Jahrespressekonferenz des Hafens Hamburgs am 10.02.2016 auf der Internetseite der Hafen Hamburg Marketing e.V. (<https://www.hafen-hamburg.de/de/news/hafen-hamburg-im-jahr-2015---34497>).

Handelsblatt (2016): Ölpreis fällt unter 35 Dollar. Artikel erschienen im Handelsblatt vom 06.01.2016, (<http://www.handelsblatt.com/finanzen/maerkte/devisen-rohstoffe/oel-und-rohstoffe-norwegens-wirtschaft-ist-dem-oelpreis-ausgesetzt/12797454-2.html>).

Jade-Weser-Port-Marketing GmbH & Co. KG (2016): Internetseite des Jade-Weser-Ports, Liniendienste Stand Mai 2016 (<http://www.jadeweserport.de/verkehre/liniendienste.html>).

Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (2016): Internetseite der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH, Fahrpläne Stand Mai 2016 (<http://www.lhg.com/index.php?id=77>).

Radio Bremen (2015): Umschlag im Tiefwasserhafen legt langsam zu. Artikel erschienen am 29.06.2015 auf der Internetseite von Radio Bremen, (<http://www.radiobremen.de/politik/nachrichten/jadeweserport-auslastung100.html>).

Scandlines Deutschland GmbH (2016): Internetseite der Reederei Scandlines Deutschland GmbH, Fahrpläne Stand Mai 2016 (<http://www.scandlines-freight.com/de>).

Seehafen Kiel GmbH & Co. KG (2016): Internetseite des Seehafens Kiel, Fahrpläne Stand Mai 2016 (http://www.portofkiel.com/Linienverbindungen_Cargo.html).

Stadt Bremerhaven (2016): Die längste Kaje der Welt liegt in Bremerhaven. Artikel auf der Internetseite der Stadt Bremerhaven, (<http://www.bremerhaven.de/meererleben/unternehmenspark/hafen/eurogate.12680.html>).

Statistisches Bundesamt, Preise und Preisindizes für Verkehr, Fachserie 17 Reihe 9.2.

Statistisches Bundesamt, Seeschifffahrt, Fachserie 8, Reihe 5.

Statistisches Bundesamt, Sonderauswertung zum Ro-Ro-Verkehr in deutschen Seehäfen vom 29.06.2016.

Statistisches Bundesamt, Lange Preisreihen für Leichtes und Schweres Heizöl, Motorenbenzin und Dieselmotorenkraftstoff.

Verband der Kohleimporteure (2016): VDKI gibt erste Abschätzung über Welthandel, Verbrauch und Importe von Steinkohle in 2015 bekannt. Pressemitteilung des Verbandes der Kohleimporteure vom 20.01.2016,

(<http://www.kohlenimporteure.de/aktuelle-meldungen/pressemitteilung-nr-02-2016-erste-abschaetzung-ueber-welthandel-veSarbrauch-und-importe-von-steinkohle-in-2015.html>).

Weekly Oil Bulletin der Europäischen Kommission,
<https://ec.europa.eu/energy/en/data-analysis/weekly-oil-bulletin>.

www.shipandbunker.com; Internetseite mit täglichen aktualisierten Preisen für verschiedene Treibstoffarten.



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 2016

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
