



Bundesaamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2019

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	2
2 Gesamtentwicklung	4
2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten.....	4
2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen	7
2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten.....	11
2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen	13
3 Containerverkehre	14
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten.....	14
3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen	18
4 RoRo-Verkehre	20
4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten	20
4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen	21
Anhang	24

1 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Seehäfen im Jahr 2019. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Jahr 2019 entfielen auf den Kurzstreckenseeverkehr rund 180,8 Mio. t Güter (ohne Eigengewichte der Ladungsträger), mithin rund 61,4 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen. Im Vergleich zum Jahr 2018 sank die Menge der ein- und ausgeladenen Seegüter um rund 1,6 Prozent. Maßgeblich waren vor allem Umschlagsrückgänge im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich, Dänemark, Lettland und Schweden. Aufgrund ihrer geographischen Lage standen deutsche Häfen weiterhin vor allem bei Kurzstreckenseeverkehren mit der Russischen Föderation, dem Vereinigten Königreich und Skandinavien mit Häfen in den Niederlanden, Belgien, Polen und Frankreich im Wettbewerb. Gesamtentwicklung
- Mit rund 54,7 Mio. t entfiel der höchste Anteil des Gesamtgüterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 weiterhin auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern (rd. 30,2 %). Gemeinsam mit den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden u.ä.“ sowie „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ vereinten sie im Jahr 2019 knapp drei Viertel des gesamten empfangsseitigen Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Im seeseitigen Versand deutscher Häfen entfielen im Jahr 2019 rund zwei Drittel des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die vier umschlagsstärksten Güterabteilungen „Nicht identifizierbare Güter“, „Chemische Erzeugnisse“, „Fahrzeuge“, und „Nahrungs- und Genussmittel“. Güterabteilungen
- Differenziert nach Ladungsarten entfielen im Jahr 2019 rund 28,0 Prozent des mengenmäßigen Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Container. Flüssige und feste Massengüter, die beim seeseitigen Empfang dominieren, erreichten Anteilswerte von rund 23,6 bzw. 23,2 Prozent. Weitere rund 16,5 Prozent des Güterumschlags deutscher Seehäfen entfielen auf sogenannte RoRo-Verkehre, die übrigen rund 8,7 Prozent auf Stückgüter. Ladungsarten
- Mit rund 48,7 Mio. t entfielen im Jahr 2019 rund 26,9 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg. Es folgten die Bremischen Häfen (rd. 17,6 %), Wilhelmshaven (rd. 10,5 %), Rostock (rd. 9,4 %) und Lübeck (rd. 8,8 %). Während in den Universalhäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Rostock eine vergleichsweise große Bandbreite an Gütern im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen wird, weisen andere deutsche Häfen zum Teil hohe Spezialisierungsgrade in Bezug auf den Umschlag einzelner Güter bzw. Gütergruppen auf. Häfen
- Insgesamt schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2019 im Kurzstreckenseeverkehr knapp 5,7 Mio. TEU um – rund 3,0 Prozent weniger als im Jahr 2018. Der Containerverkehre

Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr entwickelte sich damit im Vergleichszeitraum schwächer als der Gesamtcontainerumschlag, der mit knapp 15,1 Mio. TEU nur geringfügig unter dem Vorjahreswert lag. Maßgeblich für den Rückgang des Containerumschlags waren im Jahr 2019 insbesondere geringere Umschlagsmengen im innerdeutschen Verkehr sowie im grenzüberschreitenden Versand in Richtung Vereinigtes Königreich, Schweden, Finnland und Frankreich. Deutsche Containerhäfen stehen im Wettbewerb mit niederländischen, belgischen und polnischen Häfen – vor allem auf den Relationen mit dem Vereinigten Königreich, der Russischen Föderation und Skandinavien. Zwar erreichten deutsche Containerhäfen im Jahr 2019 weiterhin deutlich höhere Containerumschläge als benachbarte, ausländische Hafenstandorte. Im Gegensatz zu deutschen Häfen verzeichneten die Seehäfen in Belgien, den Niederlanden und Polen im Jahr 2019 allerdings Zuwächse ihres Containerumschlags im Kurzstreckenseeverkehr.

- Im RoRo-Verkehr schlugen die deutschen Ostseehäfen im Jahr 2019 kumuliert knapp 1,4 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und knapp 0,6 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um, mithin insgesamt knapp 2,0 Mio. Ladungsträger. Dies waren rund 0,4 Prozent mehr als im Jahr 2018. Maßgeblich für die Zunahme der RoRo-Verkehre im Jahr 2019 waren vor allem die höheren Fahrzeugumschläge auf den Relationen mit Schweden, Litauen und Norwegen. Die Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr auf den drei genannten Relationen zeigten sich sowohl beim Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) und unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern als auch beim Empfang und Versand. Den zum Teil sehr hohen Zuwächsen auf den zuvor genannten Relationen standen im Jahr 2019 Rückgänge im Verkehr mit Dänemark, Finnland und Lettland gegenüber. Mit über 0,7 Mio. Einheiten entfiel der größte Teil des Gesamtumschlags der deutschen Ostseehäfen von Lkw (einschließlich Anhänger) und unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelzugmaschinen im Jahr 2019 auf Lübeck; auf den weiteren Plätzen folgten Puttgarden und Rostock mit jeweils über 0,5 Mio. Einheiten sowie Kiel mit knapp 0,2 Mio. Einheiten. Rund 82 Prozent der Finnlandverkehre wurden im Jahr 2019 über Lübeck abgewickelt, rund 78 Prozent der Dänemarkverkehre über Puttgarden. Die aufkommensträchtigen Verkehre mit Schweden teilten sich in der Hauptsache Lübeck (rd. 55 %), Rostock (rd. 37 %) und Kiel (rd. 7 %).

RoRo-Verkehre

2 Gesamtentwicklung

2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes schlugen die deutschen Seehäfen im Jahr 2019 insgesamt rund 294,5 Mio. t Güter um (ohne Eigengewichte der Ladungsträger). Im Vergleich zum Vorjahr nahm der Seegüterumschlag damit um rund 0,3 Prozent ab (2018: 295,3 Mio. t).¹ Auf den Kurzstreckenseeverkehr² entfielen im Jahr 2019 rund 180,8 Mio. t Güter (ohne Eigengewichte der Ladungsträger), mithin rund 61,4 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen. Im Vergleich zum Jahr 2018 sank die Menge der ein- und ausgeladenen Seegüter um rund 1,6 Prozent. Mit rund 115,7 Mio. t übertraf der Gütereingang im Jahr 2019 den Versand deutlich. Tabelle 1 stellt den Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr differenziert nach Fahrtgebieten dar. Für den Rückgang des Kurzstreckenseeverkehrs im Jahr 2019 zeichneten demnach vor allem die geringeren Umschläge im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich, Dänemark, Lettland und Schweden verantwortlich. Der Güterumschlag im innerdeutschen Seeverkehr sank um rund 6,4 Prozent auf rund 7,6 Mio. t. Umschlagszuwächse waren im Vergleichszeitraum hingegen u.a. mit Norwegen, der Russischen Föderation, die mit rund 26,6 Mio. t weiterhin den Spitzenplatz im Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Häfen belegte, und Litauen zu verzeichnen. Umschlagszuwächse im mehrstelligen Prozentbereich zeigten sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr ausgehend von einem niedrigen Niveau im Seeverkehr mit einigen nordafrikanischen Mittelmeeranrainerstaaten, u.a. Libyen und Marokko.

Güterumschlag
deutscher Seehäfen

¹ Aufgrund von Korrekturen des Statistischen Bundesamtes weichen die statistischen Ergebnisse im vorliegenden Bericht teilweise von den Ausweisungen in früheren Berichten ab.

² Der Begriff „Kurzstreckenseeverkehr“ bezeichnet im Folgenden Beförderungen zwischen deutschen Seehäfen und Häfen im geographischen Europa, im Mittelmeerraum sowie am Schwarzen Meer. Neben den EU-Mitgliedstaaten wurden im Einzelnen folgende Staaten/Gebiete einbezogen: Ägypten, Albanien, Algerien, Bosnien-Herzegowina, Faröer, Georgien, Gibraltar, Israel, Island, Libanon, Libyen, Marokko, Moldau, Montenegro, Norwegen, besetzte palästinensische Gebiete, Russland, Syrien, Tunesien, Türkei, Ukraine.

Tabelle 1: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2019	2018	Δ	2019	2018	Δ	2019	2018	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	7,6	8,1	-6,4	3,3	3,7	-12,1	4,3	4,4	-1,5
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	173,2	175,6	-1,4	112,4	112,1	0,3	60,8	63,5	-4,3
Europa	165,9	170,3	-2,6	109,0	110,3	-1,1	56,9	60,0	-5,3
Europäische Union	109,9	117,9	-6,8	62,3	67,1	-7,2	47,6	50,9	-6,3
darunter:									
Schweden	24,4	25,3	-3,5	13,7	14,3	-3,9	10,6	11,0	-3,1
Vereinigtes Königreich	14,3	16,3	-12,5	8,2	8,7	-4,9	6,0	7,6	-21,0
Finnland	15,9	16,4	-2,7	10,7	10,7	-0,1	5,2	5,6	-7,7
Dänemark	12,2	13,6	-10,0	5,3	6,2	-14,2	6,9	7,4	-6,6
Niederlande	8,4	8,8	-4,6	5,2	5,3	-2,1	3,2	3,4	-8,4
Lettland	5,1	6,3	-18,5	3,9	5,1	-23,4	1,2	1,2	2,1
Polen	5,0	5,4	-7,7	3,1	3,4	-7,5	1,8	2,0	-8,1
Litauen	5,5	5,0	11,0	3,4	3,1	10,5	2,1	1,9	11,8
Belgien	4,9	4,9	-0,8	1,7	1,7	4,5	3,1	3,2	-3,4
Frankreich	3,2	4,0	-18,3	2,1	2,6	-18,3	1,1	1,4	-18,3
Spanien	3,8	3,9	-3,9	1,6	2,0	-21,1	2,2	1,9	14,2
Estland	1,7	1,8	-5,3	1,2	1,2	-4,8	0,6	0,6	-6,4
Portugal	1,4	1,8	-19,1	0,8	1,0	-19,0	0,6	0,7	-19,3
Griechenland	1,3	1,0	29,0	0,2	0,3	-25,5	1,1	0,7	53,7
übrige europäische Länder	56,0	52,4	6,9	46,8	43,2	8,2	9,2	9,2	0,6
darunter:									
Russische Föderation	26,6	26,1	1,7	23,3	22,5	3,5	3,3	3,7	-9,0
Norwegen	23,2	21,2	9,2	19,9	18,1	9,5	3,3	3,1	7,4
Türkei	3,7	3,5	6,6	1,4	1,3	7,5	2,3	2,2	6,1
Übrige Länder	7,3	5,3	37,9	3,4	1,8	84,0	3,9	3,5	13,4
darunter:									
Ägypten	1,8	1,5	19,6	0,7	0,6	20,3	1,1	0,9	19,1
Marokko	2,0	1,4	39,0	0,4	0,4	-1,0	1,6	1,0	54,8
Libyen	1,4	0,2	479,9	1,4	0,2	651,7	0,1	0,1	-12,3
Insgesamt	180,8	183,7	-1,6	115,7	115,9	-0,1	65,1	67,9	-4,1

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

Die deutschen Seehäfen stehen aufgrund ihrer geographischen Lage vor allem mit Häfen in Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Polen im Wettbewerb. Tabelle 2 weist dahingehend für die vorstehend genannten Staaten die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 aus. Deutlich erkennbar ist die anhaltend hohe Bedeutung der Russischen Föderation für die Kurzstreckenseeverkehre aller aufgeführten Nationen. Wie deutsche Seehäfen erzielten auch niederländische und polnische Seehäfen im Jahr 2019 die höchste Umschlagsleistung mit der Russischen Föderation. Mit rund 76,2 Mio. t fiel diese in den Niederlanden im Jahr 2019 fast drei Mal so hoch aus wie in Deutschland, in Polen blieb sie mit rund 15,4 Mio. t deutlich dahinter zurück. Mit Ausnahme Polens sind für alle aufgeführten Hafenstandorte des Weiteren die Kurzstreckenseeverkehre mit dem Vereinigten Königreich bedeutsam. In belgischen und französischen Seehäfen entfielen auf sie im Jahr 2019 erneut die höchsten Umschlagsanteile. Hohe Umschlagsvolumina teilen sich deutsche und polnische Seehäfen ferner im Kurz-

Güterumschlag belgischer, niederländischer, französischer und polnischer Seehäfen

streckenseeverkehr mit Schweden sowie insbesondere deutsche und niederländische Seehäfen im Verkehr mit Norwegen. Im Kurzstreckenseeverkehr mit den nordafrikanischen Mittelmeeranrainerstaaten waren Häfen in Belgien, den Niederlanden und Frankreich im Jahr 2019 vergleichsweise stärker engagiert als die deutschen Seehäfen, gleiches gilt in Bezug auf die iberische Halbinsel.

Tabelle 2: Güterumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 nach Fahrtgebieten

	Deutschland		Belgien		Niederlande		Frankreich		Polen	
	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %
Insgesamt	180,8	100,0	145,7	100,0	318,6	100,0	181,7	100,0	69,8	100,0
Europa	173,5	95,9	134,8	92,5	298,3	93,6	145,0	79,8	63,7	91,2
Europäische Union	117,5	65,0	93,2	63,9	165,2	51,9	103,9	57,2	43,6	62,4
darunter:										
Schweden	24,4	13,5	8,0	5,5	9,6	3,0	1,2	0,7	10,7	15,3
Vereinigtes Königreich	14,3	7,9	25,5	17,5	68,7	21,6	32,8	18,1	3,4	4,8
Finnland	15,9	8,8	7,6	5,2	10,2	3,2	0,7	0,4	2,9	4,1
Dänemark	12,2	6,8	2,2	1,5	3,0	0,9	0,2	0,1	1,4	1,9
Niederlande	8,4	4,6	4,5	3,1	3,0	0,9	10,3	5,6	4,5	6,5
Deutschland	7,6	4,2	4,2	2,9	6,4	2,0	3,3	1,8	9,6	13,7
Lettland	5,1	2,8	2,8	1,9	6,3	2,0	1,0	0,6	1,6	2,3
Polen	5,0	2,8	2,3	1,6	4,3	1,3	0,8	0,5	1,2	1,7
Litauen	5,5	3,0	2,0	1,4	3,9	1,2	1,6	0,9	1,7	2,4
Belgien	4,9	2,7	3,5	2,4	5,5	1,7	8,5	4,7	3,1	4,4
Frankreich	3,2	1,8	8,5	5,9	10,0	3,1	17,9	9,8	0,5	0,7
Spanien	3,8	2,1	8,4	5,8	13,0	4,1	11,7	6,5	1,5	2,2
Estland	1,7	1,0	1,5	1,1	2,3	0,7	0,4	0,2	0,6	0,9
Portugal	1,4	0,8	2,7	1,8	5,9	1,8	2,2	1,2	0,3	0,4
Italien	1,4	0,8	2,2	1,5	2,8	0,9	5,8	3,2	0,5	0,7
Griechenland	1,3	0,7	2,3	1,6	1,3	0,4	1,5	0,8	0,1	0,1
übrige europäische Länder	56,0	31,0	41,6	28,6	133,1	41,8	41,1	22,6	20,1	28,8
darunter:										
Russische Föderation	26,6	14,7	20,7	14,2	76,2	23,9	24,7	13,6	15,4	22,1
Norwegen	23,2	12,8	6,0	4,1	35,4	11,1	6,7	3,7	3,8	5,4
Türkei	3,7	2,1	12,0	8,2	7,6	2,4	6,2	3,4	0,8	1,1
Übrige Länder	7,3	4,1	10,9	7,5	20,3	6,4	36,7	20,2	6,2	8,8
darunter:										
Ägypten	1,8	1,0	3,7	2,6	11,1	3,5	9,6	5,3	4,2	6,1
Marokko	2,0	1,1	2,3	1,6	2,3	0,7	4,1	2,3	1,0	1,4
Libyen	1,4	0,8	0,3	0,2	1,2	0,4	3,3	1,8	-	-

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

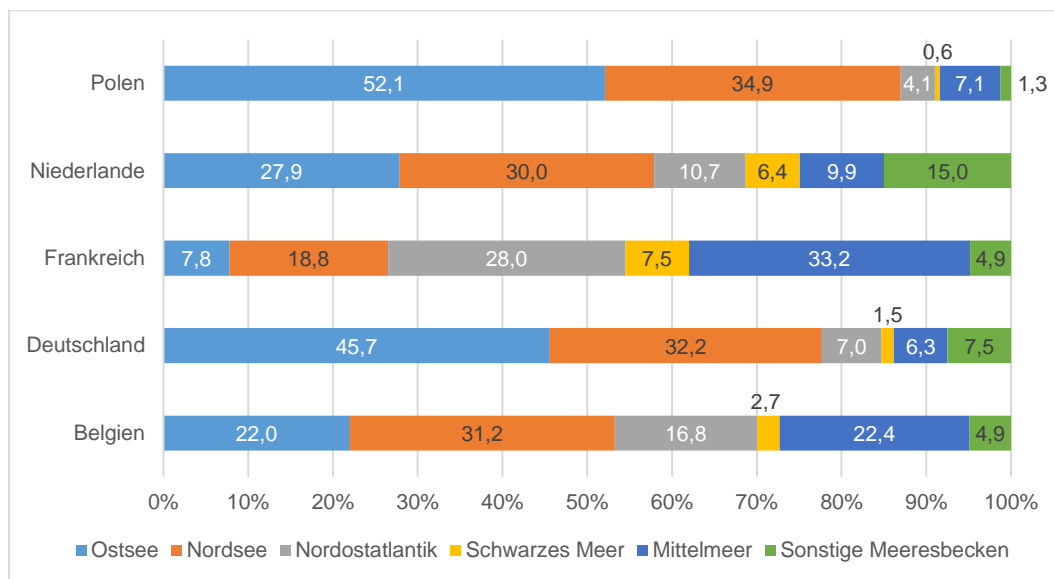
Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 07.10.2020 (Polen), 27.10.2020 (Frankreich), 10.06.2020 (Niederlande, Belgien). Eigene Berechnungen.

Vollständige Angaben zum Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr liegen derzeit nur bis zum Jahr 2018 vor. Nach aktuellen Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat) wurden im Jahr 2018 in den Haupthäfen der 28 EU-Mitgliedstaaten im Rahmen von Kurzstreckenseeverkehren

Kurzstreckenseeverkehr
in der EU-28 im Jahr 2018

über 2,4 Mrd. t Güter umgeschlagen.¹ Im Vergleich zum Jahr 2017 entsprach dies einem Anstieg um rund 3,3 Prozent. Auf Häfen im Vereinigten Königreich und Italien entfielen hiervon im Jahr 2018 jeweils über 0,3 Mrd. t Güter, auf Häfen in den Niederlanden knapp 0,3 Mrd. t Güter. Mit einem Umschlagsvolumen von knapp 0,2 Mrd. t Gütern erreichten deutsche Seehäfen im Jahr 2018 einen Anteil von über 7 Prozent am gesamten Güterumschlag im EU-Kurzstreckenseeverkehr. Abbildung 1 differenziert die Umschlagsentwicklung im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 für deutsche, belgische, französische, niederländische und polnische Seehäfen nach Meeresregionen. Deutlich wird nochmals die hohe Bedeutung insbesondere des Ostseeraums für die Seehäfen in Deutschland und Polen sowie die vergleichsweise stärkere Ausrichtung der Seehäfen in den Niederlanden, Belgien und Frankreich auf den Nordostatlantik und die Mittelmeerregion. Mit Werten zwischen rund 30,0 und 34,9 Prozent erreicht der Nordseeraum im Jahr 2018 hingegen bei den deutschen, belgischen, niederländischen und polnischen Seehäfen ähnliche Anteile am Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr; die französischen Seehäfen fallen hier mit einem Anteilswert von rund 18,8 Prozent etwas ab.

Abbildung 1: Seegüterumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2018 nach Meeresregionen, Anteile in %



Anmerkung: Abweichungen von 100 Prozent sind rundungsbedingt.

Quelle: Eurostat (Stand: 22.02.2020). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

Mit rund 54,7 Mio. t entfielen im Jahr 2019 rund 30,2 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf nicht identifizierbare Güter in Containern

Kurzstreckenseeverkehr
nach Güterabteilungen

¹ Werden Doppelzählungen von denselben Waren, die als Abgänge eines Hafens und als Zugänge eines anderen Hafens gemeldet wurden, ausgeschlossen, so wurden zwischen den Haupthäfen der 28 EU-Mitgliedstaaten und Häfen im geographischen Europa, im Mittelmeerraum sowie am Schwarzen Meer im Jahr 2018 insgesamt über 1,9 Mrd. t Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies ein Plus von rund 3,2 Prozent.

und Wechselbehältern (siehe Tabelle 3). Auf den weiteren Plätzen folgten – bezogen auf die Umschlagsmengen – die Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ mit rund 29,7 Mio. t bzw. einem Anteil von rund 16,4 Prozent sowie „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ mit rund 19,5 Mio. t bzw. einem Anteil von rund 10,8 Prozent. Eine Differenzierung des Gesamtumschlags nach Verkehrsbeziehungen zeigt deutliche Unterschiede bezüglich der Güterstrukturen im seeseitigen Empfang und Versand. Während die nicht identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehälter bezogen auf die Umschlagsmengen eine hohe Paarigkeit aufweisen, dominieren empfangsseitig die in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ und „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ zusammengefassten Massengüter. Im seeseitigen Versand kommt neben Containern hingegen insbesondere chemischen Erzeugnissen, Fahrzeugen, Nahrungs- und Genussmitteln sowie Metallen und Metallerzeugnissen größere Bedeutung zu.

Tabelle 3: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 nach Güterabteilungen und Verkehrsbeziehungen

	Gesamtumschlag		Empfang		Versand	
	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %
Landwirtschaftliche u. verw. Erzeugnisse	7,8	4,3	5,6	4,8	2,2	3,4
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	29,7	16,4	29,1	25,2	0,5	0,8
Erze, Steine u. Erden u.ä.	19,5	10,8	17,3	14,9	2,3	3,5
Nahrungs- und Genussmittel	7,4	4,1	2,9	2,5	4,5	6,8
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	0,5	0,3	0,1	0,1	0,4	0,6
Holzw., Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	11,1	6,2	9,1	7,8	2,1	3,2
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	15,1	8,4	11,5	10,0	3,6	5,6
Chemische Erzeugnisse etc.	13,3	7,4	5,6	4,8	7,7	11,9
Sonst. Mineralerzeugnisse	2,7	1,5	0,5	0,4	2,3	3,5
Metalle und Metallerzeugnisse	5,8	3,2	1,9	1,6	3,9	6,0
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	1,8	1,0	0,4	0,4	1,4	2,1
Fahrzeuge	6,1	3,4	1,8	1,5	4,3	6,6
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	0,5	0,3	0,2	0,1	0,3	0,5
Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,5	1,4	1,1	1,0	1,4	2,2
Post, Pakete	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Geräte u. Material zur Güterbef.	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sammelgut	2,0	1,1	1,1	0,9	0,9	1,3
Nicht identifizierbare Güter	54,7	30,2	27,5	23,7	27,2	41,8
Sonstige Güter a.n.g.	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Insgesamt	180,8	100,0	115,7	100,0	65,1	100,0

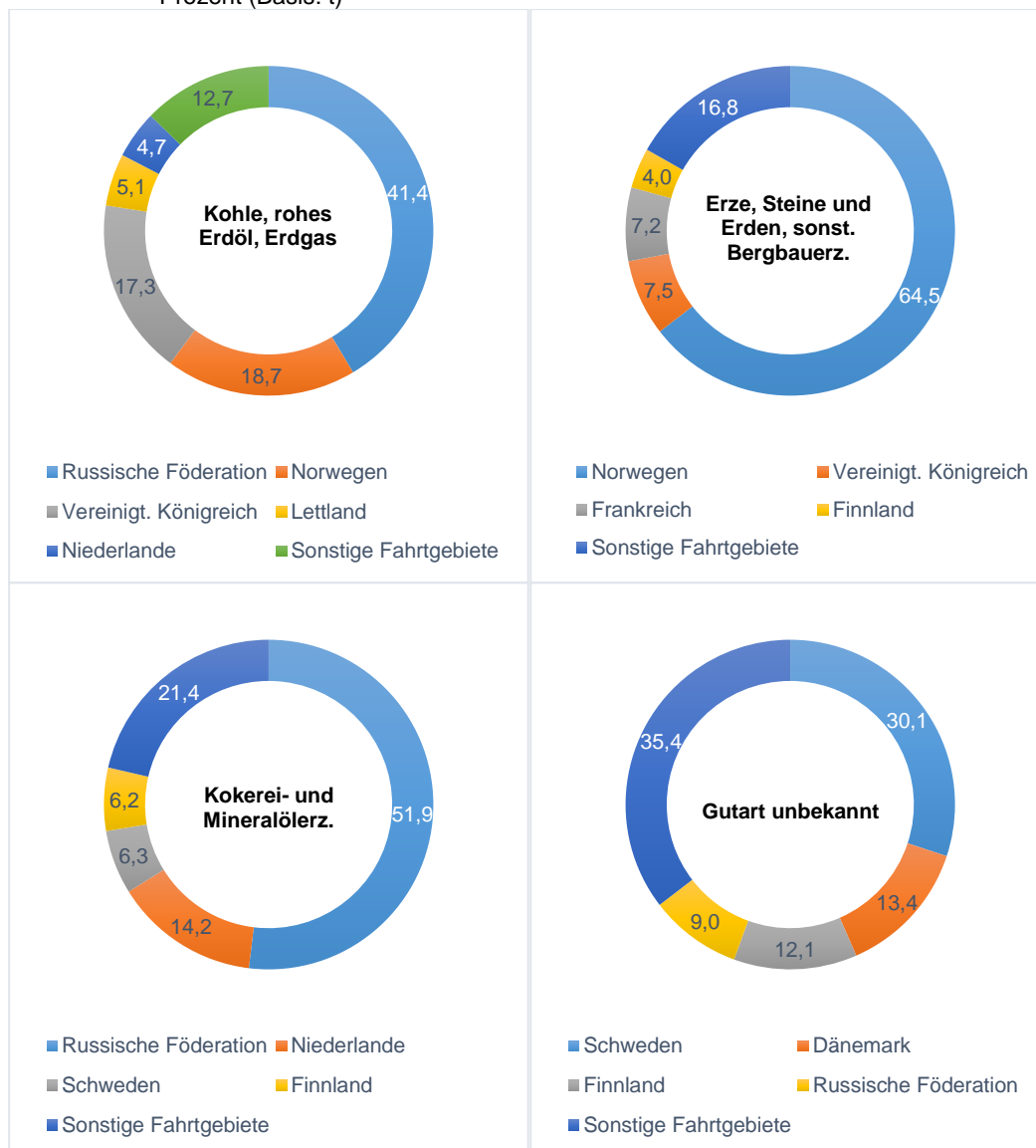
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen.

Knapp drei Viertel des gesamten empfangsseitigen Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2019 auf die vier umschlagsstärksten Güterabteilungen „Nicht identifizierbare Güter“, „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden u.ä.“, und „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“. Die Bedeutung einzel-

Empfangsseitiger Umschlag nach Güterabteilungen und Fahrtgebieten

ner Fahrtgebiete für diese vier Güterabteilungen veranschaulicht Abbildung 2. Deutlich werden insbesondere die hohen Umschlagsvolumina mit der Russischen Föderation beim seeseitigen Empfang fossiler Energieträger sowie die hohe Bedeutung Norwegens als Quelle von Gütern der Abteilung „Erze, Steine, Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“. Die im seeseitigen Empfang umgeschlagenen, nicht näher identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehälter stammten im Jahr 2019 annähernd zu zwei Dritteln aus vier Staaten (Schweden, Dänemark, Finnland, Russische Föderation). Neben den skandinavischen Staaten und der Russischen Föderation erreichten bei einzelnen der betrachteten Güterabteilungen im seeseitigen Empfang vor allem die Niederlande („Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“) und das Vereinigte Königreich („Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“, Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse“) noch größere Anteilswerte.

Abbildung 2: Empfangsseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2019, Anteile in Prozent (Basis: t)

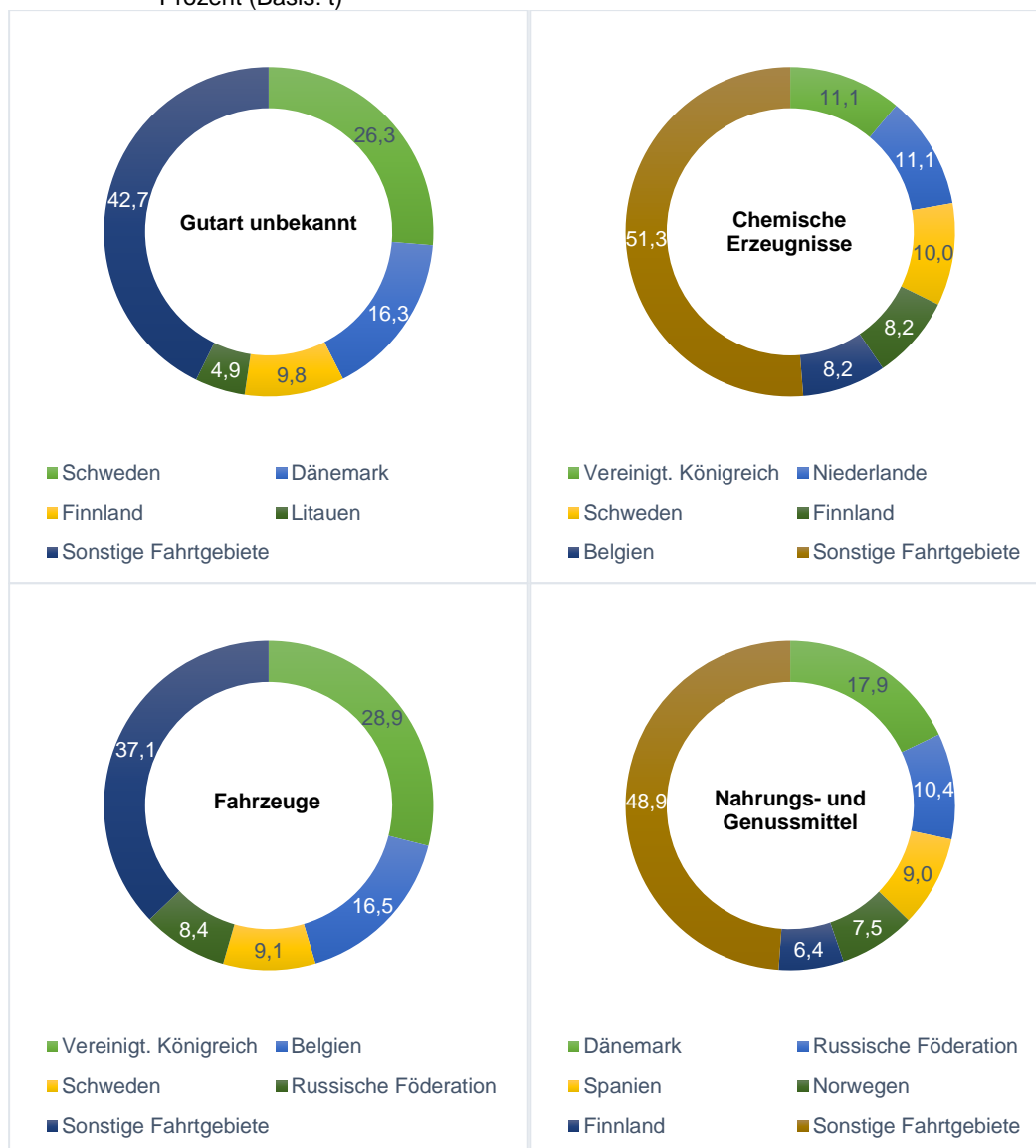


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im seeseitigen Versand deutscher Häfen entfielen im Jahr 2019 rund zwei Drittel des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die vier umschlagsstärksten Güterabteilungen „Nicht identifizierbare Güter“, „Chemische Erzeugnisse“, „Fahrzeuge“, und „Nahrungs- und Genussmittel“. Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete für diese vier Güterabteilungen veranschaulicht Abbildung 3. Wie beim seeseitigen Empfang wird demnach ein hoher Anteil der nicht näher identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehälter mit skandinavischen Ländern umgeschlagen. Chemische Erzeugnisse und Fahrzeuge wurden im Jahr 2019 vorrangig in Richtung Vereinigtes Königreich, Benelux-Staaten und Schweden verschifft, Nahrungs- und Genussmittel vorrangig in Richtung Dänemark, Russische Föderation und Spanien.

Versandseitiger Umschlag nach Güterabteilungen und Fahrtgebieten

Abbildung 3: Versandseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2019, Anteile in Prozent (Basis: t)



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

2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

Differenziert nach Ladungsarten entfielen im Jahr 2019 rund 28,0 Prozent des mengenmäßigen Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Container (siehe Abbildung Tabelle 4). Flüssige und feste Massengüter erreichten mit Umschlagsvolumina von rund 42,7 Mio. t bzw. 41,9 Mio. t Anteilswerte von rund 23,6 bzw. 23,2 Prozent. Mit rund 15,8 Mio. t entfielen weitere rund 8,7 Prozent des Güterumschlags deutscher Seehäfen auf Stückgüter, die ohne Ladungsträger mit dem Seeschiff befördert werden. Hierunter fallen u.a. als Handelsgut deklarierte Kraftfahrzeuge; ihr Umschlagsvolumen im Kurzstreckenseeverkehr betrug im Jahr 2019 knapp 5,0 Mio. t. Der Rest verteilte sich mit Anteilen von rund 10,2 und 6,3 Prozent auf selbstfahrende bzw. nichtselbstfahrende Einheiten. Während beim seeseitigen Empfang im Jahr 2019 mit einem kumulierten Anteil von rund 58,2 Prozent erneut die Massengüter den Umschlag dominierten, kam beim seeseitigen Versand mit einem Anteil von zuletzt rund 38,2 Prozent weiterhin dem Containerumschlag mengenmäßig die höchste Bedeutung zu.

Anteilswerte der
Ladungsarten

Tabelle 4: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 nach Ladungsarten

	Gesamtumschlag		Empfang		Versand	
	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %
Massengut	84,6	46,8	67,4	58,2	17,2	26,4
flüssiges Massengut	42,7	23,6	35,5	30,7	7,1	10,9
festes Massengut	41,9	23,2	31,8	27,5	10,1	15,5
Stückgut	15,8	8,7	7,5	6,5	8,3	12,8
Container	50,6	28,0	25,7	22,2	24,8	38,2
Selbstfahrende Einheiten	18,5	10,2	8,8	7,6	9,7	14,9
Lkw (einschl. Anhänger)	18,5	10,2	8,8	7,6	9,7	14,9
Pkw (einschl. Anhänger) u. Krafträder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nicht selbstfahrende Einheiten	11,4	6,3	6,3	5,4	5,1	7,8
Anhänger/Sattelaufleger für Lkw	8,5	4,7	4,3	3,7	4,2	6,4
Rolltrailer	2,1	1,2	1,5	1,3	0,6	0,9
Eisenbahngüterwagen	0,8	0,4	0,5	0,4	0,3	0,5
Übrige nicht selbstfahrende Einheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Insgesamt	180,8	100,0	115,7	100,0	65,1	100,0

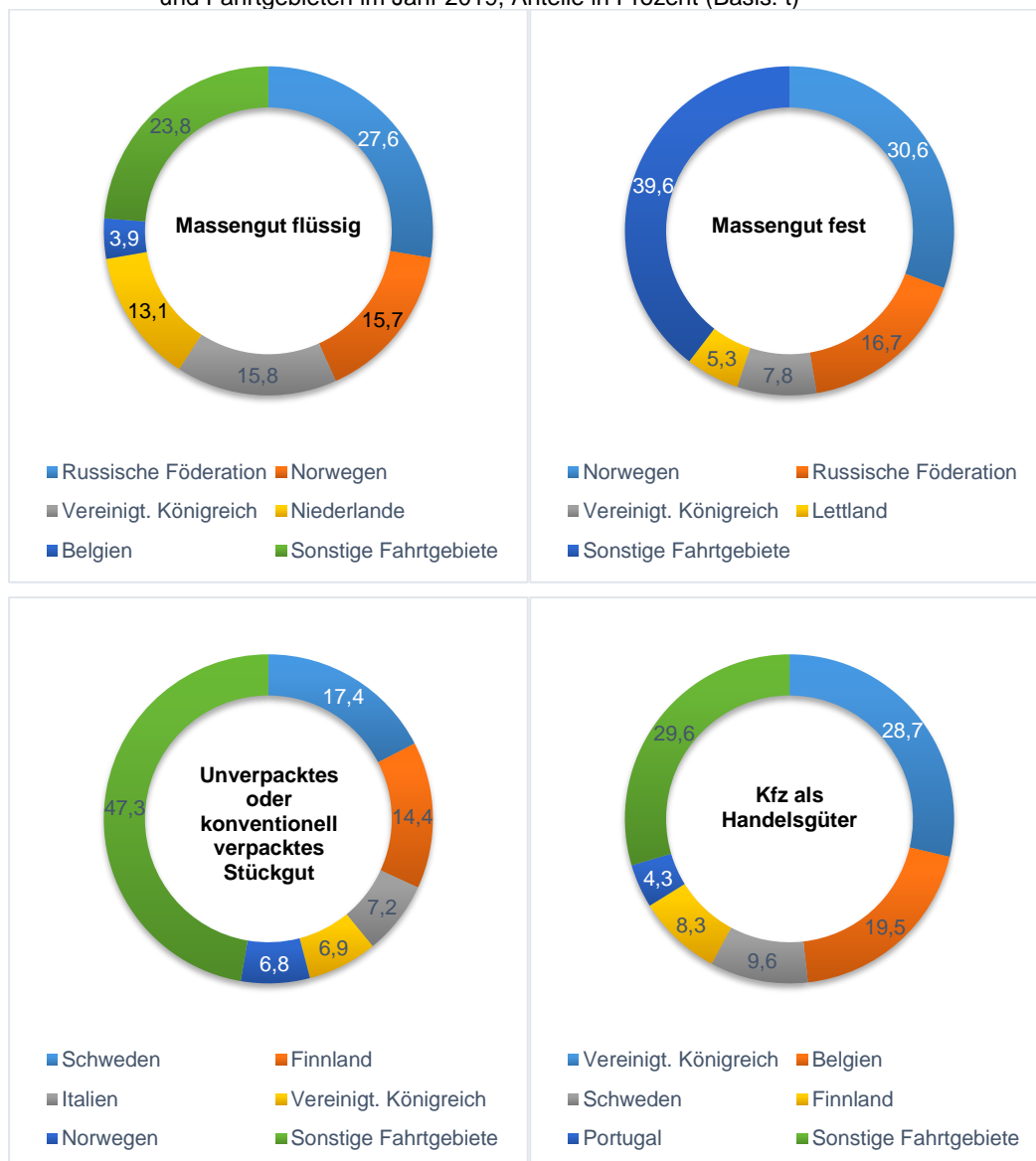
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs für den Seegüterumschlag von flüssigen und festen Massengütern sowie Stückgütern veranschaulicht Abbildung 4. Auf die Entwicklung des Containerumschlags und des RoRo-Verkehrs deutscher Seehäfen wird in nachstehenden Abschnitten noch genauer eingegangen. Mit rund 11,8 Mio. t entfielen im Jahr 2019 rund 27,6 Prozent des gesamten

Kurzstreckenseeverkehr
in regionaler Gliederung
nach Ladungsarten

Umschlags flüssiger Massengüter – hierzu zählen vor allem Erdöl und Mineralölerzeugnisse – auf den Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation; auf den weiteren Plätzen folgten das Vereinigte Königreich, Norwegen und die Niederlande. Bei festen Massengütern war weiterhin Norwegen mit einem Volumen von rund 12,8 Mio. t bzw. einem Anteil von rund 30,6 Prozent am Gesamtumschlag der mengenmäßig bedeutendste Partner im Kurzstreckenseeverkehr. Wie im Vorjahr folgten auf den weiteren Plätzen die Russische Föderation und das Vereinigte Königreich mit Anteilswerten im Jahr 2019 von rund 16,7 bzw. 7,8 Prozent. Beim Umschlag unverpackter oder konventionell verpackter Stückgüter entfielen die größten Mengen im Jahr 2019 auf Kurzstreckenseeverkehre mit Schweden (17,4 %) und Finnland (14,4 %), beim Umschlag von Kraftfahrzeugen, die als Handelsgut deklariert waren, auf das Vereinigte Königreich (28,7 %), Belgien (19,5 %), Schweden (9,6 %), Finnland (8,3 %) und Portugal (4,3 %).

Abbildung 4: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und Fahrtgebieten im Jahr 2019, Anteile in Prozent (Basis: t)



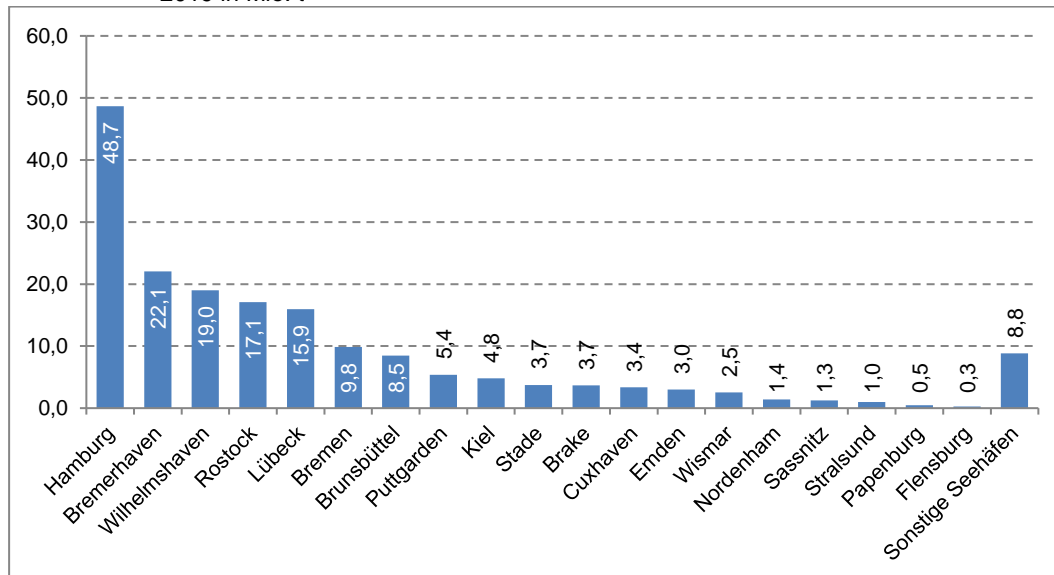
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen

Mit rund 48,7 Mio. t entfielen im Jahr 2019 rund 26,9 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg (siehe Abbildung 5). Die Bremischen Häfen erreichten mit einem kumulierten Umschlagsvolumen von rund 31,9 Mio. t einen Anteil von rund 17,6 Prozent. Den dritten Rang belegte im Jahr 2019 Wilhelmshaven mit einem Umschlagsvolumen von rund 19,0 Mio. t bzw. einem Anteil von rund 10,5 Prozent. Knapp 15,9 Mio. t bzw. ein Anteil von rund 83,7 Prozent des Gesamtgüterumschlags Wilhelmshavens entfielen dabei auf Erdöl. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2019 – wie im Vorjahr – die Seehäfen Rostock und Lübeck mit Umschlagsvolumina im Kurzstreckenseeverkehr in Höhe von 17,1 bzw. 15,9 Mio. t. Mit kumuliert rund 132,6 Mio. t vereinten die vorstehend genannten Häfen im Jahr 2019 etwas weniger als drei Viertel des Gesamtgüterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr.

Güterumschlag nach Häfen

Abbildung 5: Gesamtgüterumschlag ausgewählter Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 in Mio. t

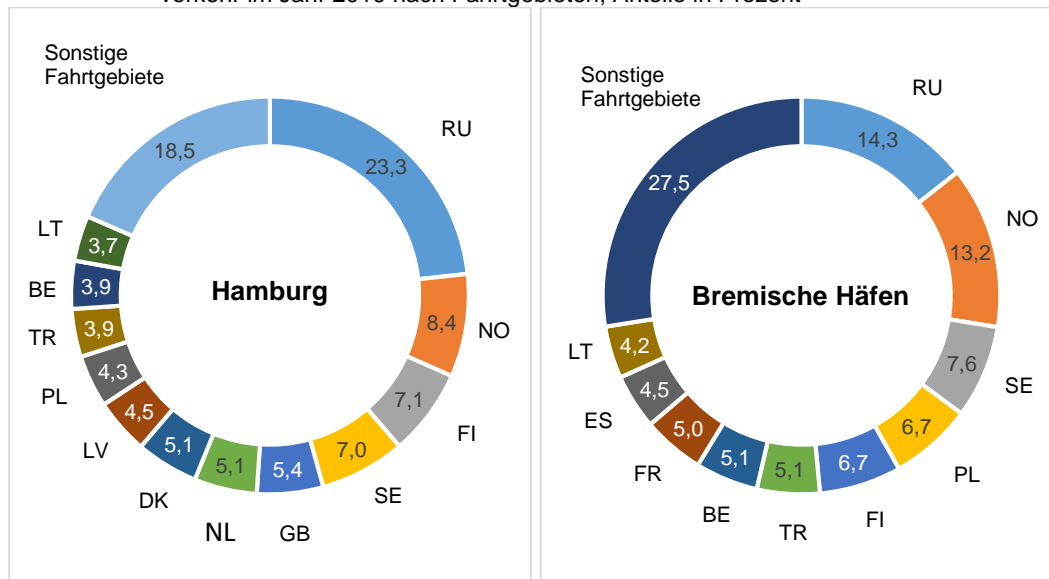


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Für die umschlagstärksten deutschen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 – Hamburg und Bremen/Bremerhaven – zeigt Abbildung 6 die bedeutendsten Fahrtgebiete. Danach erfolgten im Jahr 2019 rund 23,3 Prozent des Gesamtgüterumschlags Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation, weitere rund 8,4 Prozent mit Norwegen. Finnland und Schweden erreichten Umschlagsanteile von rund 7,1 bzw. 7,0 Prozent. Die höchsten Umschlagsvolumina bzw. -anteile im Kurzstreckenseeverkehr der Bremischen Häfen entfielen im Jahr 2019 ebenfalls auf die Russische Föderation (14,3 %) und Norwegen (13,2 %). Auf den weiteren Plätzen folgten Schweden (7,6 %), Polen und Finnland (jeweils 6,7 %).

Hamburg,
Bremen/Bremerhaven

Abbildung 6: Güterumschlag der Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 nach Fahrtgebieten, Anteile in Prozent



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

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

Während in den Universalhäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Rostock eine vergleichsweise große Bandbreite an Gütern im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen wird, weisen andere deutsche Häfen zum Teil hohe Spezialisierungsgrade in Bezug auf den Umschlag einzelner Güter bzw. Gütergruppen auf. Dies gilt nicht allein für die großen Fährhäfen; beispielsweise weisen die Häfen in Wilhelmshaven, Stade und Brunsbüttel eine hohe Abhängigkeit vom Güterumschlag der Energiewirtschaft und der chemischen Industrie bzw. der Petrochemie auf. In Emden dominierte im Jahr 2019 mit Anteilen von rund 23,7 bzw. 40,4 Prozent der Umschlag von Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen sowie Fahrzeugen. In Wismar entfiel mit knapp 1,0 Mio. t der größte Anteil des Umschlags im Jahr 2019 auf die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, gefolgt von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen. Die beiden letztgenannten Güterabteilungen waren mit einem kumulierten Anteil von rund 62,4 Prozent am Gesamtumschlag im Jahr 2019 gleichsam Schwergewichte im Hafen Brake.

Güterumschlag nach Häfen und Güterabteilungen

3 Containerverkehre

3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten

Insgesamt schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2019 im Kurzstreckenseeverkehr knapp 5,7 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) um – rund 3,0 Prozent weniger als im Jahr 2018. Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr entwickelte sich damit im Vergleichszeitraum schwächer als der Gesamtcontainerumschlag, der mit knapp 15,1 Mio. TEU nur geringfügig unter dem Vorjahreswert lag (-0,5 %). Maßgeblich für den Rückgang des Containerumschlags waren im Jahr 2019 insbesondere geringere Umschlagsmen-

Containerumschlag deutscher Seehäfen - Versand

gen im innerdeutschen Verkehr sowie im grenzüberschreitenden Versand in andere EU-Staaten (siehe Tabelle 5). Im Vergleich zum Jahr 2018 nahmen die Containerumschläge im Verkehr innerhalb Deutschlands insgesamt um rund 32,1 Prozent auf knapp 0,3 Mio. TEU ab; im internationalen Versand sanken sie insbesondere im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich (-36,2 %), Schweden (-15,5 %), Finnland (-13,6 %) und Frankreich (-53,2 %).

Tabelle 5: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2019	2018	Δ	2019	2018	Δ	2019	2018	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,25	0,37	-32,1	0,10	0,15	-34,1	0,16	0,22	-30,8
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	5,41	5,46	-1,0	2,84	2,79	1,8	2,57	2,68	-3,9
Europa	4,96	5,04	-1,5	2,68	2,62	2,2	2,28	2,42	-5,6
Europäische Union	3,67	3,83	-4,1	2,05	2,05	-0,4	1,63	1,78	-8,4
darunter:									
Schweden	0,55	0,61	-9,8	0,32	0,34	-5,1	0,23	0,27	-15,5
Finnland	0,52	0,57	-9,3	0,32	0,34	-6,4	0,19	0,22	-13,6
Polen	0,48	0,48	0,6	0,32	0,31	2,8	0,16	0,17	-3,4
Vereinigtes Königreich	0,44	0,46	-5,6	0,33	0,30	11,2	0,10	0,16	-36,2
Dänemark	0,32	0,34	-5,6	0,15	0,16	-7,2	0,18	0,18	-4,2
Litauen	0,28	0,24	14,1	0,14	0,12	15,7	0,13	0,12	12,5
Niederlande	0,18	0,22	-18,3	0,10	0,13	-21,8	0,08	0,09	-13,6
Lettland	0,21	0,18	16,8	0,13	0,10	30,6	0,08	0,08	0,9
Spanien	0,16	0,17	-1,9	0,07	0,10	-27,3	0,09	0,06	39,3
Belgien	0,17	0,16	9,3	0,04	0,03	15,1	0,13	0,12	7,8
Estland	0,10	0,10	1,3	0,05	0,05	9,2	0,05	0,05	-6,2
Frankreich	0,04	0,08	-44,8	0,01	0,01	-3,4	0,03	0,07	-53,2
Griechenland	0,10	0,07	47,1	0,03	0,03	9,5	0,07	0,04	69,4
Portugal	0,05	0,06	-12,8	0,02	0,01	8,4	0,03	0,04	-20,0
übrige europäische Länder	1,29	1,21	6,7	0,64	0,57	11,6	0,66	0,64	2,4
darunter:									
Russische Föderation	0,73	0,71	1,7	0,35	0,32	8,9	0,38	0,40	-4,1
Norwegen	0,29	0,26	12,3	0,14	0,13	10,8	0,15	0,13	13,7
Türkei	0,25	0,21	18,3	0,14	0,11	21,5	0,11	0,10	14,7
Übrige Länder	0,44	0,42	5,5	0,15	0,16	-5,0	0,29	0,26	12,0
darunter:									
Marokko	0,18	0,15	24,8	0,06	0,06	12,0	0,12	0,09	32,8
Ägypten	0,09	0,11	-12,6	0,02	0,04	-37,4	0,07	0,07	1,2
Insgesamt	5,66	5,83	-3,0	2,93	2,93	0,0	2,73	2,90	-5,9

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

Der Containerumschlag mit der Russischen Föderation – dem nach wie vor wichtigsten Staat im deutschen Kurzstreckenseeverkehr – reduzierte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr versandseitig um rund 4,1 Prozent auf knapp 0,4 Mio. TEU; empfangsseitig stieg das Umschlagsvolumen hingegen um rund 8,9 Prozent an, so dass für das Jahr 2019 – nach Rückgängen in den Vorjahren – insgesamt ein Umschlagsplus mit der Russischen Föderation von rund 1,7 Prozent auf über 0,7 Mio. TEU erzielt wurde. Insgesamt

- Empfang

befand sich das Umschlagsergebnis deutscher Seehäfen empfangsseitig mit rund 2,9 Mio. TEU auf dem Niveau des Vorjahres. Rückläufige Empfangsmengen u.a. aus Schweden (-5,1 %), Finnland (-6,4 %), den Niederlanden (-21,8 %) und Spanien (-27,3 %) wurden im Vergleichszeitraum u.a. durch höhere Empfangsmengen aus dem Vereinigten Königreich und den baltischen Staaten kompensiert. Die größten absoluten Zuwächse verzeichneten deutsche Seehäfen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr beim Containerumschlag mit der Türkei und Litauen, der in beiden Fällen knapp 0,3 Mio. TEU erreichte. Die Containerbeförderungen zwischen deutschen und türkischen Häfen stiegen dabei im Vergleichszeitraum um rund 18,3 Prozent, zwischen Deutschland und Litauen um rund 14,1 Prozent.

Zur Verdeutlichung der Wettbewerbssituation werden in Tabelle 6 die Containerumschläge deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 jenen der Häfen in Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Polen differenziert nach Fahrtgebieten gegenübergestellt. Abermals zeigen sich mehr oder minder stark ausgeprägte Überschneidungen bei den bedienten Fahrtgebieten deutscher und benachbarter Hafenstandorte. So zählten Containerverkehre mit dem Vereinigten Königreich im Jahr 2019 bei allen betrachteten Hafennationen weiterhin zu den umschlagsstärksten. Mit über 1,1 Mio. TEU erzielten die niederländischen Häfen dabei den größten Anteil, gefolgt von belgischen und deutschen Containerhäfen mit Umschlagsvolumina von rund 0,6 bzw. rund 0,4 Mio. TEU. Bei den aufkommensträchtigen Containerverkehren mit der Russischen Föderation stehen deutsche Seehäfen ebenfalls mit belgischen, niederländischen und polnischen Häfen im Wettbewerb. Wie mit Skandinavien und dem Baltikum erzielten deutsche Häfen mit der Russischen Föderation im Jahr 2019 insgesamt höhere Umschlagsergebnisse als die Häfen in Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Polen. Gleiches gilt in Bezug auf den Gesamtcontainerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019. Mit knapp 5,7 Mio. TEU übertraf er deutlich den Containerumschlag in belgischen und niederländischen Seehäfen, der rund 4,6 bzw. 3,4 Mio. TEU betrug. Französische und polnische Häfen schlugen im Jahr 2019 insgesamt rund 1,8 bzw. 2,2 Mio. TEU im Kurzstreckenseeverkehr um.

- Belgische, niederländische, französische und polnische Seehäfen

Tabelle 6: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 nach Fahrtgebieten

	Deutschland		Belgien		Niederlande		Frankreich		Polen	
	in Mio. TEU	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %
Insgesamt	5,66	100,0	4,64	100,0	3,38	100,0	1,81	100,0	2,21	100,0
Europa	5,21	92,1	4,11	88,6	3,19	94,3	1,47	81,4	2,21	100,0
Europäische Union	3,92	69,3	2,96	63,8	2,40	71,0	1,31	72,5	1,96	88,7
darunter:										
Schweden	0,55	9,7	0,21	4,4	0,13	3,8	0,00	0,1	0,11	5,1
Finnland	0,52	9,1	0,34	7,2	0,16	4,8	0,00	0,0	0,14	6,4
Polen	0,48	8,5	0,18	3,8	0,07	2,2	0,04	2,0	0,00	0,1
Vereinigtes Königreich	0,44	7,7	0,61	13,2	1,11	32,8	0,12	6,4	0,18	8,2
Deutschland	0,25	4,4	0,19	4,2	0,04	1,2	0,06	3,4	0,91	41,1
Dänemark	0,32	5,7	0,10	2,1	0,01	0,2	0,00	0,0	0,01	0,6
Litauen	0,28	4,9	0,08	1,7	0,04	1,1	0,01	0,5	0,10	4,4
Niederlande	0,18	3,2	0,06	1,3	0,00	0,1	0,07	3,9	0,14	6,3
Lettland	0,21	3,7	0,10	2,2	0,04	1,1	0,00	0,1	0,05	2,3
Spanien	0,16	2,9	0,27	5,8	0,13	3,9	0,14	7,9	0,00	0,2
Belgien	0,17	3,0	0,00	0,1	0,03	1,0	0,18	9,8	0,26	11,9
Estland	0,10	1,8	0,04	0,9	0,03	0,8	0,00	0,0	0,04	1,6
Frankreich	0,04	0,8	0,17	3,7	0,04	1,3	0,54	29,6	0,00	0,1
Griechenland	0,10	1,8	0,16	3,3	0,03	0,8	0,03	1,4	0,00	0,2
Portugal	0,05	0,9	0,11	2,4	0,16	4,7	0,04	2,0	0,00	0,0
übrige europäische Länder	1,29	22,8	1,15	24,8	0,79	23,4	0,16	8,9	0,25	11,3
darunter:										
Russische Föderation	0,73	12,8	0,41	8,9	0,39	11,5	0,01	0,6	0,24	10,8
Norwegen	0,29	5,1	0,06	1,3	0,21	6,1	0,00	0,0	0,01	0,4
Türkei	0,25	4,4	0,68	14,6	0,08	2,4	0,15	8,1	0,00	0,0
Übrige Länder	0,44	7,9	0,53	11,3	0,19	5,6	0,33	18,5	0,00	0,0
darunter:										
Marokko	0,18	3,3	0,15	3,2	0,06	1,7	0,07	4,1	0,00	0,0
Ägypten	0,09	1,7	0,17	3,7	0,06	1,8	0,03	1,8	0,00	0,0

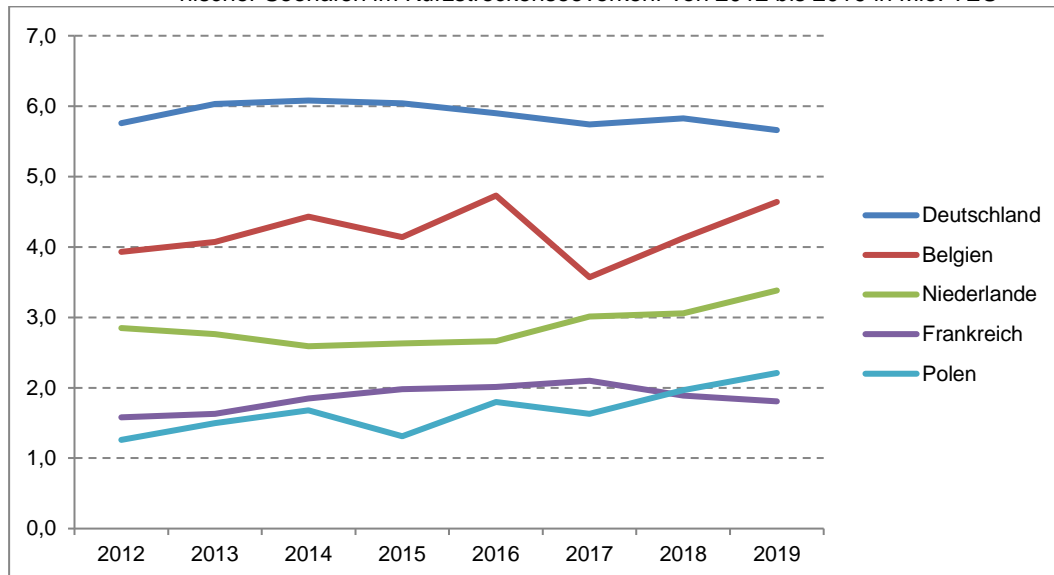
Anmerkung: Pro Land wurden die fünf Fahrtgebiete mit dem höchsten Containerumschlag eingefärbt.
Quelle: Eurostat (Stand: 07.12.2020). Eigene Berechnungen.

Abbildung 7 veranschaulicht die Entwicklung des Containerumschlags deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2019. Abgesehen von deutschen und französischen Häfen verzeichneten danach im Jahr 2019 alle übrigen Nationen eine Zunahme des Containerumschlags ihrer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Die höchsten absoluten Steigerungen wiesen dabei – wie im Vorjahr – die belgischen Seehäfen auf. Dort stieg der Containerumschlag im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um über 0,5 Mio. TEU bzw. rund 12,4 Prozent auf über 4,6 Mio. TEU. Mit einem Plus von rund 12,5 Prozent auf über 2,2 Mio. TEU verbuchten polnische Seehäfen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr die höchsten prozentualen Steigerungen. Die niederländischen Häfen wiesen nach Rückgängen im Zeitraum von 2012 bis 2014 in der Folge steigende Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr auf. Im Jahr 2019 legte dort der Containerumschlag um rund

Containerumschläge
von 2012 bis 2019

10,7 Prozent auf knapp 3,4 Mio. TEU zu. Der Containerumschlag der französischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr ging in 2019 im zweiten Jahr in Folge zurück – zuletzt um knapp 4,5 Prozent auf rund 1,8 Mio. TEU.

Abbildung 7: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr von 2012 bis 2019 in Mio. TEU



Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 07.12.2020). Eigene Berechnungen.

3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen

Die beiden größten deutschen Containerhäfen – Hamburg und Bremerhaven – verzeichneten im Jahr 2019 erneut gegenläufige Entwicklungen. Während Hamburg seinen Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleich zum Jahr 2018 moderat um rund 1,8 Prozent auf knapp 2,9 Mio. TEU steigerte, verbuchten die Bremischen Häfen Rückgänge um rund 7,5 Prozent auf knapp 2,0 Mio. TEU (siehe Tabelle 7).¹ Positiv auf die Umschlagsresultate Hamburgs wirkten sich im Jahr 2019 insbesondere Zuwächse im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation, dem Vereinigten Königreich, Belgien und den baltischen Staaten sowie der Türkei und Marokko aus. Allein im Verkehr mit der Russischen Föderation stiegen die Containerumschläge im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 16,1 Prozent auf rund 0,4 Mio. TEU. Sie war damit in Bezug auf das Containerumschlagsvolumen für Hamburg im Jahr 2019 erneut das wichtigste Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr, gefolgt von Schweden und Finnland. Die Containerumschläge Hamburgs im Verkehr mit Schweden sanken im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 allerdings um rund 12,1 Prozent auf rund 0,3 Mio. TEU, im Verkehr mit Finnland nahmen

Zuwächse in Hamburg,
Rückgänge in Bremerhaven

¹ Als ein Grund für den insgesamt rückläufigen Containerumschlag in Bremerhaven im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr nennt die Bremer Senatorin für Wissenschaft und Häfen die Verlegung von vier Nordatlantikdiensten der Reederei Hapag-Lloyd von Bremerhaven nach Hamburg. Siehe Senatorin für Wissenschaft und Häfen: Schwache Konjunkturlage drückt Ergebnis der Häfen, Pressemitteilung vom 06.01.2020, unter: <https://bremenports.de/schwache-konjunkturlage-drueckt-ergebnis-der-haefen/>, abgerufen am 09.12.2020.

sie um rund 6,8 Prozent auf über 0,2 Mio. TEU ab. Die Umschlagsrückgänge der Bremischen Häfen resultierten im Vergleichszeitraum vor allem aus einer Abnahme der Kurzstreckenseeverkehre mit der Russischen Föderation, Schweden, Finnland und den Niederlanden. Auf allen genannten Relationen verzeichneten die Bremischen Häfen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr zweistellige prozentuale Umschlagsrückgänge. Am höchsten fielen diese mit rund 31,0 Prozent im Verkehr mit den Niederlanden aus. Mit einem Minus von knapp 46.000 TEU bzw. 14,7 Prozent auf knapp 0,3 Mio. TEU zeigten sich die größten absoluten Abnahmen der Bremischen Häfen im Vergleichszeitraum im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation. Wie Hamburg verzeichneten die Bremischen Häfen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Abnahme der Containerumschläge im Seeverkehr mit Schweden und Finnland, den Niederlanden sowie Frankreich und Spanien.

Tabelle 7: Containerumschlag des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in den Jahren 2018 und 2019 nach Fahrtgebieten

	Hamburg			Bremen/Bremerhaven		
	2019	2018	Δ	2019	2018	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,04	0,06	-42,2	0,05	0,08	-37,4
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	2,81	2,73	2,8	1,93	2,06	-6,4
Europa	2,52	2,46	2,6	1,79	1,92	-7,1
Europäische Union	1,89	1,92	-1,4	1,20	1,32	-9,0
darunter:						
Schweden	0,30	0,34	-12,1	0,17	0,21	-18,1
Finnland	0,24	0,26	-6,8	0,14	0,16	-15,1
Polen	0,21	0,21	1,8	0,23	0,23	-2,2
Vereinigtes Königreich	0,21	0,19	9,3	0,11	0,11	-2,1
Dänemark	0,20	0,19	5,3	0,13	0,13	-5,3
Litauen	0,16	0,14	16,7	0,10	0,09	14,2
Niederlande	0,07	0,09	-16,3	0,04	0,06	-31,0
Lettland	0,11	0,10	13,8	0,06	0,05	4,3
Spanien	0,06	0,07	-13,3	0,06	0,07	-14,6
Belgien	0,10	0,08	37,5	0,05	0,06	-13,9
Estland	0,07	0,06	13,7	0,02	0,03	-30,8
Frankreich	0,04	0,06	-35,7	0,00	0,02	-73,1
Griechenland	0,05	0,06	-12,1	0,02	0,01	19,3
Portugal	0,01	0,02	-58,6	0,04	0,03	17,1
übrige europäische Länder	0,63	0,54	16,9	0,58	0,60	-3,0
darunter:						
Russische Föderation	0,40	0,34	16,1	0,27	0,31	-14,7
Norwegen	0,10	0,09	13,5	0,18	0,17	8,6
Türkei	0,13	0,11	22,3	0,12	0,10	14,1
Übrige Länder	0,29	0,28	4,9	0,14	0,14	3,5
darunter:						
Marokko	0,11	0,08	42,4	0,06	0,06	-0,4
Israel	0,09	0,10	-6,9	0,05	0,04	21,8
Ägypten	0,07	0,08	-14,3	0,03	0,03	-12,8
Insgesamt	2,85	2,80	1,8	1,98	2,14	-7,5

Quelle: Eurostat (Stand: 09.12.2020). Eigene Berechnungen.

4 RoRo-Verkehre

4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamt schlugen die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im Jahr 2019 im RoRo-Verkehr kumuliert knapp 1,4 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und knapp 0,6 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um, mithin insgesamt knapp 2,0 Mio. Ladungsträger. Im Vergleich zum Jahr 2018 bedeutete dies einen Zuwachs von insgesamt rund 0,4 Prozent (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 8). Während der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) im Vergleichszeitraum um rund 0,6 Prozent abnahm, legte jener von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern um rund 2,7 Prozent zu. Der Anteil letzterer an den insgesamt in deutschen Ostseehäfen im RoRo-Verkehr umgeschlagenen Ladeeinheiten erreichte damit im Jahr 2019 rund 29,7 Prozent. Maßgeblich für die Zunahme der RoRo-Verkehre im Jahr 2019 waren vor allem die höheren Fahrzeugumschläge auf den Relationen mit Schweden, Litauen und Norwegen. Die Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr auf den drei genannten Relationen zeigten sich sowohl beim Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) und unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern als auch beim Empfang und Versand.¹ Im Verkehr mit Schweden stieg der Fahrzeugumschlag im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,7 Prozent auf insgesamt rund 0,8 Mio. Einheiten, darunter rund 0,6 Mio. Lkw. Auf Schweden entfielen damit im Jahr 2019 rund 40,2 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags der deutschen Ostsee-Fährhäfen. Überproportionale Umschlagssteigerungen in Höhe von rund 61,4 Prozent bzw. 31,9 Prozent verzeichneten im Vergleichszeitraum die Verkehre mit Norwegen und Litauen.

Umschlagsentwicklung in deutschen Ostseehäfen von Lkw, Anhängern bzw. Sattelaufliegern

Tabelle 8: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Fahrzeugart

	Insgesamt			Lkw (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger		
	2019	2018	Δ	2019	2018	Δ	2019	2018	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.972,5	1.964,9	0,4	1.385,9	1.393,8	-0,6	586,6	571,2	2,7
darunter:									
Schweden	793,0	772,4	2,7	586,0	571,6	2,5	207,1	200,8	3,1
Dänemark	680,3	707,6	-3,9	677,5	704,4	-3,8	2,8	3,2	-11,8
Finnland	335,4	347,8	-3,5	31,9	36,9	-13,5	303,5	310,9	-2,4
Litauen	89,8	68,7	30,7	52,4	40,2	30,3	37,4	28,5	31,3
Norwegen	38,4	23,8	61,4	15,0	10,2	47,0	23,4	13,6	72,2
Lettland	25,6	33,4	-23,3	22,4	29,6	-24,4	3,2	3,8	-14,9
Estland	5,4	3,5	56,2	0,5	0,3	57,5	4,9	3,1	56,0
Russ. Föderation	3,8	3,5	8,5	0,1	0,2	-68,4	3,7	3,3	13,3

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

Den zum Teil sehr hohen Zuwächsen auf den zuvor genannten Relationen standen im Jahr 2019 Rückgänge im Verkehr mit Dänemark, Finnland und Lettland gegenüber. Der

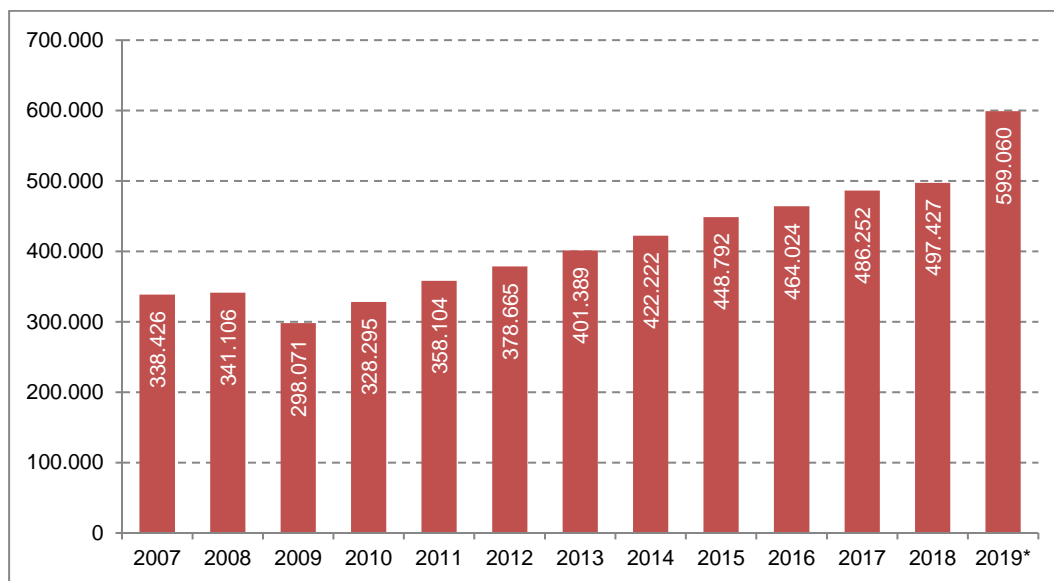
¹ Eine differenzierte Ausweisung des Fahrzeugumschlags der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Verkehrsrichtung enthält Anhang A.

RoRo-Verkehr mit Finnland, der in hohem Maße aus unbegleiteten Anhängern und Sattelaufliegern besteht, nahm im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 3,5 Prozent auf insgesamt rund 0,3 Mio. Einheiten ab, Rückgänge zeigten sich sowohl beim seeseitigen Versand als auch beim Empfang. Im Gegensatz zu Finnland wurden im RoRo-Verkehr mit Lettland im Jahr 2019 hauptsächlich Lkw umgeschlagen; mit rund 25,6 Tsd. Einheiten lag der Gesamtumschlag um rund 23,3 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Nach Zuwächsen in den Vorjahren gingen im Jahr 2019 im Verkehr mit Dänemark die Umschläge von Fahrzeugen, bei denen es sich nahezu ausschließlich um Lkw handelte, im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,9 Prozent auf knapp 0,7 Mio. Einheiten zurück. Damit wurde im Jahr 2019 knapp die Hälfte aller Lkw im Verkehr mit Dänemark umgeschlagen (48,9 Prozent). Mehr als drei Viertel der im Dänemark-Verkehr umgeschlagenen Fahrzeuge entfielen im Jahr 2019 auf die Relation Puttgarden-Rødby. Eine Zunahme verzeichnet seit Jahren die Anzahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke. Im Jahr 2019 nutzten 599.060 Lkw die feste Querung zwischen Dänemark und Schweden. Aufgrund einer Ausweitung der in dieser Zahl berücksichtigten Fahrzeuge ist der Wert für das Jahr 2019 mit den Daten früherer Jahre nicht direkt vergleichbar (siehe Abbildung 8).

Dänemark,
Öresundbrücke

Abbildung 8: Zahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke seit 2007



* Abweichend von der vorherigen Praxis werden seit dem 1.1.2019 in der Kategorie „Lastkraftwagen“ zusätzlich die für den Güterverkehr bestimmten Transporter mit einer Länge von 6 bis 9 Metern erfasst. Eine direkte Vergleichbarkeit des Wertes für das Jahr 2019 mit den Vorjahren ist damit nicht gegeben.

Quelle: Øresundsbron. Eigene Darstellung.

4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen

Tabelle 9 stellt den Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr im Ostseeraum im Jahr 2019 differenziert für die größten deutschen Fährhäfen dar. Mit über 0,7 Mio. Einheiten entfiel danach der größte Teil des Umschlages von Lkw (einschließlich Anhänger) und unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelzugmaschinen im Jahr 2019 auf Lübeck; auf den weiteren

Fahrzeugumschlag in
den großen Ostseehäfen

Plätzen folgten Puttgarden und Rostock mit jeweils über 0,5 Mio. Einheiten sowie Kiel mit knapp 0,2 Mio. Einheiten. Mit mehr als 0,4 Mio. Einheiten wurde im Jahr 2019 mehr als die Hälfte aller Fahrzeuge in Lübeck im Verkehr mit Schweden umgeschlagen, die Finnlandverkehre erreichten mit knapp 0,3 Mio. Einheiten einen Anteil von rund 36,6 Prozent am Gesamtumschlag. Wie in Lübeck entfiel in Rostock mit rund 58,6 Prozent der größte Teil des Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr auf Schweden; Verkehre mit Dänemark und Finnland erzielten Anteile am Gesamtumschlag in Höhe von rund 29,3 bzw. 12,1 Prozent. Von den knapp 0,2 Mio. Fahrzeugen, die im Jahr 2019 in Kiel umgeschlagen wurden, entfiel knapp die Hälfte auf Verkehre mit Litauen; an zweiter und dritter Stelle standen Verkehre mit Schweden und Norwegen mit Umschlagsanteilen von rund 29,8 bzw. 21,0 Prozent.

Tabelle 9: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden und Rostock im Jahr 2019 nach Fahrtgebieten, Anzahl in 1.000

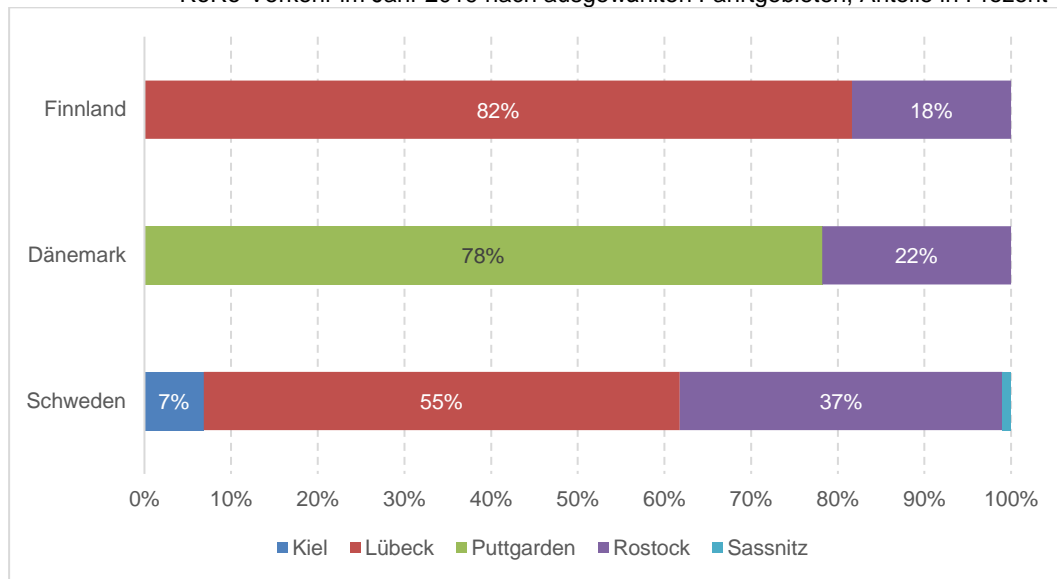
	Kiel		Lübeck		Puttgarden		Rostock	
	2019	Anteil	2019	Anteil	2019	Anteil	2019	Anteil
	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %	in 1.000	in %
Insgesamt	182,9	100,0	748,0	100,0	531,7	100,0	507,0	100,0
darunter:								
Schweden	54,5	29,8	438,6	58,6	-	-	297,1	58,6
Dänemark	-	-	0,2	0,0	531,7	100,0	148,4	29,3
Finnland	-	-	273,9	36,6	-	-	61,6	12,1
Litauen	89,8	49,1	-	-	-	-	-	-
Norwegen	38,4	21,0	-	-	-	-	-	-
Lettland	-	-	25,6	3,4	-	-	-	-
Estland	-	-	5,4	0,7	-	-	-	-
Russ. Föderation	0,2	0,1	3,5	0,5	-	-	-	-

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

Die Anteile der einzelnen deutschen Fährhäfen im Jahr 2019 am gesamten Fahrzeugumschlag mit Schweden, Finnland und Dänemark sind Abbildung 9 zu entnehmen. Danach wurden im Jahr 2019 rund 82 Prozent der Finnlandverkehre über Lübeck abgewickelt, der Rest entfiel auf Rostock. Im aufkommensträchtigen Verkehr mit Schweden erreichte Lübeck im Jahr 2019 mit rund 55 Prozent ebenfalls den höchsten Anteil am Fahrzeugumschlag, gefolgt von Rostock mit rund 37 Prozent und Kiel mit rund 7 Prozent. Rund 78 Prozent der Dänemarkverkehre liefen im Jahr 2019 über Puttgarden, die verbleibenden rund 22 Prozent über Rostock. RoRo-Verkehre mit Estland und Lettland wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2019 ausschließlich über Lübeck, RoRo-Verkehre mit Litauen allein über Kiel abgewickelt.

Marktanteile

Abbildung 9: Marktanteile der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr im Jahr 2019 nach ausgewählten Fahrtgebieten, Anteile in Prozent



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

Anhang ATabelle A: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Verkehrsrichtung

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2019	2018	Δ	2019	2018	Δ	2019	2018	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.972,5	1.964,9	0,4	975,7	960,4	1,6	996,7	1.004,5	-0,8
darunter:									
Schweden	793,0	772,4	2,7	399,3	380,0	5,1	393,8	392,5	0,3
Dänemark	680,3	707,6	-3,9	327,4	340,2	-3,8	353,0	367,4	-3,9
Finnland	335,4	347,8	-3,5	165,8	170,6	-2,8	169,7	177,2	-4,2
Litauen	89,8	68,7	30,7	45,5	35,0	30,0	44,3	33,7	31,4
Norwegen	38,4	23,8	61,4	19,9	12,7	56,5	18,5	11,1	66,9
Lettland	25,6	33,4	-23,3	12,8	17,6	-27,2	12,8	15,9	-19,1
Estland	5,4	3,5	56,2	3,0	1,8	68,3	2,4	1,7	43,7
Russ. Föderation	3,8	3,5	8,5	1,7	0,8	120,8	2,1	2,7	-23,1

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

Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: Dezember 2020

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
