



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2016

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	2
2 Gesamtentwicklung	3
2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten.....	3
2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen	5
2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten.....	6
3 Containerverkehre	8
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten.....	8
3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen	10
4 RoRo-Verkehre	11
4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten	11
4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen	13
Anhang	16

1 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Seehäfen im Jahr 2016. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Auf den Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2016 rund 182,8 Mio. t Güter (ohne Eigengewichte der Ladungsträger), mithin rund 61,7 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen. Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Umschlagsvolumen um rund 2,4 Mio. t bzw. 1,3 Prozent. Maßgeblich waren Umschlagszuwächse im Verkehr mit Belgien, Spanien, dem Vereinigten Königreich sowie der Russischen Föderation, dem wichtigsten Staat im deutschen Kurzstreckenseeverkehr. Umschlagsrückgänge u.a. mit Schweden, den Niederlanden, Polen und den nordafrikanischen Staaten wurden so überkompensiert. Gesamtentwicklung
- Differenziert nach Ladungsarten zeichneten im Jahr 2016 die Zuwächse von festen Massengütern sowie Stückgütern, die nicht in Ladungsträgern befördert werden, für den Anstieg des Kurzstreckenseeverkehrs verantwortlich. Alle anderen Ladungsarten verbuchten im Vergleich zum Jahr 2015 Rückgänge. Feste Massengüter, auf die im Jahr 2016 rund 23,2 Prozent des gesamten mengenmäßigen Seegüterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr entfielen, verbuchten im Vergleich zum Jahr 2015 ein Plus von 4,8 Prozent auf rund 42,4 Mio. t, Stückgüter ohne Ladungsträger – hierunter fallen u.a. Neufahrzeuge – verzeichneten einen Anstieg um 25,7 Prozent auf rund 18,7 Mio. t. Der Umschlag flüssiger Massengüter, der vorrangig im Verkehr mit Norwegen, der Russischen Föderation und dem Vereinigten Königreich erfolgte, sank um 3,0 Prozent auf rund 43,2 Mio. t. Ladungsarten
- Insgesamt schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2016 im Kurzstreckenseeverkehr knapp 5,8 Mio. TEU um, rund 2,7 Prozent weniger als im Jahr 2015. Maßgeblich waren überproportionale Rückgänge im Verkehr mit der Russischen Föderation, Schweden und Polen. Während der Seehafen Hamburg seinen Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleichszeitraum um 0,4 Prozent steigerte, verbuchten die Bremischen Häfen einen Rückgang um 3,8 Prozent. Containerverkehre
- Im RoRo-Verkehr schlugen die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im Jahr 2016 insgesamt knapp 1,8 Mio. Lkw und unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um, ein Minus im Vergleich zum Jahr 2015 von rund 0,7 Prozent. Maßgeblich waren geringere Fahrzeugumschläge auf den Relationen mit Schweden und Finnland, insbesondere von unbegleiteten Einheiten. Im Gegenzug nahmen Verkehre mit Dänemark sowie über die Öresundbrücke zu. Hafenseitig verbuchten Kiel, Puttgarden und Sassnitz im Jahr 2016 Umschlagszuwächse, Lübeck und Rostock Rückgänge. Dennoch baute Lübeck im Vergleich zum Jahr 2015 im Verkehr mit Schweden, Finnland und der Russischen Föderation seine Marktanteile aus. RoRo-Verkehre

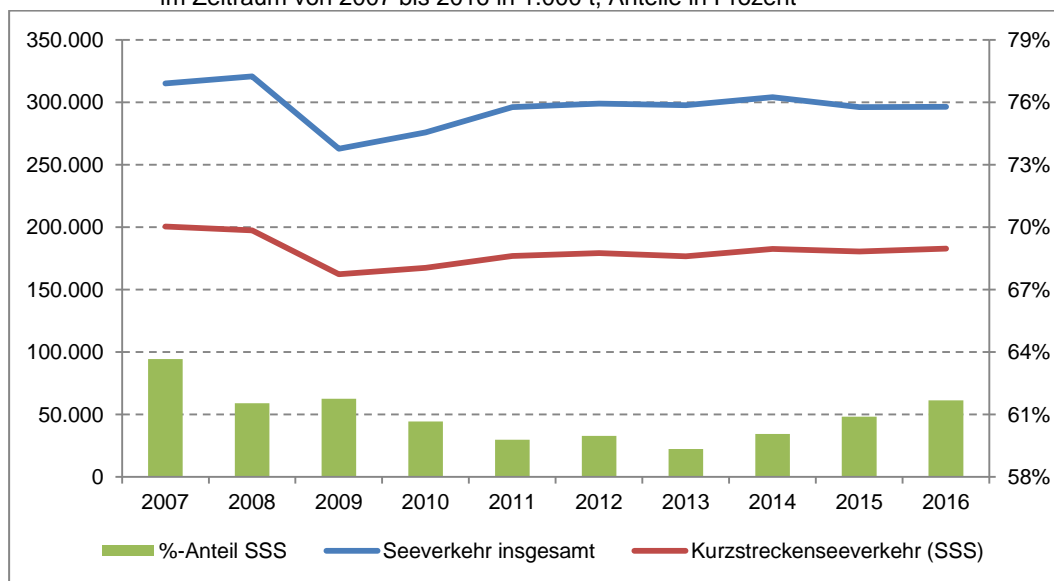
2 Gesamtentwicklung

2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes schlugen die deutschen Seehäfen im Jahr 2016 insgesamt rund 296,3 Mio. t Güter um (ohne Eigengewichte der Ladungsträger). Der Seegüterumschlag bewegte sich damit annähernd auf dem Niveau des Vorjahres (2015: 296,2 Mio. t). Auf den Kurzstreckenseeverkehr¹ entfielen im Jahr 2016 rund 182,8 Mio. t Güter (ohne Eigengewichte der Ladungsträger), mithin rund 61,7 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen. Im Vergleich zum Jahr 2015 erhöhte sich die Menge der ein- und ausgeladenen Seegüter um rund 2,4 Mio. t bzw. 1,3 Prozent. Wie bereits in den beiden Jahren zuvor entwickelten sich im Jahr 2016 die Umschlagsmengen im Kurzstreckenseeverkehr damit besser als der Seegüterumschlag insgesamt. Gleichwohl liegen beide Werte weiterhin unter dem Niveau, das im Vorfeld der Wirtschaftskrise von 2009 erreicht wurde (siehe Abbildung 1).

Güterumschlag
deutscher Seehäfen

Abbildung 1: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2007 bis 2016 in 1.000 t, Anteile in Prozent



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

Bezogen auf die einzelnen Fahrtgebiete ergaben sich im Jahr 2016 stark unterschiedliche Entwicklungen (siehe Tabelle 1). Für den Anstieg des Kurzstreckenseeverkehrs im Jahr 2016 zeichnete vor allem die Belebung des Güterausstauschs mit der Russischen Föderation, Belgien, Spanien und dem Vereinigten Königreich verantwortlich. Mit einem Umschlagsvolumen von rund 30,1 Mio. t Gütern nahm die Russische Föderation im Jahr 2016 erneut den Spitzenplatz im Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Häfen ein. Im Vergleich zum Vorjahr belief sich das Umschlagsplus auf rund 1,9 Mio. t bzw. 6,6 Prozent. Maßgeblich war eine deutliche Zunahme des Umschlags fester und flüssiger Mas-

Kurzstreckenseeverkehr
nach Fahrtgebieten

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

sengüter; die in Containern umgeschlagene Gütermenge nahm hingegen ab. Die Zuwächse im Kurzstreckenseeverkehr mit Belgien, die sich im Jahr 2016 auf rund 1,7 Mio. t bzw. 43,8 % beliefen, hatten ihre Ursache insbesondere in einem höheren Umschlag von Stückgütern, die nicht in Ladungsträgern befördert wurden. Hierzu zählten vor allem Fahrzeuge. Hinter der Russischen Föderation lag Schweden im Jahr 2016 auf Rang 2 im Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Häfen. Mit 24,4 Mio. t blieb der Güteraustausch mit Schweden allerdings um rund 1,8 Prozent hinter dem Vorjahr zurück. Eine negative Umschlagsentwicklung zeigte sich im Vergleichszeitraum gleichsam mit den Niederlanden, Polen, Frankreich, Estland und Lettland. Überproportionale prozentuale Rückgänge waren im Jahr 2016 im Seegüterverkehr mit den nordafrikanischen Staaten zu beobachten. Mit insgesamt 3,8 Mio. t Gütern lag die Menge der ein- und ausgeladenen Seegüter um rund 1,2 Mio. t bzw. 23,8 Prozent unter dem Niveau von 2015. Eine besonders starke Abnahme verzeichnete der Kurzstreckenseeverkehr mit Marokko.

Tabelle 1: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,5	8,2	4,3	4,2	3,8	10,7	4,4	4,4	-1,2
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	174,2	172,2	1,2	112,4	110,4	1,8	61,8	61,8	0,1
Europa	170,5	167,3	1,9	111,4	109,3	1,9	59,1	58,0	1,9
Europäische Union	116,7	115,8	0,8	67,4	68,3	-1,4	49,3	47,5	4,0
darunter:									
Schweden	24,4	24,8	-1,8	13,9	13,8	0,3	10,5	11,0	-4,4
Vereinigtes Königreich	18,7	17,7	5,4	11,4	11,5	-1,5	7,3	6,2	18,2
Finnland	17,1	16,6	3,0	11,4	11,0	3,7	5,7	5,6	1,6
Dänemark	12,6	12,2	3,5	6,0	5,9	1,5	6,6	6,3	5,5
Niederlande	8,0	9,4	-14,5	4,7	5,1	-7,6	3,3	4,2	-22,8
Lettland	6,1	6,5	-6,8	5,0	5,5	-7,7	1,0	1,1	-2,5
Polen	5,5	6,7	-17,8	3,0	3,9	-22,1	2,5	2,8	-11,9
Belgien	5,4	3,8	43,8	1,9	1,5	27,2	3,5	2,3	54,6
Litauen	4,6	4,2	10,2	2,8	2,7	5,1	1,8	1,6	19,0
Spanien	4,4	3,4	31,2	2,4	1,9	28,1	2,0	1,5	35,3
Frankreich	2,7	3,3	-16,3	1,4	1,9	-24,7	1,3	1,4	-4,9
Estland	2,3	2,5	-8,1	1,6	1,9	-15,3	0,7	0,6	13,1
Italien	1,0	1,1	-8,1	0,3	0,3	25,1	0,7	0,8	-19,3
übrige europäische Länder	53,7	51,5	4,4	44,0	41,0	7,4	9,8	10,5	-7,3
darunter:									
Russische Föderation	30,1	28,2	6,6	25,4	22,3	14,0	4,6	5,9	-21,5
Norwegen	19,6	19,6	0,2	16,6	16,8	-1,1	3,0	2,8	7,9
Nordafrika	3,8	5,0	-23,8	1,0	1,2	-10,9	2,7	3,8	-27,8
darunter:									
Ägypten	1,4	1,5	-5,0	0,3	0,4	-8,9	1,1	1,1	-3,8
Marokko	1,3	1,7	-27,8	0,3	0,2	7,4	1,0	1,5	-33,5
Insgesamt	182,8	180,4	1,3	116,6	114,2	2,1	66,2	66,2	0,0

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

2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

Mit rund 48,0 Mio. t entfiel der höchste Anteil des Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2016 auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern (siehe Tabelle 2). Es folgten Kohle, rohes Erdöl und Erdgas mit 29,7 Mio. t sowie Erze, Steine und Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse mit 18,3 Mio. t. Absolut am stärksten gewachsen ist im Jahr 2016 der Seegüterumschlag von Fahrzeugen sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnissen. Der Umschlag in der Güterabteilung „Fahrzeuge“ erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 50,6 Prozent auf rund 6,3 Mio. t, jener von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen um 13,0 Prozent auf rund 16,9 Mio. t. Allein auf diese beiden Güterabteilungen entfiel mithin ein Mengenwachstum von kumuliert rund 4,0 Mio. t. Nennenswerte Umschlagssteigerungen waren darüber hinaus in der Güterabteilung „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ festzustellen. Größere mengenmäßige Abnahmen zeigten sich im Jahr 2016 hingegen beim seeseitigen Umschlag von Maschinen und Ausrüstungen sowie landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen. Der Umschlag von Maschinen und Ausrüstungen sank im Vergleich zum Vorjahr um 17,3 Prozent auf rund 7,5 Mio. t, jener von landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen um 9,7 Prozent auf rund 9,3 Mio. t.

Kurzstreckenseeverkehr
nach Güterabteilungen

Tabelle 2: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

	2016	2015	Veränderung	
	in Mio. t		in Mio. t	in %
Landwirtschaftliche u. verw. Erzeugnisse	9,3	10,3	-1,0	-9,7
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	29,7	29,5	0,2	0,7
Erze, Steine u. Erden u.ä.	18,3	17,9	0,4	2,5
Nahrungs- und Genussmittel	8,0	8,4	-0,4	-4,3
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	0,8	0,7	0,1	12,9
Holzw., Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	11,4	10,4	1,0	9,7
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	16,9	15,0	1,9	13,0
Chemische Erzeugnisse etc.	12,6	12,4	0,2	1,7
Sonst. Mineralerzeugnisse	3,3	3,4	0,0	-0,7
Metalle und Metallerzeugnisse	6,0	6,0	0,0	0,4
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	7,5	9,0	-1,6	-17,3
Fahrzeuge	6,3	4,2	2,1	50,6
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	0,6	0,7	0,0	-5,7
Sekundärrohstoffe, Abfälle	3,1	3,5	-0,5	-13,9
Post, Pakete	0,0	0,0	0,0	-
Geräte u. Material zur Güterbef.	0,1	0,1	0,0	26,9
Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter	0,0	0,0	0,0	-14,5
Sammelgut	0,6	1,0	-0,5	-43,4
Nicht identifizierbare Güter	48,0	47,9	0,1	0,2
Sonstige Güter a.n.g.	0,2	0,0	0,2	-
Ingesamt	182,8	180,4	2,4	1,3

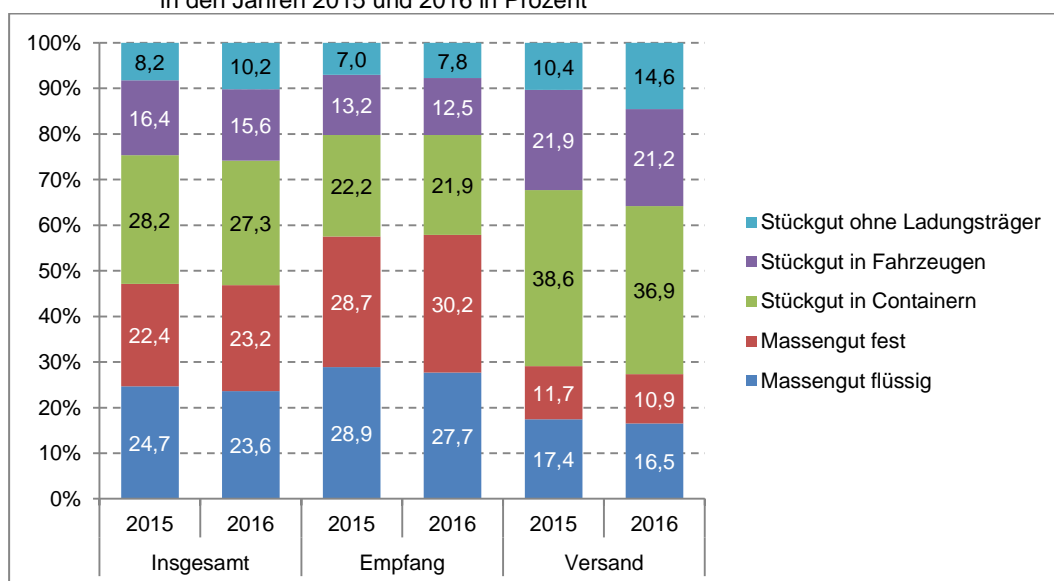
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5). Eigene Berechnungen.

2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

Differenziert nach Ladungsarten entfielen im Jahr 2016 rund 27,3 Prozent des mengenmäßigen Seegüterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf Container (siehe Abbildung 2). Flüssige und feste Massengüter erreichten Anteilswerte von 23,6 bzw. 23,2 Prozent. Weitere rund 15,6 Prozent des Güterumschlags deutscher Seehäfen entfielen auf sogenannte RoRo-Verkehre, die verbleibenden 10,2 Prozent auf Stückgüter, die ohne Ladungsträger mit dem Seeschiff befördert werden. Während beim seeseitigen Empfang die Massengüter den Umschlag dominieren, kommt beim seeseitigen Versand dem Containerumschlag sowie den RoRo-Verkehre mengenmäßig die höchste Bedeutung zu.

Kurzstreckenseeverkehr
nach Ladungsarten
- Anteilswerte

Abbildung 2: Anteile einzelner Ladungsarten am Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Seehäfen in den Jahren 2015 und 2016 in Prozent



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

Maßgeblich für die Zuwächse im Kurzstreckenseeverkehr waren im Jahr 2016 Umschlagssteigerungen der deutschen Seehäfen von festen Massengütern sowie Stückgütern ohne Ladungsträger, insbesondere Fahrzeugen (siehe Tabelle 3). Aufgrund deutlicher Zuwächse im seeseitigen Empfang legte der Umschlag fester Massengüter im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 4,8 Prozent auf rund 42,4 Mio. t zu. Der Umschlag von Stückgütern, die nicht in Ladungsträgern befördert wurden, wuchs sogar um 25,7 Prozent auf insgesamt rund 18,7 Mio. t. Bei allen anderen Ladungsarten waren im Vergleichszeitraum insgesamt rückläufige Werte zu verbuchen. Mit insgesamt 49,9 Mio. t wurden im Jahr 2016 rund 1,0 Mio. t bzw. 2,0 Prozent weniger Güter in Containern im Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Seehäfen umgeschlagen als im Jahr 2015. Allein maßgeblich hierfür waren rückläufige Umschlagsmengen im seeseitigen Versand. Die Umschlagsvolumina flüssiger Massengüter sanken um 3,0 Prozent auf rund 43,2 Mio. t, im RoRo-Verkehr um 3,5 Prozent auf rund 28,6 Mio. t.

Kurzstreckenseeverkehr
nach Ladungsarten
- Absolutwerte

Tabelle 3: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

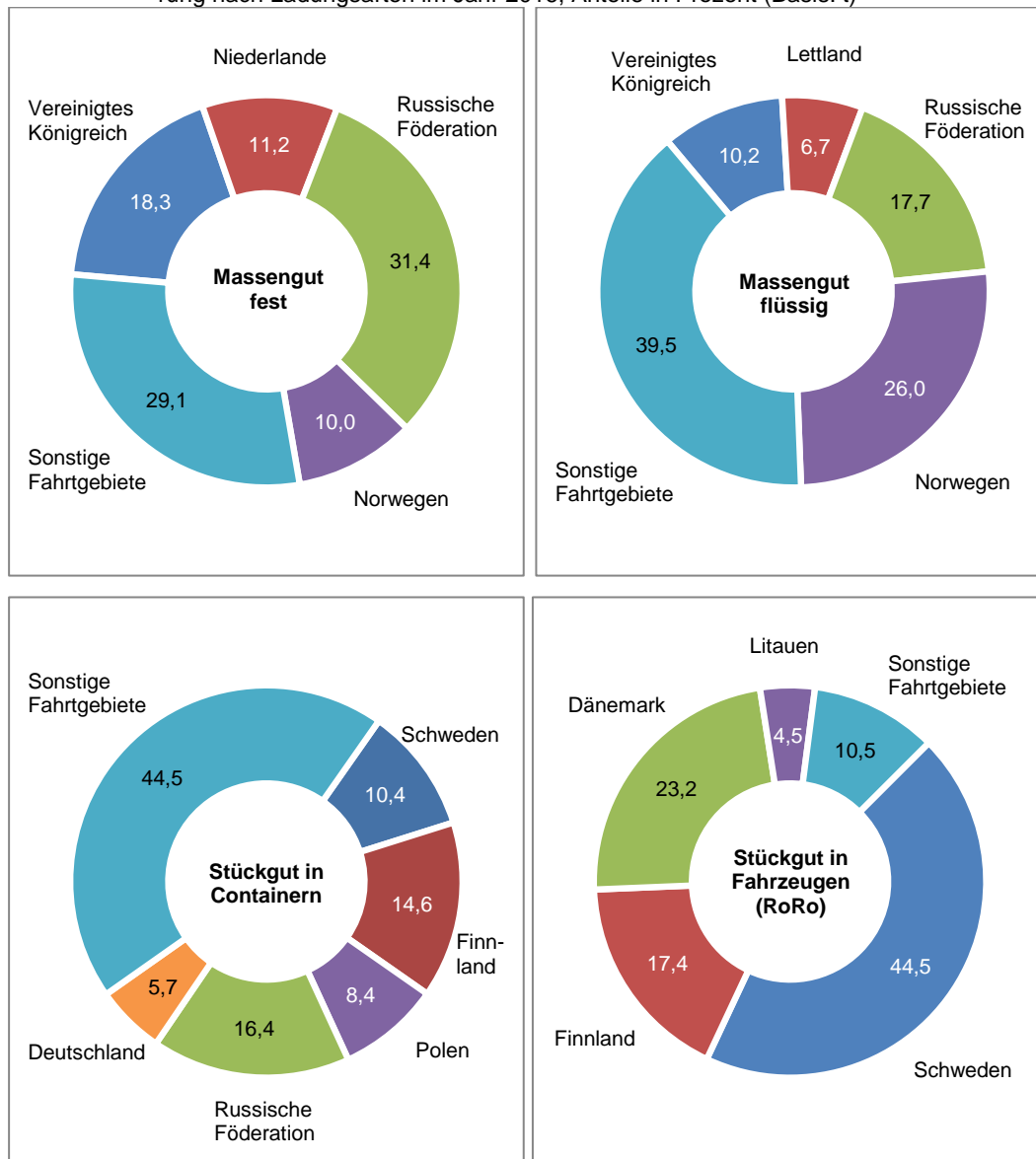
	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Massengut	85,6	85,0	0,7	67,5	65,7	2,7	18,1	19,3	-6,1
flüssig	43,2	44,5	-3,0	32,3	33,0	-2,2	10,9	11,5	-5,4
fest	42,4	40,5	4,8	35,2	32,7	7,6	7,2	7,7	-7,0
Stückgut	97,2	95,4	1,9	49,1	48,5	1,3	48,1	46,9	2,5
in Containern	49,9	50,9	-2,0	25,5	25,4	0,6	24,4	25,6	-4,5
in Fahrzeugen	28,6	29,6	-3,5	14,5	15,1	-3,7	14,0	14,5	-3,2
nicht in Ladungsträgern	18,7	14,9	25,7	9,1	8,0	12,8	9,7	6,9	40,8
Insgesamt	182,8	180,4	1,3	116,6	114,2	2,1	66,2	66,2	0,0

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

Abbildung 3 verdeutlicht sowohl für den Seegüterumschlag von Containern, flüssigen und festen Massengütern als auch den RoRo-Verkehr die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs. Mit rund 13,3 Mio. t entfielen demnach im Jahr 2016 rund 31,4 Prozent des gesamten Umschlags fester Massengüter auf den Gütertausch mit der Russischen Föderation. Im Vergleich zum Vorjahr war hier ein Umschlagsplus von rund 1,9 Mio. t bzw. 16,9 Prozent zu verzeichnen. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2016 das Vereinigte Königreich und die Niederlande mit Anteilswerten von 18,3 bzw. 11,2 Prozent. Beim Umschlag flüssiger Massengüter – hierunter fallen vor allem Erdöl und Mineralölerzeugnisse – entfielen im Jahr 2016 die größten Gütermengen auf den Kurzstreckenseeverkehr mit Norwegen, gefolgt von der Russischen Föderation und dem Vereinigten Königreich. Während der Umschlag flüssiger Massengüter im Seeverkehr mit Norwegen und der Russischen Föderation im Vergleich zum Vorjahr um 8,1 bzw. 13,1 Prozent auf rund 11,2 bzw. 7,6 Mio. t anstieg, sank er im Seeverkehr mit dem Vereinigten Königreich um 3,1 Prozent auf rund 4,4 Mio. t. Container wurden im Jahr 2016 vorrangig im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation, Finnland und Schweden umgeschlagen, allerdings zeigten sich auf allen Relationen Mengenrückgänge im Vergleich zum Vorjahr. Mit einer Abnahme um knapp 8,0 Prozent auf rund 8,2 Mio. t fielen diese im Seeverkehr mit der Russischen Föderation überproportional aus. RoRo-Verkehre finden vor allem zwischen deutschen und skandinavischen Häfen statt. Mengenbezogen entfielen im Jahr 2016 rund 44,5 Prozent des gesamten Güterumschlags deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr auf Schweden, gefolgt von Dänemark mit rund 23,2 Prozent und Finnland mit rund 17,4 Prozent.

Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach Ladungsarten

Abbildung 3: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach Ladungsarten im Jahr 2016, Anteile in Prozent (Basis: t)



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

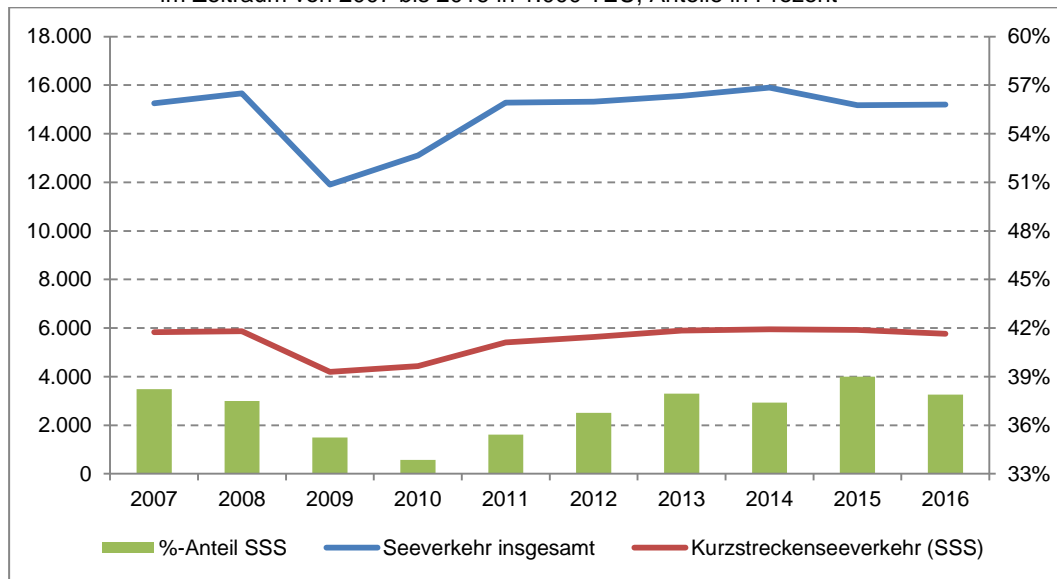
3 Containerverkehre

3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten

Insgesamt schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2016 im Kurzstreckenseeverkehr knapp 5,8 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) um – ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von rund 2,7 Prozent. Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr entwickelte sich damit im Jahr 2016 schwächer als der Gesamtcontainerumschlag. Letzterer lag im Jahr 2016 bei rund 15,2 Mio. TEU. Im Vergleich zum Jahr 2015 entsprach dies einer Zunahme um 0,2 Prozent. Auf den Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2016 mithin rund 37,9 Prozent des Gesamtcontainerumschlags der deutschen Seehäfen.

Containerumschlag
deutscher Seehäfen

Abbildung 4: Containerumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2007 bis 2016 in 1.000 TEU, Anteile in Prozent



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

Maßgeblich für die neuerliche Abnahme des Containerumschlags waren im Jahr 2016 Rückgänge im Seeverkehr mit der Russischen Föderation, dem wichtigsten Staat im deutschen Kurzstreckenseeverkehr. Im Vergleich zum Vorjahr beliefen sich diese auf knapp 0,2 Mio. TEU bzw. 17,1 Prozent (siehe Tabelle 4). Überproportionale Umschlagsrückgänge in Höhe von 21,3 Prozent zeigten sich dabei beim Versand in die Russische Föderation. Die Russlandverkehre stehen weiterhin unter dem Einfluss der Sanktionen der Europäischen Union gegenüber der Russischen Föderation im Zuge des Konflikts um die Ukraine. Im Vergleich zum Vorjahr sanken im Jahr 2016 die russischen Außenhandelsumsätze mit Ausnahme von China mit allen wichtigen Handelspartnern. Neben der Russischen Föderation verzeichneten die Relationen mit Polen und Schweden überdurchschnittliche Umschlagsrückgänge. Im Seeverkehr mit Polen reduzierte sich die Zahl der ein- und ausgeladenen Standardcontainer im Vergleichszeitraum um 12,4 Prozent auf knapp 0,5 Mio. TEU, im Seeverkehr mit Schweden um 7,5 Prozent auf knapp 0,6 Mio. TEU. Ausgehend von einem niedrigen Niveau nahmen auch die Containerbeförderungen zwischen deutschen Seehäfen und nordafrikanischen Häfen im Vergleichszeitraum deutlich ab. Eine Belebung erfuhren im Jahr 2016 hingegen die Containerumschläge im deutschen Kurzstreckenseeverkehr mit Finnland, dem Vereinigten Königreich, Spanien und dem Baltikum. Die Containerbeförderungen zwischen deutschen und finnischen Seehäfen stiegen im Vergleich zum Jahr 2015 insgesamt um 6,0 Prozent auf 0,8 Mio. TEU; Beförderungen zwischen Deutschland und dem Vereinigten Königreich um 10,4 Prozent auf knapp 0,6 Mio. TEU. Während im Seeverkehr mit dem Vereinigten Königreich das Wachstum auf der Empfangsseite entstand, erwuchs es im Verkehr mit Finnland aus der Versandseite. Im Verkehr mit den baltischen Staaten erhöhte sich der Containerumschlag in den deutschen Seehäfen im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 7,1 Prozent auf knapp 0,5 Mio. TEU. Während die Zahl der umgeschlagenen Standard-

Containerumschlag
nach Fahrtgebieten

container im Verkehr mit Lettland und Estland annähernd stagnierte, legte sie im Verkehr mit Litauen mit einem Plus von 15,2 Prozent auf über 0,2 Mio. TEU deutlich zu.

Tabelle 4: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ	2016	2015	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	0,35	0,37	-4,6	0,17	0,15	18,5	0,18	0,22	-19,8
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	5,41	5,55	-2,5	2,85	2,90	-1,7	2,57	2,66	-3,4
Europa	5,22	5,34	-2,3	2,77	2,81	-1,5	2,45	2,53	-3,1
Europäische Union	3,96	3,91	1,2	2,19	2,19	0,0	1,77	1,72	2,8
darunter:									
Finnland	0,80	0,76	6,0	0,43	0,48	-9,6	0,37	0,28	32,7
Vereinigtes Königreich	0,58	0,52	10,4	0,50	0,44	13,5	0,08	0,08	-5,6
Schweden	0,55	0,59	-7,5	0,30	0,32	-4,3	0,24	0,27	-11,3
Polen	0,45	0,51	-12,4	0,24	0,24	2,0	0,21	0,28	-24,7
Dänemark	0,31	0,30	6,1	0,15	0,15	3,7	0,16	0,15	8,6
Litauen	0,21	0,18	15,2	0,10	0,09	14,6	0,11	0,10	15,7
Niederlande	0,20	0,22	-7,8	0,09	0,11	-18,8	0,11	0,11	3,4
Belgien	0,20	0,21	-3,6	0,09	0,09	-8,0	0,11	0,11	0,0
Lettland	0,17	0,17	0,1	0,08	0,07	7,9	0,09	0,09	-6,1
Spanien	0,16	0,14	12,9	0,09	0,09	-3,0	0,07	0,05	45,7
Estland	0,09	0,09	3,9	0,04	0,04	2,5	0,05	0,05	5,0
Frankreich	0,05	0,05	-8,8	0,01	0,01	-5,6	0,04	0,04	-9,8
übrige europäische Länder	1,26	1,43	-11,9	0,58	0,62	-6,9	0,68	0,81	-15,8
darunter:									
Russische Föderation	0,84	1,01	-17,1	0,37	0,41	-10,9	0,47	0,60	-21,3
Norwegen	0,23	0,22	5,6	0,12	0,11	6,3	0,11	0,11	4,8
Nordafrika	0,19	0,21	-9,2	0,08	0,08	-7,8	0,12	0,13	-10,2
darunter:									
Ägypten	0,10	0,12	-17,7	0,04	0,04	20,6	0,06	0,07	-10,3
Marokko	0,09	0,09	2,3	0,03	0,04	-29,7	0,05	0,05	-9,7
Insgesamt	5,76	5,92	-2,7	3,02	3,04	-0,7	2,74	2,88	-4,7

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

3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen

Die beiden größten deutschen Containerhäfen – Hamburg und Bremerhaven – verzeichneten im Jahr 2016 gegenläufige Entwicklungen. Während sich Hamburg von der negativen Gesamtentwicklung abkoppelte und seinen Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleich zum Jahr 2015 um moderate 0,4 Prozent auf rund 2,7 Mio. TEU steigerte, verbuchten die Bremischen Häfen einen Rückgang von rund 3,8 Prozent auf knapp 2,3 Mio. TEU (siehe Tabelle 5). Letzterer war in der Hauptsache rückläufigen Containerverkehren mit der Russischen Föderation und dem Baltikum geschuldet. Zuwächse der Bremischen Häfen auf anderen Relationen, u.a. im Skandinavienverkehr oder im Verkehr mit den britischen Inseln, konnten diese Rückgänge nur teilweise ausgleichen. Hamburg wies im Vergleichszeitraum hingegen sowohl mit allen baltischen Staaten als auch mit der Russischen Föderation steigende Containerumschlagsvolumina auf. Die

Rückgänge in
Bremischen Häfen

Russlandverkehre Hamburgs nahmen im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 Prozent auf über 0,4 Mio. TEU zu; im Containerverkehr mit den baltischen Staaten wies Litauen mit einem Plus von 31,9 Prozent auf über 0,1 Mio. TEU überproportionale Zuwächse auf. Eine hohe Abnahme verzeichneten im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr die Containerumschläge Hamburgs im Seeverkehr mit Schweden und Polen. Im Verkehr mit Schweden sanken sie um 10,3 Prozent auf knapp 0,3 Mio. TEU, im Verkehr mit Polen um 12,5 Prozent auf rund 0,2 Mio. TEU. Ein Grund hierfür waren Direktanläufe von Containerliniendiensten in Göteborg und Danzig.¹ Diese wirkten sich negativ auf die Feeder-Verkehre zwischen Hamburg und schwedischen bzw. polnischen Seehäfen aus.²

Tabelle 5: Containerumschlag des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in den Jahren 2015 und 2016 nach Fahrtgebieten

	Hamburg			Bremische Häfen		
	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Insgesamt	2,74	2,73	0,4	2,27	2,36	-3,8
darunter:						
Skandinavien	0,87	0,89	-1,8	0,78	0,72	7,6
Verein. Königreich / Irland	0,24	0,22	11,2	0,19	0,16	17,1
Niederlande / Belgien	0,17	0,19	-9,4	0,14	0,11	25,9
Portugal / Spanien	0,10	0,11	-10,5	0,09	0,06	55,3
Russ. Föderation / Baltikum	0,71	0,66	8,1	0,53	0,72	-26,6
Nordafrika	0,13	0,13	-5,0	0,07	0,09	-18,2

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

4 RoRo-Verkehre

4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten

Die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz schlugen im Jahr 2016 im RoRo-Verkehr kumuliert knapp 1,3 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und knapp 0,5 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um, mithin insgesamt knapp 1,8 Mio. Ladungsträger. Im Vergleich zum Jahr 2015 bedeutete dies einen Rückgang von 0,7 Prozent. Während der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) im Vergleichszeitraum um rund 3,1 Prozent zulegen, nahm jener von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern um rund 10,0 Prozent ab. Der Anteil letzterer an den insgesamt im RoRo-Verkehr umgeschlagenen Ladeeinheiten reduzierte sich damit von 29,1 Prozent im Jahr 2015 auf rund 26,4 Prozent im Jahr 2016. Rund 46 Prozent aller Lkw wurden im Jahr 2016 im Verkehr mit Dänemark umgeschlagen, weitere 44 Prozent im Verkehr mit Schweden. Auf den weiteren Plätzen folgten Litauen und Finnland mit Anteilswerten von

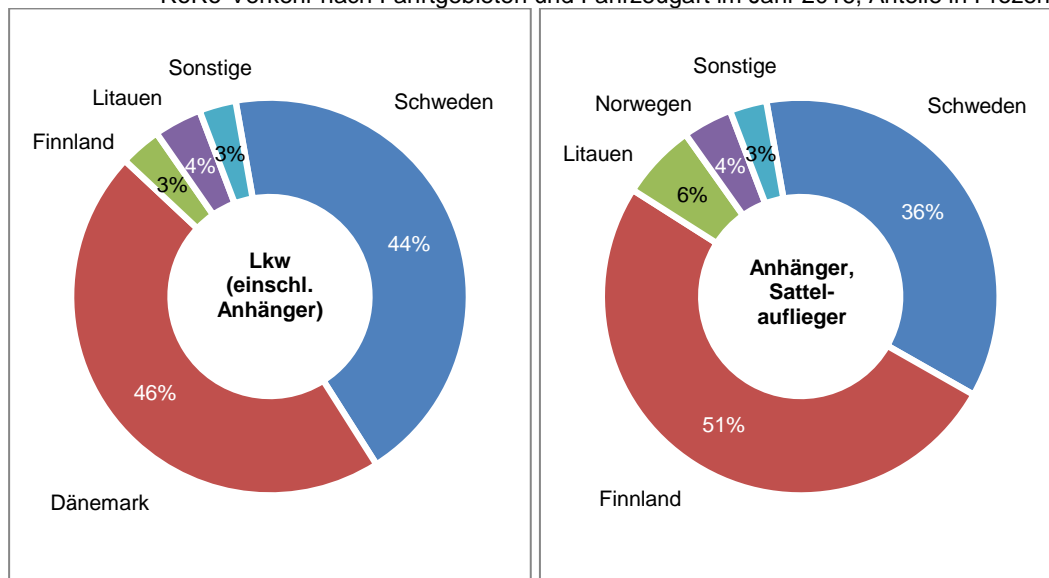
Umschlagsentwicklung von Lkw, Anhängern bzw. Sattelauflegern

¹ Siehe Hafen Hamburg Marketing e.V.: Hafen Hamburg wieder auf Wachstumskurs, Presseinformation vom 15.02.2017, unter: <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/hafen-hamburg-wieder-auf-wachstumskurs---35088>, abgerufen am 24.07.2017.

² Bei Containerbeförderungen im Kurzstreckenseeverkehr handelt es sich in hohem Maße um sogenannte Feeder- bzw. Transshipmentverkehre. Sie werden mithin maßgeblich durch die Entwicklung der Überseeverkehre beeinflusst.

4 bzw. 3 Prozent (siehe Abbildung 5). Der größte Teil der unbegleiteten Anhänger bzw. Sattelaufleger wurde mit rund 51 Prozent im Jahr 2016 im Verkehr mit Finnland umgeschlagen, gefolgt von Schweden mit 36 Prozent. Auf Litauen und Norwegen entfielen weitere 6 bzw. 4 Prozent.¹

Abbildung 5: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Fahrzeugart im Jahr 2016, Anteile in Prozent



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

Wie Tabelle 6 zu entnehmen ist, wiesen die einzelnen Fahrtgebiete im Jahr 2016 eine sehr heterogene Entwicklung auf. Maßgeblich für die Abnahme der RoRo-Verkehre waren im Jahr 2016 vor allem die geringeren Fahrzeugumschläge auf den Relationen mit Schweden und Finnland. Im Verkehr mit Schweden reduzierten sie sich um insgesamt 6,8 Prozent auf rund 0,7 Mio. Einheiten, im Verkehr mit Finnland um 5,9 Prozent auf knapp 0,3 Mio. Einheiten. Auf beiden Relationen zeigten sich überproportionale Rückgänge bei den unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern. Prozentuale Umschlagsrückgänge im zweistelligen Bereich verzeichneten im Jahr 2016 die RoRo-Verkehre mit Lettland und Russland. Im Vergleich zum Vorjahr beliefen sich diese auf 23,9 bzw. 25,2 Prozent. Wie im Falle Schwedens und Finnlands waren auch hier sowohl der Empfang als auch der Versand negativ betroffen. Eine deutliche Zunahme verbuchten im Jahr 2016 hingegen RoRo-Verkehre mit Dänemark. Mit knapp 0,6 Mio. Einheiten wurde das Umschlagsresultat des Jahres 2015 um rund 9,3 Prozent übertroffen. Der deutliche Anstieg der RoRo-Verkehre mit Dänemark bei gleichzeitiger Abnahme der RoRo-Verkehre mit Schweden dürfte im Zusammenhang mit der zunehmenden Frequentierung der Öresundbrücke stehen. Im Jahr 2016 nutzten über 464.000 Lkw die feste Querung zwischen Dänemark und Schweden. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Zuwachs um 3,4 Prozent bzw. rund 15.200 Fahrzeuge. Nach den Rückgängen im Jahr

Empfang und Versand

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

2009 hat die Zahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke in der Folge jedes Jahr zugenommen.¹ Neben Dänemark verzeichneten gleichsam die RoRo-Verkehre mit Norwegen sowie den baltischen Staaten Litauen und Estland im Jahr 2016 Steigerungen.

Tabelle 6: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.751,9	1.765,2	-0,7	866,7	871,8	-0,6	885,3	893,4	-0,9
darunter:									
Schweden	732,5	785,8	-6,8	372,1	395,0	-5,8	360,3	390,9	-7,8
Dänemark	595,7	544,9	9,3	284,8	261,5	8,9	310,9	283,4	9,7
Finnland	278,0	295,4	-5,9	133,7	143,1	-6,5	144,3	152,3	-5,3
Litauen	78,9	70,0	12,6	40,6	35,5	14,3	38,3	34,5	10,9
Norwegen	32,8	28,5	15,1	16,8	14,8	13,1	16,0	13,7	17,3
Lettland	20,8	27,3	-23,9	11,3	15,3	-26,0	9,5	12,0	-21,2
Estland	6,6	5,0	33,7	3,8	2,7	42,4	2,8	2,3	23,4
Russ. Föderation	5,3	7,2	-25,2	2,5	3,4	-27,4	2,9	3,8	-23,2

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

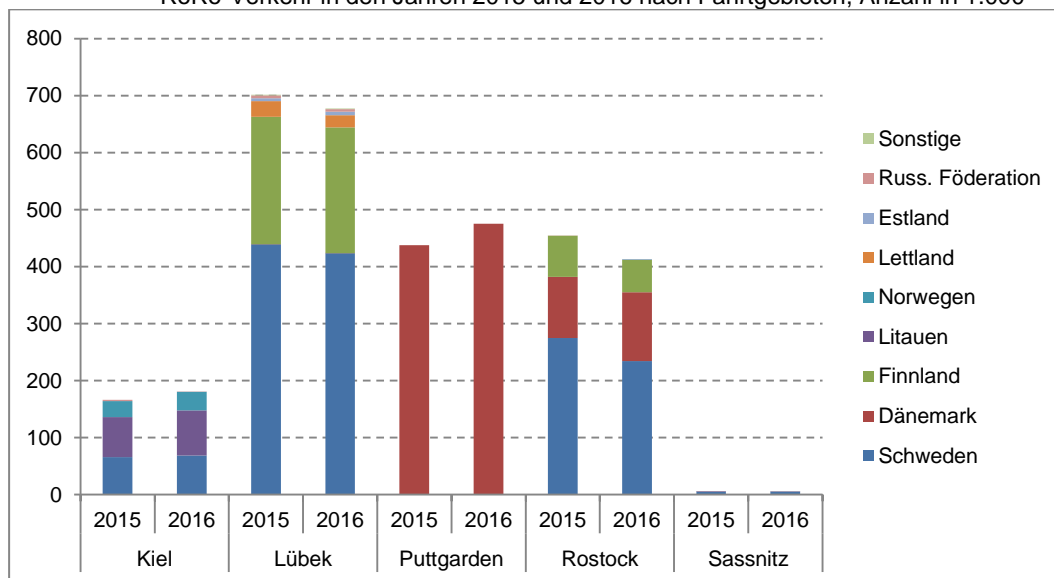
4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen

Die deutschen Fährhäfen im Ostseeraum wiesen im Jahr 2016 eine heterogene Umschlagsentwicklung auf (siehe Abbildung 6). Während Kiel, Puttgarden und Sassnitz im Vergleich zum Jahr 2015 höhere Fahrzeugumschläge verbuchten, verzeichneten Lübeck und Rostock Rückgänge. In Lübeck sank der Umschlag von Lkw (einschl. Anhänger) und unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelzugmaschinen im Vergleichszeitraum insgesamt um rund 3,4 Prozent auf rund 0,68 Mio. Einheiten, in Rostock um 9,2 Prozent auf rund 0,41 Mio. Einheiten. In Puttgarden erhöhte sich hingegen der Lkw-Umschlag um 8,5 Prozent auf knapp 0,48 Mio. Einheiten. In Kiel und Sassnitz stiegen die Fahrzeugumschläge um 8,9 bzw. 5,3 Prozent auf rund 0,18 bzw. knapp 0,01 Mio. Einheiten.

Rückgänge in Lübeck und Rostock, Zuwächse in Kiel, Puttgarden und Sassnitz

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

Abbildung 6: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr in den Jahren 2015 und 2016 nach Fahrtgebieten, Anzahl in 1.000



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

Wie Tabelle 7 verdeutlicht, resultierten die Umschlagsrückgänge in Lübeck und Rostock insbesondere aus der Abnahme der Schwedenverkehre. In Lübeck summierten sich diese auf rund 16.000 Einheiten bzw. 3,6 Prozent, in Rostock sogar auf rund 40.500 Einheiten bzw. 14,7 Prozent. Mit einem Minus von rund 20,8 Prozent nahmen in Rostock zudem die Finnlandverkehre überproportional ab. Die Zunahme der Dänemarkverkehre, von denen neben Puttgarden auch Rostock profitierte, konnte diese Rückgänge nur teilweise kompensieren. Im Gegensatz zu Lübeck und Rostock legten in Kiel die Fahrzeugumschläge im Verkehr mit Schweden im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 4,8 Prozent auf rund 0,07 Mio. Einheiten zu. Umschlagszuwächse erfuhren im Vergleichszeitraum des Weiteren die bedeutsamen Relationen mit Litauen und Norwegen. Hohe prozentuale Umschlagsrückgänge verzeichnete Kiel – ebenso wie Lübeck – im Jahr 2016 hingegen bei den Russlandverkehren.

Schwedenverkehre belasten, Dänemarkverkehre boomen

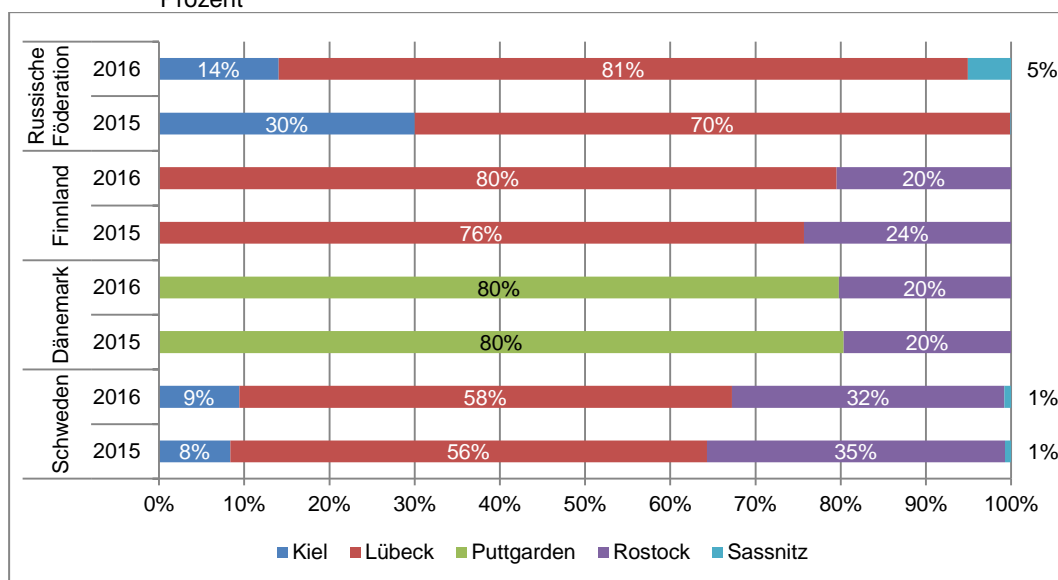
Tabelle 7: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck und Rostock in den Jahren 2015 und 2016 nach Fahrtgebieten

	Kiel			Lübeck			Rostock		
	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	181,3	166,5	8,9	677,7	701,4	-3,4	411,9	453,7	-9,2
darunter:									
Schweden	69,0	65,8	4,8	423,4	439,4	-3,6	234,4	274,9	-14,7
Dänemark	-	-	-	0,0	0,0	207,7	120,5	107,0	12,7
Finnland	-	-	-	221,1	223,6	-1,1	56,9	71,8	-20,8
Litauen	78,9	70,0	12,6	-	-	-	0,0	0,0	-
Norwegen	32,7	28,5	14,7	-	-	-	0,1	0,0	-
Lettland	-	-	-	20,8	27,3	-23,9	-	-	-
Estland	-	-	-	6,6	5,0	33,7	-	-	-
Russ. Föderation	0,8	2,1	-65,0	4,3	5,0	-13,4	0,0	0,0	-100,0

¹ Die prozentuale Veränderungsrate wurde anhand der mehrstelligen Originalwerte berechnet.
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen.

Die Marktanteile der einzelnen Fährhäfen lassen sich für ausgewählte Relationen für die Jahre 2015 und 2016 der Abbildung 7 entnehmen. Demnach konnte Lübeck im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr – trotz absoluter Umschlagsrückgänge – Marktanteilsge-
winne im Verkehr mit Schweden, Finnland und der Russischen Föderation erzielen. Im Schwedenverkehr steigerten Kiel und Lübeck im Vergleichszeitraum ihre Marktanteile zu Lasten von Rostock um 1 bzw. 2 Prozentpunkte. Im RoRo-Verkehr mit Finnland erhöhte sich der Marktanteil Lübecks im Vergleichszeitraum um 4 Prozentpunkte auf rund 80 Prozent. Der Marktanteil Rostocks sank entsprechend. Im RoRo-Verkehr mit der Russi-
schen Föderation sank der Marktanteil Kiels von 30 Prozent im Jahr 2015 auf rund 14 Prozent im Jahr 2016. Im Gegenzug stiegen die Marktanteile Lübecks um 11 Prozent-
punkte auf 81 Prozent; Sassnitz erreichte rund 5 Prozent. Im Verkehr mit Dänemark blieben die Marktanteile von Puttgarden und Rostock mit 80 bzw. 20 Prozent im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr konstant.

Abbildung 7: Marktanteile der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr in den Jahren 2015 und 2016 nach ausgewählten Fahrtgebieten, Anteile in Prozent



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

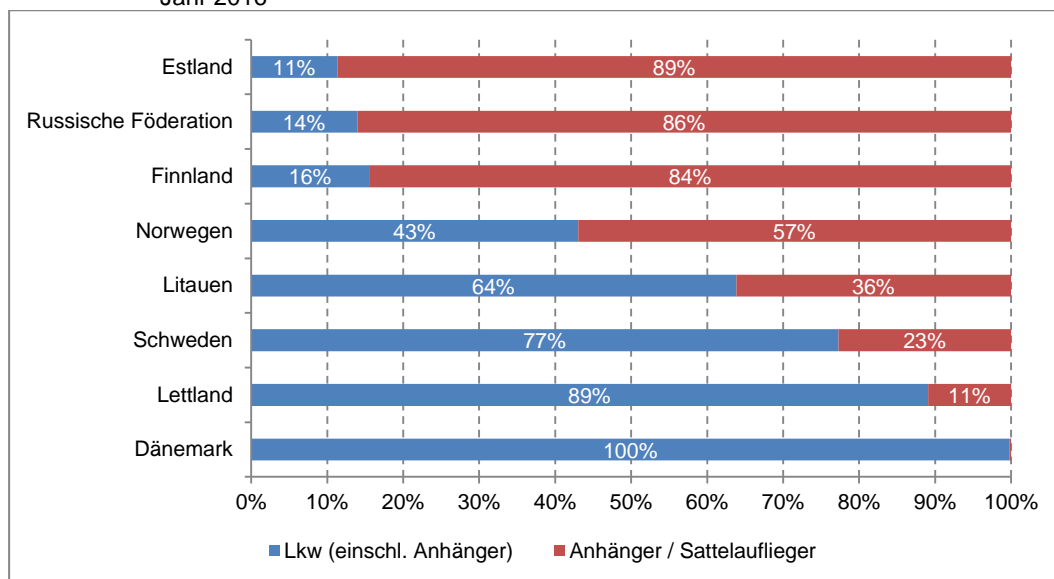
Anhang A

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

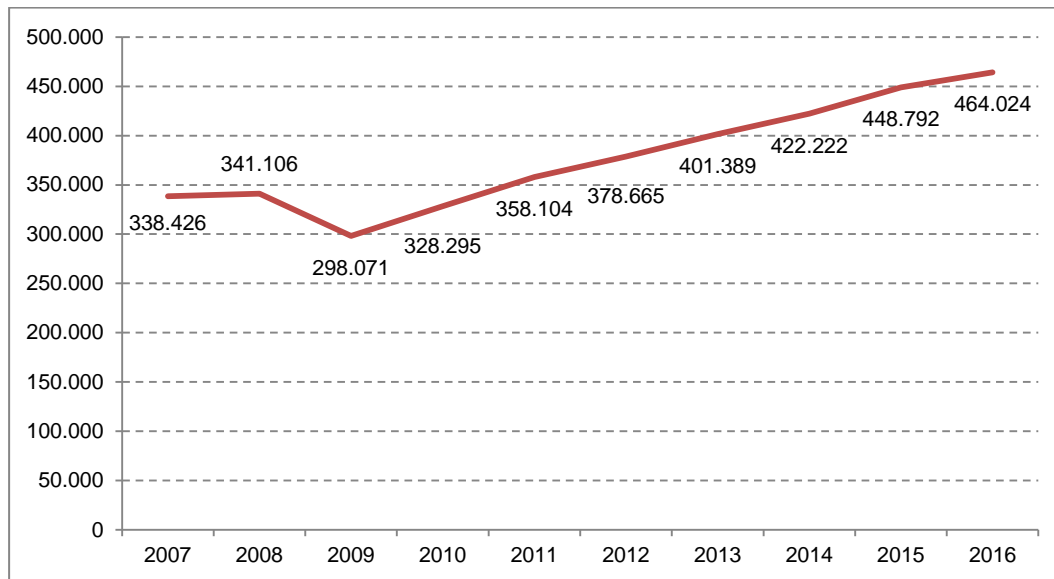
	Insgesamt			Lkw (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger		
	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ	2016	2015	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.751,9	1.765,2	-0,7	1.288,9	1.250,8	3,1	463,0	514,4	-10,0
darunter:									
Schweden	732,5	785,8	-6,8	566,1	586,4	-3,5	166,3	199,4	-16,6
Dänemark	595,7	544,9	9,3	594,5	543,1	9,5	1,2	1,8	-32,7
Finnland	278,0	295,4	-5,9	43,4	37,0	17,4	234,6	258,4	-9,2
Litauen	78,9	70,0	12,6	50,4	45,7	10,2	28,5	24,4	17,0
Norwegen	32,8	28,5	15,1	14,1	11,9	18,7	18,7	16,6	12,5
Lettland	20,8	27,3	-23,9	18,5	25,6	-27,5	2,3	1,8	28,5
Estland	6,6	5,0	33,7	0,8	0,5	57,9	5,9	4,5	31,1
Russ. Föderation	5,3	7,2	-25,2	0,7	0,7	12,3	4,6	6,5	-29,1

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

Abbildung A: Prozentuale Anteile der einzelnen Fahrzeugarten am Umschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten im Jahr 2016



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

Anhang BAbbildung B: Zahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke seit 2007

Quelle: Øresundsbron. Eigene Darstellung.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: Juli 2017

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
