

Statistische Analysen



Statistisches Amt
für Hamburg und Schleswig-Holstein

STATISTIKAMT NORD

01/2015

Januar 2015

95 Prozent der in Deutschland tätigen Seeschiffahrtsunternehmen haben ihren Sitz in einem der fünf norddeutschen Bundesländer Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die Häfen Norddeutschlands sind Drehscheibe für den seewärtigen deutschen Außenhandel und Knotenpunkte für Güterströme und den Reiseverkehr an der deutschen Küste.

Der folgende Beitrag beleuchtet die Aktivitäten von Seeschifffahrt, Häfen und maritimen Dienstleistern in den Ländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

*Dr. Wolfgang Vorwig, Ulrich Wiemann,
Wolfgang Kobbe, Dr. Dieter Gabka*

Seeschifffahrt und Häfen in Norddeutschland¹

Einführung

Der maritime Sektor hat eine herausragende Bedeutung für die Wirtschaft im Norden der Bundesrepublik Deutschland. Eine Schlüsselstellung nehmen die Dienstleistungen ein, die von Schifffahrtsunternehmen und Hafenbetrieben erbracht werden.

Als Datengrundlage dieser Untersuchung dient die Seeschifffahrtsstatistik (Schiffsverkehr, Seegüterumschlag und Personenverkehr der Häfen), unter anderem untergliedert nach Schiffsarten und Ladungsarten. Ergänzt wird diese Darstellung mit Unternehmensergebnissen (z. B. Umsätze und Beschäftigte) der Strukturerhebung im Dienstleistungsbereich für die in Norddeutschland ansässigen Schifffahrtsunternehmen.

Ziel dieses Beitrags ist es, anhand der Verkehrsstatistik ein Profil der Seeschifffahrt und Häfen in den norddeutschen Küstenländern zu skizzieren und durch Unternehmenskennzahlen der in diesen Bereichen im Norden tätigen Dienstleistungsunternehmen abzurunden. Die Verkehrsstatistik ermöglicht eine regionale Betrachtung auf der Ebene von Ländern und Häfen. Für die Unternehmen liegen die verwendeten Ergebnisse hingegen nur auf der Ebene der Länder als tiefster regionaler Darstellungsebene vor.

Seeverkehr und Seehäfen

Die deutschen Seehäfen verladen einen Großteil der deutschen Außenhandelsgüter², stellen aber auch für den innerdeutschen und innereuropäischen Kurzstreckenverkehr, zum Beispiel im Fährverkehr, unverzichtbare Transportleistungen zur Verfügung. Entsprechend vielfältig ist die Hafenlandschaft. Mehr als 60 Seehäfen liegen an der deutschen Küste.

ISSN 1864-3612

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein • Anstalt des öffentlichen Rechts • Post: 20453 Hamburg

E-Mail: poststelle@statistik-nord.de • Internet: www.statistik-nord.de

© Auszugsweise Vervielfältigung und Verbreitung mit Quellenangabe gestattet.

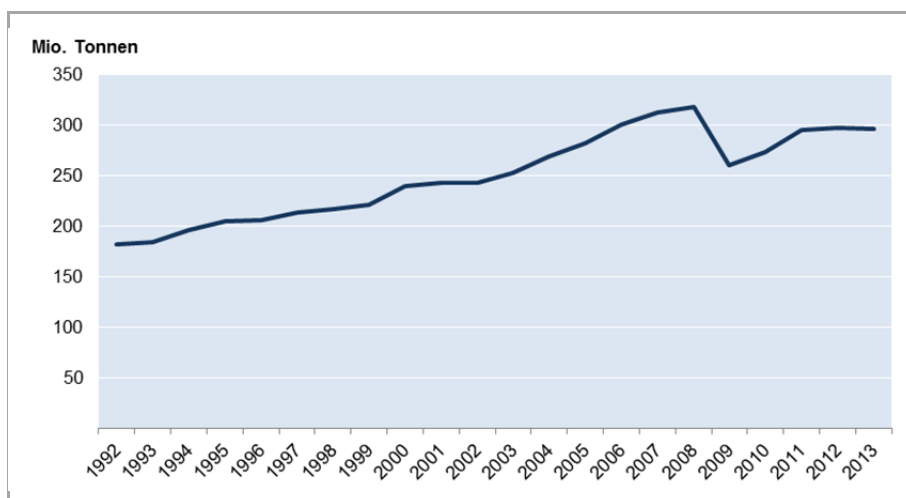
Neben den im EU-Umschlagsvergleich weit vorne platzierten großen Containerhäfen gibt es viele mittlere und kleine Umschlagplätze, die wichtige Verbindungen im Nord- und Ostseeraum unterhalten (vgl. Abb. 3).

Mehr Güter . . .

Im Jahr 2013 wurden von Seeschiffen in deutschen Häfen insgesamt 297,6 Mio. Tonnen (t) Güter umgeschlagen. Nahezu die gesamte Gütermenge im Seeverkehr wurde in den norddeutschen Küstenhäfen geladen oder gelöscht. Nur eine sehr kleine Menge (1,4 Mio. t) der über See an- oder abtransportierten Güter wurde in einem Binnenhafen, vornehmlich am Rhein, umgeschlagen (Binnen-See-Verkehr).

Ein Großteil des Güterumschlags im Seeverkehr entfiel auf Güter, die in Containern oder im Fährverkehr auf oder in Fahrzeugen befördert wurden. Die hier dargestellten Ergebnisse schließen die Eigengewichte der Container und anderer Ladungsträger nicht mit ein. In den Ergebnisdarstellungen der Häfen sind die Eigengewichte hingegen meist enthalten, was insbesondere die ausgewiesene Umschlagsmenge in den Containerhäfen (Hamburg und Bremerhaven) und in den großen Fährhäfen (u. a. Lübeck und Rostock) erheblich erhöht. Rechnet man zum Gütergewicht das Gewicht der Transportbehälter und -fahrzeuge hinzu (52,3 Mio. t), so belief sich das Gesamtgewicht der über die Kaianlagen der deutschen Seehäfen verschifften Gütermenge auf 350 Mio. t.

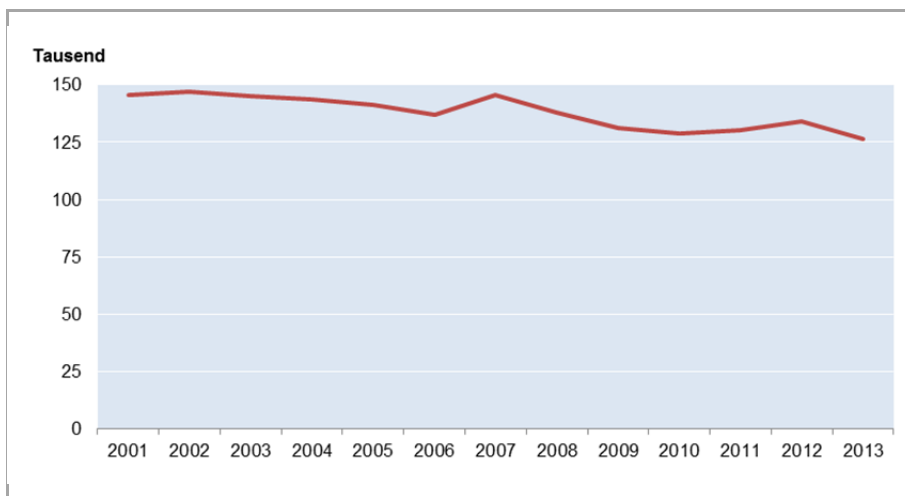
Abbildung 1:
Seegüterumschlag in den norddeutschen Häfen 1992 bis 2013



In der Umschlagsbilanz der vergangenen Jahre hat die Finanzkrise ab 2009 tiefe Spuren hinterlassen. Nach einem kontinuierlichen Mengenanstieg, der nach der Wiedervereinigung Anfang der 1990er Jahre begann und sich nach der Jahrtausendwende zunächst fortsetzte, erreichte der Seegüterumschlag in Norddeutschland mit 317,9 Mio. t im Jahr 2008 sein bisheriges Maximum. Zeitgleich mit der Finanzkrise verringerte sich das Güteraufkommen vom Jahr 2008 auf das Jahr 2009 um 18 Prozent auf 261 Mio. t. In den Jahren ab 2010 erholte sich der Güterumschlag zunächst schnell, blieb in den folgenden Jahren aber trotz Zuwächsen knapp unter der Marke von 300 Mio. t.

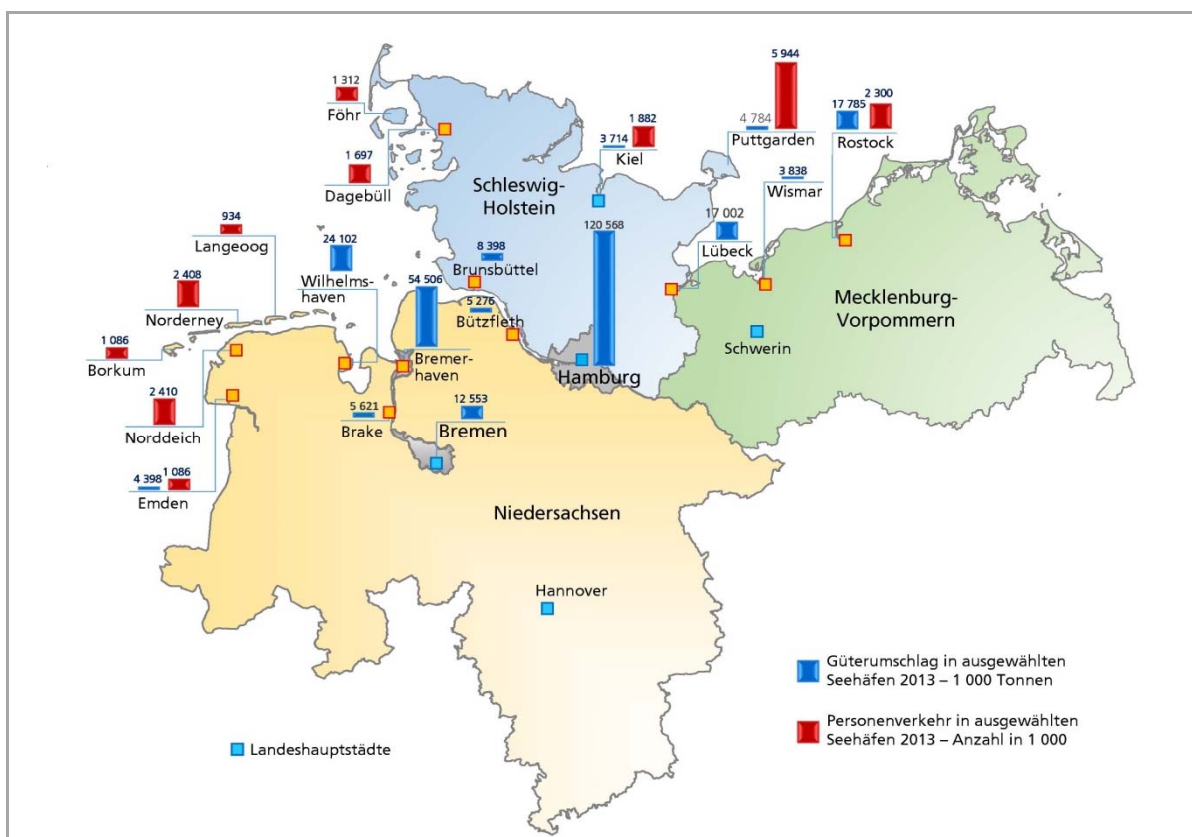
... weniger Schiffe in den Häfen

Abbildung 2:
Seeschiffsankünfte in den norddeutschen Häfen 2001 bis 2013



Im Gegensatz zum kräftigen Umschlagswachstum im Güterverkehr ist die Zahl der in den Häfen abgefertigten Schiffe in den vergangenen Jahren erheblich zurückgegangen. Die Zahl der Schiffsankünfte von Fahrgast- und Frachtschiffen verringerte sich von rund 145 000 im Jahr 2001 auf gut 126 000 im Jahr 2013 (minus 13 Prozent). 97 000 Frachtschiffe (einschließlich Fährschiffe) wurden 2013 in den deutschen Seehäfen gezählt. Gegenüber 2001 war das ein Rückgang um zehn Prozent. Hintergrund ist der Einsatz immer größerer Schiffe insbesondere in der Containerschifffahrt, mit denen die Reedereien einerseits dem im Zuge der Globalisierung stark steigenden Außenhandel und andererseits dem zunehmenden Kostendruck, zum Beispiel durch steigende Energiepreise, Rechnung tragen.

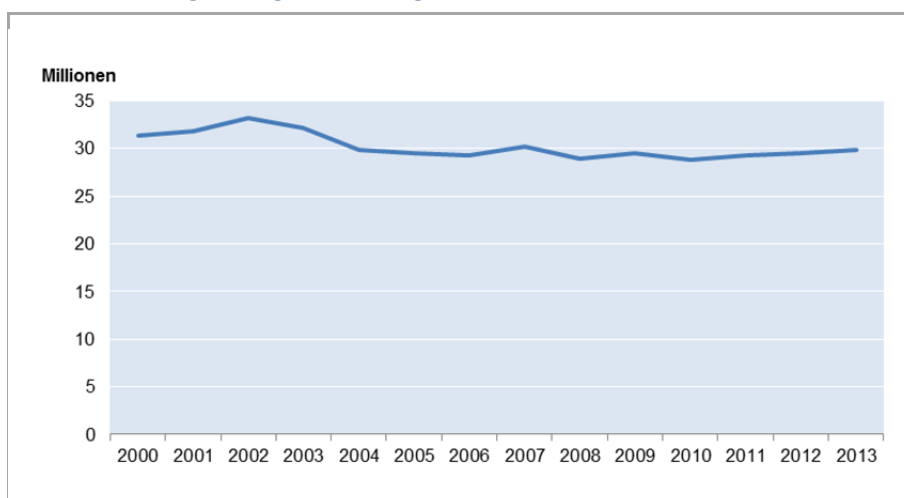
Abbildung 3:
Güterumschlag und Personenverkehr in ausgewählten Seehäfen 2013



30 Millionen Passagiere

Neben dem Güterverkehr ist auch der Personenverkehr in den norddeutschen Seehäfen von unverändert großer Bedeutung. Jahr für Jahr werden in den Häfen etwa 30 Mio. Passagiere aus- und eingeschifft. Die Zahl der Personen, die auf Fahrgast- oder Fährschiffen ankamen oder abreisten, hat sich, anders als der Güterumschlag, seit dem Jahr 2000 insgesamt verringert. 2013 wurden 29,8 Mio. Fahrgäste in den Seehäfen gezählt, fünf Prozent weniger als im Jahr 2000.³ Die Mehrzahl der Passagiere nutzt die Kurzstreckenverbindungen zwischen den nordfriesischen und ostfriesischen Inseln und dem Festland. In den deutschen Ostseehäfen spielt dagegen traditionell der Fährverkehr mit den anderen Ostseeanrainern die Hauptrolle. Mit Abstand größter Hafen für den Personenverkehr ist der Fährhafen Puttgarden mit 5,9 Mio. ein- und ausgeschifften Passagieren im Jahr 2013. Auf den Personenverkehr wird im Laufe dieses Beitrages noch näher eingegangen.

Abbildung 4:
Ein- und ausgestiegene Fahrgäste in den Seehäfen 2000 bis 2013



Seeverkehr⁴ der Länder

Im Jahr 2013 entfielen 63 Prozent des Güterumschlags im Seeverkehr auf Hamburg und die bremischen Häfen. Rechnet man den Güterumschlag der Häfen in Niedersachsen und an der Westküste Schleswig-Holsteins hinzu, so wurden 82 Prozent des Seeverkehrs der deutschen Häfen über die Umschlagplätze an der Nordsee abgewickelt. 18 Prozent des gesamten Seegüteraufkommens in Deutschland wurde über Ostseehäfen geleitet, in etwa zu gleichen Teilen über Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern.

In den 1990er Jahren verzeichneten alle norddeutschen Länder einen Aufschwung des Güterverkehrs über See, der absolut gesehen am stärksten in Niedersachsen und Hamburg und am geringsten in Schleswig-Holstein ausfiel (Tab. 1). Nach der Jahrtausendwende setzte sich das starke Umschlagswachstum – angetrieben durch den dynamischen Containerverkehr – in Hamburg und den bremischen Häfen und, leicht abgeschwächt, in den anderen Küstenländern zunächst fort. In Niedersachsen blieb das Umschlagsniveau bei jährlichen Schwankungen ab 2004 in etwa konstant. Ende 2008 kam die Aufwärtsentwicklung mit Einsetzen der Finanzkrise zum Stillstand. Vom Umschlagsrückgang im Jahr 2009 waren alle Länder betroffen. Im Zuge der ab 2010 einsetzenden Erholung konnten Hamburg und Bremen das unmittelbar vor Beginn der Finanzkrise erzielte Umschlagsvolumen wieder erreichen oder übertreffen. In Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern konnten die Umschlagsverluste trotz Mengenanstiegs bis 2013 nicht in vollem Umfang ausgeglichen werden. In Niedersachsen ging der Seegüterumschlag auch 2013 weiter zurück. Bestimmend für das Güteraufkommen ist hier der mit Abstand größte Hafen des Landes, Wilhelmshaven.

Tabelle 1:

Güterumschlag im deutschen Seeverkehr 1991 - 2013 nach Ländern

Jahr	Insgesamt	Davon					
		Bremen	Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Schleswig-Holstein	Binnenländer
		1 000 Tonnen					
1991	151 365	28 099	60 332	.	32 352	30 609	.
1992	182 785	27 251	59 858	17 624	46 750	31 304	.
1993	184 019	25 578	60 332	19 150	46 310	32 649	.
1994	196 452	27 864	62 524	22 237	49 436	34 390	.
1995	205 059	29 287	65 995	23 386	48 248	38 144	.
1996	206 013	28 406	64 455	23 664	50 969	38 520	.
1997	213 318	30 584	69 583	23 603	52 836	36 711	.
1998	217 388	30 877	68 912	22 226	61 117	34 254	.
1999	221 623	31 612	73 358	24 732	57 558	34 364	.
2000	242 535	39 224	76 950	26 748	61 283	35 483	2 849
2001	246 050	40 066	82 948	25 506	59 710	34 832	2 989
2002	246 353	40 452	86 724	25 474	56 693	33 879	3 133
2003	254 834	42 492	93 562	24 350	57 894	34 402	2 132
2004	271 869	45 370	99 529	24 238	64 567	35 583	2 582
2005	284 865	46 655	108 253	25 713	66 648	35 021	2 576
2006	302 789	55 636	115 529	27 723	64 142	37 242	2 517
2007	315 050	59 262	118 190	28 006	64 987	41 718	2 888
2008	320 636	63 501	118 915	29 314	63 098	43 039	2 770
2009	262 863	53 941	94 762	24 917	53 409	33 937	1 897
2010	275 953	59 107	104 520	28 165	46 356	35 791	2 005
2011	296 073	68 782	114 370	26 790	48 306	36 614	1 211
2012	298 480	71 820	113 531	25 067	50 260	36 563	1 239
2013	297 586	67 059	120 568	25 645	47 022	35 856	1 436

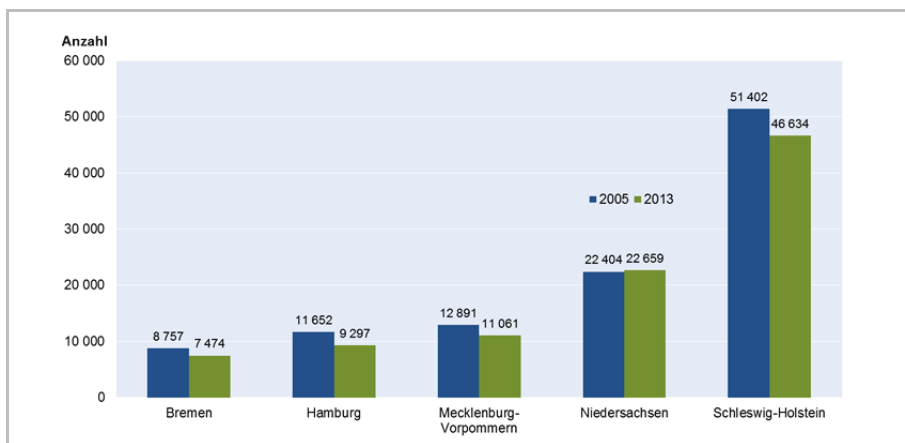
Ab Berichtsjahr 2000 einschließlich Seeverkehr von Binnenhäfen

Größere Frachtschiffe

Zwischen 2005 und 2013 ist die Zahl der Frachtschiffe, die einen norddeutschen Seehafen angelaufen haben, um neun Prozent gesunken (Abb. 5). In diesem Zeitraum hat der Güterumschlag um gut vier Prozent zugelegt. Es werden also immer weniger, dafür aber größere Schiffe mit mehr Gütern an Bord in den Häfen abgefertigt. Dieser Trend, der am deutlichsten in den großen Containerhäfen zu beobachten ist, hat in Hamburg zwischen 2005 und 2013 zu einem Rückgang der Zahl der Schiffsankünfte um 20 Prozent und in den bremischen Häfen um 15 Prozent geführt. In Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, den Ländern mit vielen innerdeutschen und europäischen Fährverbindungen, ist diese Entwicklung ebenfalls zu beobachten, während in Niedersachsen im Jahresvergleich 2005/2013 ein leichter Anstieg der Zahl der Schiffsankünfte zu Buche steht.

Abbildung 5:

Seeverkehr der norddeutschen Länder: Ankünfte von Frachtschiffen 2005 und 2013



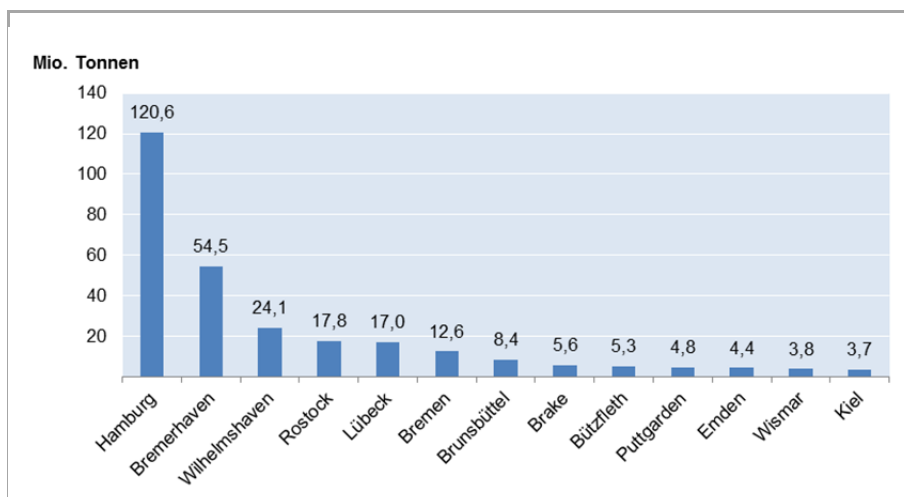
Das Schiffsgrößenwachstum lässt sich daran ablesen, dass sich allein zwischen 2011 und 2013 die Gesamttragfähigkeit (Tons Deadweight – TDW) der Seeschiffe, die in die deutschen Seehäfen eingelaufen sind, um acht Prozent erhöht hat und die Zahl der Schiffsanläufe gleichzeitig um vier Prozent zurückgegangen ist.

Schrittmacher des Trends zu immer größeren Einheiten war die Entwicklung in der Containerschifffahrt. Innerhalb der letzten zwei Jahre ist die Tragfähigkeit der in deutschen Häfen angekommenen Containerschiffe um zwölf Prozent gestiegen.

Umschlagsentwicklung in den Häfen

Die drei Nordseehäfen Hamburg (120,6 Mio. t Gesamtumschlag im Jahr 2013), Bremerhaven (54,5 Mio. t) und Wilhelmshaven (24,1 Mio. t) sind die umschlagstärksten deutschen Seehäfen. In der Rangliste folgen die beiden größten Ostseehäfen Rostock (17,8 Mio. t) und Lübeck (17 Mio. t). Einschließlich der Eigengewichte der Container und Fahrzeuge kamen die beiden großen deutschen Containerhäfen auf einen Gesamtumschlag von 139,6 Mio. t (Hamburg) bzw. 66,1 Mio. t (Bremerhaven). Inklusive der Eigengewichte belief sich der Umschlag der großen Ostseehäfen auf 22,7 Mio. t in Rostock und 26 Mio. t in Lübeck. 95 Prozent des Seegüterumschlags entfielen 2013 auf die dreizehn größten Häfen.

Abbildung 6:
Seegüterumschlag in den größten deutschen Seehäfen 2013

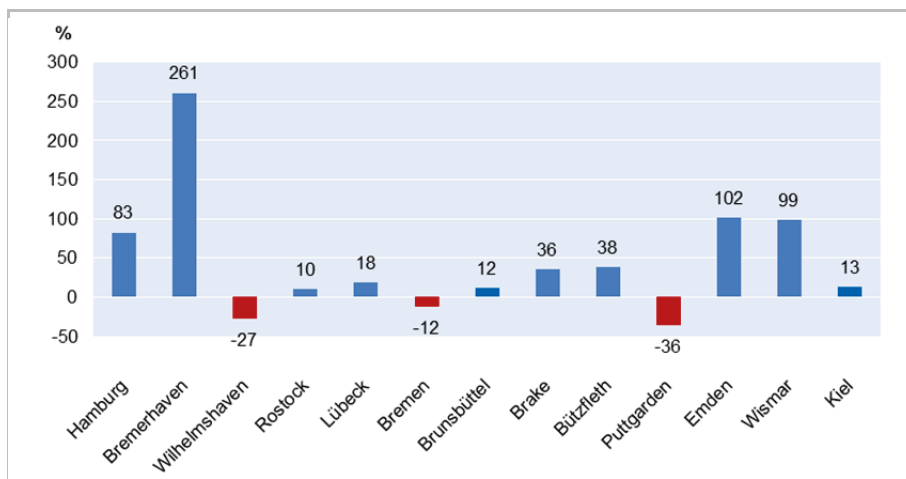


Mit Blick auf den Zeitraum von 1995 bis 2013 (Tab. 2) zeigt sich, dass sich das Umschlagswachstum gegen Ende des Betrachtungszeitraums verlangsamt hat. Allerdings wird das Bild in nahezu allen Häfen maßgeblich durch den tiefen Einschnitt des Krisenjahres 2009 geprägt.

Bremerhaven hat das mit Abstand prozentual höchste Wachstum erreicht. In den Häfen in Bremen-Stadt war hingegen ein leichter Umschlagsrückgang zu verzeichnen, möglicherweise auch durch Verkehrsverlagerungen nach Bremerhaven. In Hamburg wuchs der Umschlag trotz des hohen Ausgangsniveaus ebenfalls kräftig, allerdings nicht so stark wie im Wesermündungshafen Bremerhaven. Von den kleineren Häfen konnten Emden und Wismar ihren Umschlag verdoppeln, Brake und Bützfleth um gut ein Drittel steigern.

In den auf Massengutverkehre ausgerichteten Häfen Brunsbüttel und Wilhelmshaven sind stärkere Umschlagsschwankungen aufgetreten. Während im Elbehafen Brunsbüttel nach anfänglichen Umschlagsrückgängen über den gesamten Zeitraum gesehen vom Jahr 1995 bis 2013 noch ein Mengenzuwachs zu Buche steht, hat der lange auf den Umschlag von festen und flüssigen Massengütern spezialisierte niedersächsische Hafen gegenüber seinem Umschlagsmaximum im Jahr 2005 fast die Hälfte eingebüßt.

Abbildung 7:
**Veränderung des Seegüterumschlags in den größten deutschen Seehäfen
 2013 gegenüber 1995 in Prozent**



In den Ostseehäfen mit Dominanz oder großem Anteil des Fährverkehrs ist das Bild gespalten. Die nördlichen Häfen Schleswig-Holsteins, Kiel und Puttgarden, haben ab Mitte der 1990er Jahre zunächst Umschlagsmengen verloren. Dagegen hatte Lübeck hinzugewonnen und in den Jahren 2006 bis 2008 die Marke von 20 Mio. t übertroffen. In den Folgejahren konnten die Häfen der Hansestadt nicht mehr an diese Entwicklung anknüpfen. Geringeren Mengen in Lübeck stand ein leicht steigendes Verkehrsaufkommen in Puttgarden und Kiel gegenüber. Rostock hat seine Position in den 1990er Jahren und über die Jahrtausendwende hinaus behauptet.

Tabelle 2:
Güterumschlag in ausgewählten Seehäfen 1990 bis 2013

Jahr	Hamburg	Bremerhaven	Wilhelmshaven	Rostock	Lübeck	Bremen	Brunsbüttel	Brake	Bützfleth	Puttgarden	Emden	Wismar	Kiel
	1 000 Tonnen												
1990	56 760	14 344	15 927	13 197	12 259	13 362	7 320	4 486	.	5 031	1 801	.	2 913
1991	60 332	13 981	17 758	7 446	11 317	14 118	7 432	4 344	.	5 505	1 990	.	3 360
1992	59 858	13 605	31 576	9 980	12 254	13 646	7 793	4 649	.	5 443	1 673	2 035	2 612
1993	60 332	12 218	32 694	11 705	12 462	13 360	7 910	4 202	.	6 519	1 643	1 800	2 523
1994	62 525	13 304	34 527	14 319	13 917	13 304	7 318	4 341	.	7 036	2 038	1 840	2 602
1995	65 995	15 102	33 066	16 186	14 381	14 185	7 489	4 142	3 813	7 427	2 181	1 929	3 282
1996	64 455	14 563	36 122	16 660	15 047	13 843	7 736	4 312	3 555	8 881	2 360	2 027	3 692
1997	69 583	16 616	36 443	16 818	16 847	13 968	7 449	4 268	4 011	5 795	2 579	1 967	3 628
1998	68 913	17 146	43 950	15 417	17 443	13 732	7 807	4 730	3 938	3 869	2 919	1 849	2 947
1999	73 358	20 126	39 731	17 406	17 542	11 486	7 312	5 015	4 336	3 814	3 298	2 440	2 695
2000	76 950	24 835	43 402	18 634	17 954	14 389	7 713	5 446	4 261	3 453	3 417	2 691	3 277
2001	82 948	26 512	40 850	17 065	17 044	13 553	7 710	5 021	4 034	3 362	3 359	2 792	3 349
2002	86 728	27 404	38 798	17 347	17 020	13 048	7 560	5 020	3 653	3 283	3 380	2 822	3 199
2003	93 562	28 820	39 427	16 712	17 787	13 672	7 180	5 178	4 182	3 375	3 313	2 664	3 050
2004	99 530	31 757	44 956	16 367	19 168	13 613	6 895	5 002	4 697	3 574	3 498	2 804	2 986
2005	108 254	33 723	45 977	17 147	18 848	12 927	6 598	5 309	4 984	3 735	3 597	3 750	3 099
2006	115 530	40 350	43 106	19 058	21 056	15 286	6 235	5 486	4 812	3 964	3 867	3 848	3 047
2007	118 190	43 618	42 643	19 585	22 175	15 644	5 906	5 403	5 558	4 319	4 221	3 817	2 980
2008	118 915	48 956	40 556	21 278	21 334	14 545	6 981	5 748	5 573	4 073	4 517	3 267	3 154
2009	94 762	42 701	34 196	17 384	17 488	11 240	7 343	4 728	4 673	3 479	3 563	3 084	3 158
2010	104 520	45 943	24 728	19 487	17 854	13 164	7 463	5 146	5 221	3 990	4 319	3 457	3 825
2011	114 370	55 855	24 388	18 085	17 665	12 926	7 901	5 274	5 204	4 282	4 499	3 274	4 302
2012	113 531	58 250	26 242	16 870	17 170	13 570	8 780	6 125	5 649	4 639	4 450	3 775	4 221
2013	120 568	54 506	24 102	17 785	17 002	12 553	8 398	5 621	5 276	4 784	4 398	3 838	3 714

Güterumschlag nach Ladungsarten

Die Gesamtzahlen über das Transportaufkommen in den Häfen vermitteln nur ein undifferenziertes Bild über das Leistungsspektrum der einzelnen Häfen. Neben Universalhäfen, die alle Arten von Umschlagsleistungen für den Güterverkehr anbieten und auch über Einrichtungen für den Personenverkehr verfügen, gibt es eine Vielzahl mittlerer und kleinerer Häfen mit speziellen Leistungsprofilen und Aktivitäten.

Grob strukturiert weisen die großen Seehäfen folgende Ausrichtung auf: Hamburg als größter Universalhafen und Bremerhaven sind die mit Abstand größten Containerhäfen mit engmaschigem Netz von Schifffahrtslinien im Überseeverkehr und nationalen und internationalen Hinterlandverbindungen. Beide Häfen haben besonders vom zunehmenden Weltmarkt profitiert und in den vergangenen Jahren eine hohe Wachstumsdynamik entwickelt. Wilhelmshaven ist der größte deutsche Hafen für Energiegüter, vor allem Mineralöl, und setzt – begünstigt durch die Lage am tiefen Fahrwasser – mit dem neuen JadeWeserPort auch auf den Containerverkehr. Eine Reihe mittelgroßer Nord- und Ostseehäfen (z. B. Brake, Nordenham, Brunsbüttel, Wismar) schlagen Massengüter und Stückgüter vornehmlich für norddeutsche Produzenten und Abnehmer um. Eine weitere Gruppe von Häfen (z. B. Emden, Cuxhaven, Kiel, Puttgarden, Lübeck, Sassnitz) sind stark oder sogar ausschließlich auf RoRo⁵- und Fährverkehre ausgerichtet oder bieten diese neben Umschlagsleistungen für Massen- und Stückgüter an (z. B. Rostock). Viele dieser Häfen nutzen außerdem die sich durch die Energiewende bietenden Chancen im Offshore-Geschäft. Schließlich gibt es eine Vielzahl kleinerer Häfen, insbesondere an der Nordsee, die auf Kurzstrecken-Personenverkehre ausgerichtet sind und die Versorgung der Inseln übernehmen.

Knapp 40 Prozent Massengut . . .

Fast 116 Mio. t, etwa 39 Prozent des Gesamtumschlags der deutschen Seehäfen, bestanden 2013 aus Massengütern (Tab. 3, Tab. 4). Dazu zählen vor allem Rohstoffe und Vorprodukte, die in großen Mengen, oft als ganze Schiffsladungen, zum Beispiel in Tank Schiffen, unverpackt umgeschlagen und transportiert werden können. Neben Schüttgütern, die für Transport und Umschlag unempfindlich sind und in den Häfen auf großen Halden gelagert werden können (Kohle, Erze), und solchen Gütern, die keine offene Ladung vertragen (Kali, Düngemittel), werden Sauggüter (Getreide, Ölfrüchte) und Flüssigladungen (Mineralöl, Mineralölprodukte) umgeschlagen. Die mengenmäßig größte Gruppe im Massengut stellen die Flüssigladungen dar.

Die Häfen Hamburg, Wilhelmshaven, Rostock, Bremen-Stadt und Brunsbüttel sind die wichtigsten Umschlagplätze für Massengüter an der deutschen Küste. Sie sind in unterschiedlichem Maße auf dieses Umschlagsegment spezialisiert: In Hamburg machte der Massengutumschlag gut ein Drittel, in Rostock und Wismar etwas mehr als die Hälfte des Gesamtumschlags aus. In Bremen-Stadt waren es 2013 – ähnlich wie in Brake an der Unterweser – gut zwei Drittel. Wilhelmshaven, Brunsbüttel und eine Reihe weiterer Häfen (Stade-Bützfleth, Nordenham) sind „klassische“ Massenguthäfen, die im vergangenen Jahr fast ausschließlich Massengüter – oft für die Industrie im Nahbereich – umschlugen.

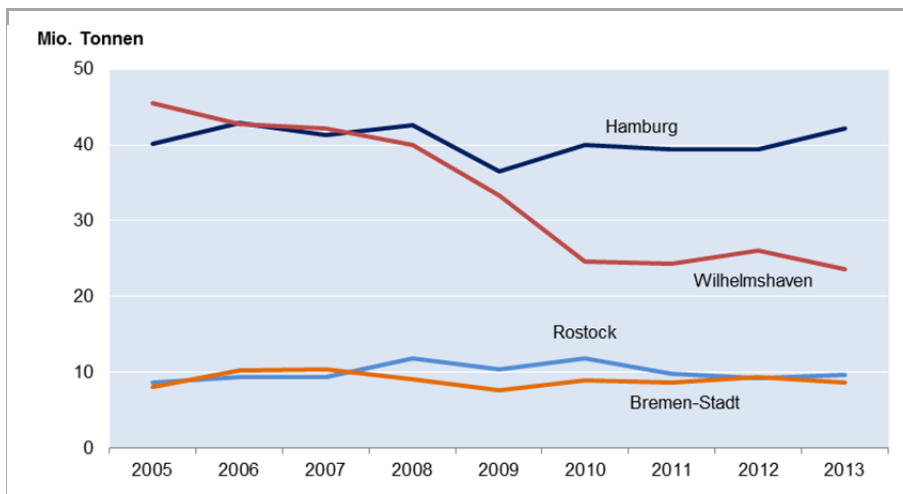
Über die letzten zehn Jahre gesehen hat sich der Massengutumschlag in den beiden größten Häfen, Hamburg und Wilhelmshaven, sehr unterschiedlich entwickelt (Abb. 8). Die Umschlagsmengen pendelten in den Jahren bis 2008 jeweils um die 40 Mio.-Tonnen-Marke. Während der Umschlag in Hamburg auch danach – abgesehen vom Krisenjahr 2009 – relativ geringen Schwankungen ausgesetzt war, ist das Massengutaufkommen in Wilhelmshaven in den Jahren 2009 und 2010 stark geschrumpft und blieb in den Folgejahren knapp unter oder über der Marke von 25 Mio. t. Der Rückgang ist vor allem auf geringere Importe von Mineralöl und Mineralölprodukten zurückzuführen und steht auch im Zusammenhang mit der Schließung einer Raffinerie im Herbst 2009.

Tabelle 3:
Güterverkehr über See in ausgewählten Nordseehäfen 2013 nach Ladungsarten

Hafen	Güterumschlag insgesamt	Davon					Containerumschlag	darunter beladene Container
		Massengut	Stückgut	davon				
				ohne Ladungsträger	in Containern	auf/in Fahrzeugen und sonstigen Ladungsträgern		
1 000 Tonnen							1 000 TEU ¹	
Nordseehäfen zusammen	244 112	99 266	144 846	15 433	127 291	2 117	15 385	13 341
davon								
Hamburg	120 568	42 243	78 326	1 844	76 482	–	9 302	8 062
Bremen/Bremerhaven	67 059	9 717	57 342	7 811	49 242	289	5 838	5 049
Wilhelmshaven	24 144	23 531	613	36	577	–	73	73
Brake	5 622	3 948	1 674	1 672	2	–	–	–
Bützfleth	5 276	5 275	2	2	–	–	–	–
Emden	4 398	1 846	2 552	2 548	4	1	2	2
Nordenham	2 453	2 388	65	61	4	–	0	0
Cuxhaven	2 553	570	1 983	780	402	801	54	39
Papenburg	491	332	159	159	–	–	–	–
Übrige Häfen in Niedersachsen	2 046	400	1 646	286	579	775	115	115
Brunsbüttel	8 398	8 385	13	13	–	–	–	–
Husum	398	372	26	26	–	–	–	–
Übrige Nordseehäfen in Schleswig-Holstein	705	259	446	195	–	251	–	–

¹ Twenty-foot Equivalent Unit

Abbildung 8:
Massengutumschlag in ausgewählten Seehäfen 2005 bis 2013

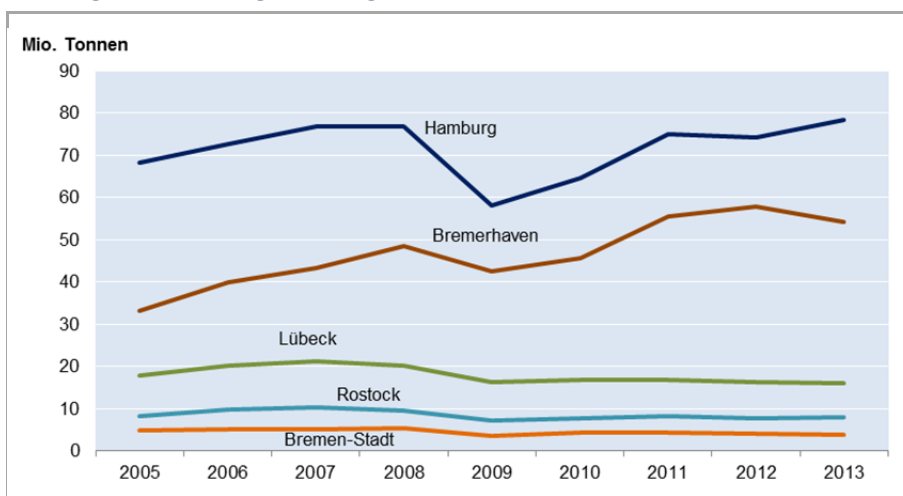


In Rostock und vornehmlich in Bremen-Stadt, den nächstgrößeren Umschlagplätzen für Massengüter, wurden in den vergangenen Jahren jeweils Jahresmengen um zehn Mio. t. bewegt. In Rostock sind vor allem Getreide und Mineralölprodukte für den Massengutumschlag bestimmend, in den stadtbremischen Häfen sind es vor allem Eisenerz- sowie Kohleimporte.

... und rund 60 Prozent Stückgut

Stückgüter sind alle Güter, die als einzelne Stücke oder verpackt befördert werden, unabhängig von ihrer jeweiligen Beschaffenheit. Die Stückgüter stellen für jeden Hafen den attraktivsten Teil des Gütervolumens dar, weil mit Umschlag, Lagerung und weiteren Dienstleistungen in der Regel eine höhere Wertschöpfung erzielt werden kann als beim Massengut. 180 Mio. t oder 61 Prozent des Güterumschlags der deutschen Seehäfen entfielen 2013 auf Stückgüter. Die umschlagstärksten Häfen für Stückgüter im Seeverkehr sind Hamburg, Bremerhaven, Lübeck, Rostock und Bremen-Stadt. Bezogen auf den jeweiligen Gesamtumschlag im Hafen ist der Anteil der Ladungsmenge, der auf Stückgüter entfällt, in Lübeck (95 Prozent) und Bremerhaven (86 Prozent) am größten. In Hamburg lag der Stückgutanteil 2013 bei 65 Prozent, in Rostock bei 45 Prozent.

Abbildung 9:
Stückgutumschlag in ausgewählten Seehäfen 2005 bis 2013



Containerisierte Güter stellen seit vielen Jahren die mit Abstand größte Gruppe unter den Stückgütern. 72 Prozent der in den Seehäfen 2013 geladenen oder gelöschten Stückgüter wurden in Containern umgeschlagen. Dieser Umschlag ist eine Domäne der größten Häfen Hamburg und Bremerhaven, deren Anteil sich zusammen auf 97 Prozent belief.

Einige Stückgüter eignen sich weniger für die Containerisierung, weil zum Beispiel die Kostenvorteile einer Standardisierung von Ladeeinheiten bei ihnen nicht so stark zum Tragen kommen. Sie werden häufig ohne Ladungsträger umgeschlagen. Zu dieser heterogenen Ladungskategorie zählen massenhaft anfallende Stückgutpartien, so vor allem Eisen- und Stahlwaren (Bandstahl, Rohre und Bleche), Hölzer, aber auch RoRo-Güter wie Im- und Exportfahrzeuge. Hinzu kamen in jüngster Zeit vermehrt sperrige Projektladungen (unter anderem Offshore-Windkraftanlagen). Zusammengenommen waren unverpackte und konventionell verpackte Stückgüter 2013 mit einem Anteil von elf Prozent am Stückgutumschlag beteiligt. In Deutschland wurden 40 Prozent dieses Umschlags in den bremischen Häfen abgewickelt.

Eine weitere wichtige Kategorie der Stückgüter stellen Sendungen dar, die auf Transportfahrzeugen verladen als rollende Ladung mit Fähr- oder anderen RoRo-Schiffen befördert werden. 18 Prozent des Stückguts wurden 2013 in den deutschen Seehäfen auf Transportfahrzeugen umgeschlagen, davon fast drei Viertel dieser Menge in den Fährhäfen Lübeck und Rostock.

Mit Blick auf die Entwicklung des Stückgutumschlags seit 2005 treten die Folgen der Krise des Jahres 2009 noch stärker hervor als im Massengutbereich. Besonders der Hamburger Hafen hatte empfindliche Einbußen hinnehmen müssen und erst im vergangenen Jahr die Verluste wieder ausgleichen können. In Bremerhaven war die Wachstumsdelle nicht ganz

so stark spürbar, der 2010 einsetzende Aufschwung kam im Jahr 2013 allerdings zum Stillstand. In Lübeck, Rostock und Bremen-Stadt stagnierte der Stückgutumschlag in den letzten Jahren unterhalb der vor Krisenbeginn erreichten Höchststände.

Neben den genannten fünf Häfen sind an Nordsee und Ostsee viele mittlere und kleine Häfen stark im Stückgutumschlag engagiert. In der Mehrzahl handelt es sich um Mehrzweckhäfen, die sich häufig aber auf bestimmte Umschlagsegmente spezialisiert haben.

Tabelle 4:
Güterverkehr über See in ausgewählten Ostseehäfen 2013 nach Ladungsarten

Hafen	Güterumschlag insgesamt	Davon					Containerumschlag	darunter beladene Container
		Massengut	Stückgut	davon				
				ohne Ladungsträger	in Containern	auf/in Fahrzeugen und sonstigen Ladungsträgern		
1 000 Tonnen							1 000 TEU ¹	
Ostseehäfen zusammen	52 000	16 413	35 587	5 228	2 151	28 208	160	122
davon								
Lübeck	17 002	890	16 112	859	1 755	13 498	130	101
Puttgarden	4 784	0	4 784	–	–	4 784	–	–
Kiel	3 714	566	3 148	425	387	2 335	29	21
Flensburg	399	392	7	7	–	–	–	–
Rendsburg	233	233	–	–	–	–	–	–
Übrige Ostseehäfen in Schleswig-Holstein	224	223	1	1	–	–	–	–
Rostock	17 785	9 730	8 055	1 717	3	6 336	0	0
Wismar	3 838	2 171	1 667	1 661	6	–	0	0
Sassnitz	1 607	232	1 375	120	–	1 255	–	–
Stralsund	835	669	166	166	–	–	–	–
Wolgast	374	360	13	13	–	–	–	–
Übrige Häfen in Mecklenburg-Vorpommern	1 205	947	258	258	0	0	0	0

¹ Twenty-foot Equivalent Unit

Containerverkehr – eine Domäne Hamburgs und der bremischen Häfen

Der Containerverkehr in den bremischen Häfen und in Hamburg entwickelte sich nicht in allen Jahren im Gleichschritt, über den gesamten Zeitraum der Jahre 2000 bis 2013 gesehen haben die großen Containerhäfen jedoch fast die gleiche Steigerungsrate erzielt (Tab. 5). Hamburg hat in den Jahren bis 2007 kontinuierlich hohe Zuwächse verbucht, den krisenbedingten Einbruch des Jahres 2009 trotz schnell wieder einsetzenden Wachstums bis 2013 aber nicht in vollem Umfang ausgleichen können. 2013 lag der Umschlag mit gut 9,3 Mio. Standardcontainern (Twenty-foot Equivalent Units – TEU) unter der Rekordmarke aus dem Jahr 2007 (9,9 Mio. TEU). In den bremischen Häfen fielen die Steigerungsraten zunächst geringer aus. Hier belief sich 2008 die Anzahl der umgeschlagenen Container auf mehr als 5,5 Mio. TEU. Dieses Aufkommen konnte mit knapp sechs Mio. TEU bereits 2011 wieder deutlich übertroffen werden. 2012 wurde mit mehr als 6,1 Mio. TEU ein neuer Höchststand erzielt, 2013 fiel das Umschlagsergebnis mit gut 5,8 Mio. TEU etwas geringer aus.

Tabelle 5:

Containerverkehr über See in Hamburg und den bremischen Häfen 2000 bis 2013

Jahr	Hamburg		Bremen/Bremerhaven	
	1 000 TEU ¹	2000 \triangle 100	1 000 TEU ¹	2000 \triangle 100
2000	4 281	100	2 712	100
2001	4 684	109	2 915	107
2002	5 401	126	3 032	112
2003	6 140	143	3 190	118
2004	7 011	164	3 469	128
2005	8 095	189	3 736	138
2006	8 882	207	4 444	164
2007	9 917	232	4 912	181
2008	9 769	228	5 529	204
2009	7 031	164	4 565	168
2010	7 908	185	4 889	180
2011	9 035	211	5 915	218
2012	8 891	208	6 134	226
2013	9 302	217	5 838	215

¹ Twenty-foot Equivalent Unit

Die Häfen in Bremen und Hamburg stellten sich bereits gegen Ende der 1960er Jahre den Anforderungen des Containerverkehrs. Waren es zunächst nur vereinzelt Containerschiffe, die vielfach noch ihr eigenes Umschlaggeschirr an Bord hatten, so stehen mittlerweile an den Umschlagplätzen der Häfen Containerbrücken mit einer Höhe von mehr als 80 Metern und einer Auslegerlänge von über 70 Metern. Damit können die derzeit größten Containerschiffe mit einer Kapazität von annähernd 18 000 TEU Bremerhaven und Hamburg anlaufen. Diese Größensteigerung und der damit verbundenen Ausbau der Transportkapazität ermöglichten den Einsatz einer geringeren Zahl von Schiffen, die die rapide steigenden Gütermengen bewältigen konnten. In Bremerhaven setzte diese Entwicklung bereits ab 2007 ein. Schon frühzeitig wurden hier Containerschiffe mit einer maximalen Kapazität zwischen 13 000 TEU und 18 000 TEU eingesetzt. Dieser Umbruch ist im Wesentlichen abhängig von den Entscheidungen der Reedereien, die Schiffsneubauten in ihre Liniendienste aufnehmen. In Hamburg ist dieser Trend ebenfalls zu beobachten und dauert noch an. Die zunehmend größeren Containerschiffe, die nicht nur breiter und länger sind, sondern auch größere Tiefgänge haben, erfordern Ausbaumaßnahmen von Elbe und Weser, um die Zufahrt zu den Häfen möglichst ohne größere Einschränkungen zu sichern. Auf der Landseite mussten andererseits die Umschlagsanlagen angepasst und erweitert sowie Verbindungen ins Binnenland ausgebaut werden. Abgesehen von bedeutenden Transitverkehren, insbesondere für die Staaten des Ostseeraums und auch die Binnenländer wie zum Beispiel Österreich oder Tschechien, wird der größte Teil der an Elbe und Weser geladenen und gelöschten Container für Kunden aus Deutschland umgeschlagen.

Der Containerverkehr spielt in den übrigen deutschen Seehäfen keine große Rolle. So konnte insbesondere der neue Tiefwasserhafen in Wilhelmshaven die geplanten Umschlagszahlen noch nicht erreichen.

Im Containerverkehr belegten Hamburg und Bremerhaven im Jahr 2013 die Ränge zwei und vier in Europa. Die deutschen Häfen stehen in einem permanenten Wettbewerb mit Rotterdam und Antwerpen, zumal deren Verkehrsverbindungen insbesondere mit den Ländern entlang des Rheins vielfach gewisse Vorteile im Zu- und Ablauf der Ladung ergeben. Beide Rheinmündungshäfen erreichten im Jahr 2000 zusammen ein Aufkommen von knapp 10,4 Mio. TEU (zum Vergleich Hamburg und Bremen: sieben Mio. TEU). Während sich der Containerumschlag in Antwerpen von 4,1 Mio. TEU im Jahr 2000 auf knapp 8,6 Mio. TEU im Jahr 2013 (plus 110 Prozent) erhöhte, konnte Rotterdam als größter europäischer Hafen mit einem Anstieg auf mehr als 11,6 Mio. TEU nur die geringste Steigerungsrate (plus 84 Prozent) unter den vier größten Containerhäfen Europas

verbuchen. Die deutschen Häfen haben im Wettbewerb mit den Rheinmündungshäfen Boden gut gemacht.

Bremische Häfen am konventionellen Stückgutumschlag stark beteiligt

Im Umschlag nicht-containerisierter Stückgüter sind die bremischen Häfen die größten Hafentplätze an der Küste. Für beide bremischen Häfen zusammengenommen belief sich der Umschlag 2013 auf 7,8 Mio. t. Eisen- und Stahlprodukte, Forsterzeugnisse, Schwergüter und Projektladung werden schwerpunktmäßig in Bremen-Stadt verschifft. Bremerhaven ist führend im Automobilumschlag in Deutschland. 2013 lag die Zahl der umgeschlagenen PKW und LKW bei fast 2,2 Mio. Fahrzeugen. Mit rund 2,6 Mio. t weist der Hafen Emden den zweithöchsten Güterumschlag im Bereich der unverpackten Stückgüter aus. Standbein ist auch hier der PKW-Export, insbesondere für den Volkswagen-Konzern. In den vergangenen Jahren wurden jeweils mehr als eine Mio. Exportfahrzeuge über Emden verschifft. Hamburg ist die Nummer drei unter den deutschen Nordseehäfen beim Umschlag nicht-containerisierter Stückgüter, gefolgt von Brake und Cuxhaven. In Cuxhaven sind ebenfalls PKW-Im- und Exporte von großer Bedeutung, in Brake liegt der Schwerpunkt im Umschlag von Forstprodukten sowie Eisen und Stahl.

Unter den Ostseehäfen haben Rostock und Wismar beim Umschlag von nicht verpackten Stückgütern eine starke Position inne. Das Güteraufkommen in diesem Segment erreichte 2013 je 1,7 Mio. t, rund 30 Prozent mehr als im Vorjahr.

Lübeck und Rostock sind die größten Fährhäfen

RoRo- und Fährschiffe pendeln auf vielen Verbindungen in Nord- und Ostsee. In der Regel handelt es sich um kombinierte Güter- und Personenfähren, die beladene und leere Lastkraftwagen oder deren Auflieger oder Anhänger, zum Teil auch Eisenbahnwaggons, auf oder unter Deck und häufig auch PKW, Busse und andere Kraftfahrzeuge mit ihren Insassen transportieren.

Die größten deutschen Fährhäfen liegen an der Ostsee. Dort werden viermal so viele Güter (2013 insgesamt gut 31 Mio. t) von RoRo- und Fährschiffen geladen oder gelöscht wie in den Nordseehäfen. Während es sich in der Nordsee größtenteils um Kurzstreckenverkehre zu oder von den nord- und ostfriesischen Inseln handelt, unterhalten die Ostseehäfen internationale Fährverbindungen auf innereuropäischen Strecken zu den Ostseeanrainern und nach Norwegen.

Der RoRo-Verkehr in den großen Nordseehäfen, insbesondere in den bremischen Häfen und in Hamburg, dient nicht dem Transport von Ladung auf LKW und anderen Fahrzeugen, sondern umfasst hauptsächlich Im- und Export-PKW, die als rollende Ladung von Schiffen übernommen oder ausgeladen werden. Lässt man diese Güter unberücksichtigt und rechnet zum Fährverkehr nur die auf Transportfahrzeugen im Seeverkehr umgeschlagenen Güter, so reduzieren sich die an der Nordsee ein- oder ausgeladenen Gütermengen auf weniger als ein Zehntel des in der Ostsee erzielten Aufkommens.

In Lübeck ist die auf Fährschiffen beförderte Ladungsmenge mit Abstand am größten und mehr als doppelt so groß wie in Rostock. Weitere Häfen mit hohem Aufkommen von Gütern im Fährverkehr sind Puttgarden, Kiel und Sassnitz. In den letzten Jahren sind Zuwächse im Fährverkehr ausgeblieben. Puttgarden hat geringe Zugewinne erzielt, während die anderen Ostseehäfen leichte Einbußen hinnehmen mussten.

Ein etwas anderes Bild ergibt sich im Hinblick auf die übergesetzten Fahrzeuge, weil in dieser Zahl nicht nur der Güterverkehr, sondern auch der Reiseverkehr über die Fährlinien enthalten ist. Mit fast zwei Mio. umgeschlagenen Reise- und Transportfahrzeugen verzeichnet der Fährhafen Puttgarden das mit Abstand größte Fahrzeugaufkommen, fast doppelt so

viele Fahrzeuge wie in Lübeck (Tab. 6). Rostock liegt mit fast 800 000 Fahrzeugen auf Platz drei, zum Hafen Kiel (knapp 400 000 Fahrzeuge) besteht ein deutlicher Abstand. In den vielen kleineren Häfen handelte es sich bei den Fahrzeugtransporten um Inselverkehre an der nord- und ostfriesischen Küste.

Tabelle 6:

Umgeschlagene Güter im Ro-Ro- und Fährverkehr in ausgewählten Häfen 2013

Jahr	Güterumschlag von Ro-Ro- und Fährschiffen insgesamt	Darunter Güter auf/in Fahrzeugen (Fährverkehr)		Umgeschlagene Reise- und Transportfahrzeuge	
	1 000 Tonnen		%	1 000	%
Nordseehäfen	7 918	2 118	100	1 312	100
davon					
Hamburg	1 067	–	–	–	–
Bremen/Bremerhaven	4 042	289	14	12	1
Niedersachsen	2 459	1 579	75	448	34
davon					
Emden	72	1	0	1	0
Cuxhaven	1 353	801	38	32	2
Übrige Häfen in Niedersachsen	1 034	776	37	416	32
Schleswig-Holstein	350	251	12	853	65
Ostseehäfen	31 133	28 208	100	4 332	100
davon					
Schleswig-Holstein	23 406	20 618	73	3 319	77
Lübeck	15 576	13 498	48	992	23
Puttgarden	4 784	4 784	17	1 948	45
Kiel	3 046	2 335	8	379	9
Mecklenburg-Vorpommern	7 727	7 590	27	1 014	23
davon					
Rostock	6 471	6 336	22	786	18
Sassnitz	1 256	1 255	4	228	5

Unterschiedliche Entwicklungen der Fahrgastzahlen in den Ländern

Die in der Tabelle 7 dargestellte Zeitreihe zu den Zahlen der ein- und ausgestiegenen Fahrgäste zeigt in den Ländern mit Seeverkehr unterschiedliche Entwicklungen. Insgesamt ist Schleswig-Holstein das Land mit dem höchsten Fahrgastaufkommen. Von 2000 bis 2013 stiegen in den Häfen Schleswig-Holsteins knapp 208 Mio. Gäste ein und aus. Die Zahl der Fahrgäste blieb im Laufe der betrachteten Jahre relativ konstant.

Für Niedersachsen belief sich die Gesamtzahl der Passagiere in den 14 Jahren auf 155 Mio. Auch hier ist eine relativ konstante Personenzahl festzustellen, wobei ab dem Jahr 2011 bis zum Jahr 2013 eine leichte Zunahme um 4,1 Prozent zu erkennen ist. Mecklenburg-Vorpommern verzeichnete in den betrachteten vierzehn Jahren 55 Mio. Fahrgäste, deren Zahl von 5,4 Mio. im Jahr 2000 auf knapp drei Mio. im Jahr 2013 nahezu kontinuierlich gesunken ist. Für Hamburg schlugen in dem Zeitraum 2000 bis 2013 knapp 3,1 Mio. beförderte Passagiere zu Buche. Von 2010 bis 2013 erhöhte sich deren Zahl um 127,4 Prozent auf 619 000 im Jahr 2013, hauptsächlich durch Reisende, die in der Hansestadt eine Kreuzfahrt begannen oder beendeten. In Bremen wurden in dem vierzehnjährigen Zeitraum 1,7 Mio. Fahrgäste transportiert. Einen relativ deutlichen Einschnitt gab es vom Jahr 2009 zum Jahr 2010. Die Zahl der Fahrgäste ging hier um mehr als die Hälfte auf 48 000 zurück (minus 58,8 Prozent). Bis zum Jahr 2012 stieg die Zahl aber wieder auf das Niveau des Jahres 2009.

Bei einer tiefer gegliederten Betrachtung der ein- und ausgestiegenen Fahrgäste auf Hafenebene (Tab. 8) zeigt sich Norddeich als der bedeutendste Nordseehafen. Hier wurden in den Jahren 2005 bis 2013 jährlich jeweils durchschnittlich 2,3 Mio. Fahrgäste abgefertigt.

Der Fährverkehr mit der Insel Norderney weist einen jährlichen Durchschnittswert von knapp 2,2 Mio. Fahrgästen aus, gefolgt von Dagebüll mit knapp 1,6 Mio. Passagieren. Von 2009 bis 2013 stagnierten die Fahrgastzahlen in Norddeich (plus ein Prozent) und Norderney (minus ein Prozent). Dagebüll konnte eine Steigerung um fünf Prozent erzielen.

Tabelle 7:

Ein- und ausgestiegene Fahrgäste im Seeverkehr 2000 – 2013 nach Ländern

Jahr	Insgesamt	Bremen	Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Schleswig-Holstein
2000	31 378 437	209 035	202 778	5 444 966	10 981 579	14 540 079
2001	31 816 629	89 339	263 515	5 158 319	11 235 790	15 069 666
2002	33 221 835	147 093	137 226	5 154 167	11 337 271	16 446 078
2003	32 145 989	146 561	99 732	5 834 543	11 122 685	14 942 468
2004	29 815 273	143 323	79 226	4 247 069	10 596 245	14 749 410
2005	29 490 063	97 781	91 711	3 558 581	10 537 082	15 204 908
2006	29 256 031	182 530	110 345	3 543 938	10 581 568	14 837 650
2007	30 200 402	160 830	117 788	3 601 554	10 562 709	15 757 521
2008	28 945 341	100 269	126 271	3 702 262	10 323 689	14 692 850
2009	29 572 869	116 949	171 784	3 260 711	11 372 802	14 650 623
2010	28 780 392	48 218	272 211	2 876 480	11 041 611	14 541 872
2011	29 232 790	86 938	321 106	2 915 669	11 622 123	14 286 954
2012	29 481 125	117 175	480 468	2 999 565	11 981 252	13 902 665
2013	29 848 165	101 896	619 099	2 997 712	12 097 780	14 031 678

Bei den Ostseehäfen meldete Puttgarden auf der Insel Fehmarn mit durchschnittlich 6,4 Mio. die höchste Zahl an Fahrgästen pro Jahr. Es folgen Rostock (2,4 Mio.) und Kiel (1,7 Mio.). In Puttgarden ging die Zahl der beförderten Passagiere von 2009 bis 2013 um sechs Prozent zurück. Rostock meldete in dem Fünfjahreszeitraum eine Abnahme um fünf Prozent und Kiel eine Zunahme um sechs Prozent.

Tabelle 8:

Ein- und ausgestiegene Fahrgäste im Seeverkehr 2005 bis 2013 nach ausgewählten Häfen

Hafen	Ein- und ausgestiegene Passagiere									Entwicklung 2013 gg. 2009
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
	Anzahl in 1 000									%
Deutschland insgesamt	29 490	29 256	30 200	28 945	29 573	28 780	29 233	29 481	29 848	1
Nordseehäfen										
darunter										
Norddeich	2 115	2 322	2 312	2 267	2 394	2 287	2 439	2 437	2 410	1
Norderney, Insel	1 990	2 056	2 023	1 971	2 431	2 195	2 182	2 309	2 408	-1
Dagebüll	1 459	1 571	1 526	1 531	1 613	1 624	1 584	1 587	1 697	5
Föhr, Insel (Wyk Fährhafen)	1 261	1 207	1 304	1 412	1 354	1 355	1 345	1 354	1 312	-3
Emden	1 024	1 012	960	885	1 023	998	1 049	1 092	1 086	6
Langeoog, Insel	820	827	870	834	946	839	971	948	934	-1
Hamburg	92	110	118	126	172	272	321	480	619	260
Ostseehäfen										
darunter										
Puttgarden/Fehmarn	6 760	6 789	7 069	6 768	6 305	6 261	6 028	5 963	5 944	-6
Rostock	2 417	2 557	2 585	2 713	2 431	2 195	2 249	2 344	2 300	-5
Kiel	1 485	1 475	1 559	1 761	1 772	1 854	1 904	1 964	1 882	6
Sassnitz	749	700	717	741	649	556	545	535	561	-14
Lübeck	318	318	355	386	371	420	436	423	406	10

Einige Häfen, unter anderem Hamburg, Kiel und Rostock, setzen verstärkt auf den Kreuzfahrttourismus. Die Zahl der Kreuzfahrtanläufe in der Sommersaison ist in den vergangenen Jahren erheblich gestiegen.⁶ Allerdings war die Entwicklung in den norddeutschen Häfen recht unterschiedlich. Im Vergleichszeitraum der letzten fünf Jahre machten in Bremen im Jahr 2013 insgesamt 23 Kreuzfahrtschiffe fest, acht Prozent weniger als im Jahr 2009. Hamburg konnte in den letzten fünf Jahren eine dynamische Entwicklung vorweisen. Bei 172 Kreuzfahrtschiffen im Jahr 2013 entsprach dies einer Steigerung von 139 Prozent gegenüber dem Jahr 2009. In Mecklenburg-Vorpommern sank die Zahl um 60 Prozent auf 55 Schiffe im Jahr 2013. Schleswig-Holstein meldete 153 Kreuzfahrtschiffe im Jahr 2013, knapp elf Prozent mehr als 2009. Seit einigen Jahren werden in Cuxhaven, dem einzigen niedersächsischen Hafen, in dem Kreuzfahrtschiffen anlegten, kaum noch Kreuzfahrtschiffe abgefertigt. Hierzu liegen keine Zahlen vor.

Die deutschen Seehäfen im europäischen Vergleich

Im Jahr 2012 belief sich der Güterverkehr über See in den EU-Häfen auf 3,7 Mrd. t. Von der Gesamtmenge entfielen knapp 300 Mio. t auf deutsche Häfen. Das war weniger als in den niederländischen Häfen und weniger als in den Häfen des Vereinigten Königreichs, von Italien, Spanien und Frankreich, in denen Transitverkehre oder Küstenverkehre innerhalb des eigenen Landes und mit den europäischen Nachbarn eine größere Rolle spielen.

Die Rangliste der EU-Häfen wurde im Jahr 2012 unangefochten von Rotterdam (396 Mio. t Seegüterumschlag 2012) angeführt (Tab. 9). Hamburg belegte in dieser Liste Platz drei, Bremerhaven Platz neun und Wilhelmshaven Platz 27. Allerdings wird das Bild der größten Häfen sehr stark vom Flüssiggutumschlag (insbesondere Mineralöl und Mineralölprodukte) bestimmt, der in einigen Häfen weit mehr als die Hälfte des Güterverkehrs ausmacht.

Tabelle 9:

Top Ten der umschlagstärksten Seehäfen in der EU 2012

Hafen	Seegüterumschlag 2012 in Mio. Tonnen
Rotterdam	395,6
Antwerpen	164,5
Hamburg	113,5
Marseille	81,8
Algeciras	74,6
Amsterdam	71,2
Grimsby & Immingham	60,1
Le Havre	59,2
Bremerhaven	58,3

Unternehmen in der See- und Küstenschifffahrt

Im folgenden Abschnitt soll die Struktur der im Seeverkehr tätigen Unternehmen näher analysiert werden. Dazu werden die Daten aus der jährlich durchgeführten Strukturerhebung im Dienstleistungsbereich (SiD) zu Grunde gelegt. Diese Erhebung befragt auf der Basis einer Zufallsstichprobe unter anderem rechtlich selbstständige Unternehmen mit dem Hauptsitz in Deutschland, deren wirtschaftlicher Schwerpunkt im Abschnitt H der Klassifikation der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008 (WZ 2008), liegt. Hierunter fallen auch die Unternehmen der See- und Küstenschifffahrt, die Personen- bzw. Güterbeförderung durchführen. Die hochgerechneten Daten dieser in der SiD befragten Einheiten werden für die nachfolgende Betrachtung berücksichtigt.

Anzahl der Unternehmen

Im Zeitraum der Jahre 2008 bis 2012 waren in den Ländern mit See- und Küstenschifffahrt in der Personenbeförderung mit durchschnittlich knapp 16 die meisten Unternehmen in Schleswig-Holstein aktiv (Tab. 10). Tendenziell nahm die Zahl der Unternehmen in den Ländern von 2008 bis 2012 ab. Eine Ausnahme bildet Mecklenburg-Vorpommern, hier stieg die Zahl der Unternehmen von neun im Jahr 2008 auf 21 im Jahr 2012 an.

Im Vergleich zur Personenbeförderung sind in der Güterbeförderung deutlich mehr Unternehmen am Markt präsent. Die meisten Güterbeförderungsunternehmen waren in Niedersachsen (durchschnittlich 812 Unternehmen) und in Hamburg (durchschnittlich 790) festzustellen. Es folgten Bremen (140), Schleswig-Holstein (124) und Mecklenburg-Vorpommern (52). In sämtlichen Ländern blieb die Zahl der Unternehmen im betrachteten Zeitraum relativ konstant mit deutlicheren Schwankungen von 2008 zu 2009 in den Ländern Niedersachsen und Hamburg.

Table 10:

Unternehmen mit See- und Küstenschifffahrt 2008 bis 2012 nach Personen- und Güterbeförderung und Ländern

Jahr	Bremen	Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Schleswig-Holstein	Deutschland gesamt
Personenbeförderung (WZ: 501), Anzahl						
2008	14	.	9	17	22	69
2009	28	13	9	10	17	79
2010	7	9	.	13	10	50
2011	4	8	18	10	14	60
2012	7	8	21	12	15	67
Güterbeförderung (WZ: 502), Anzahl						
2008	140	707	40	661	141	1 825
2009	138	812	52	893	137	2 159
2010	137	825	.	819	132	2 108
2011	156	806	56	851	104	2 083
2012	131	801	60	836	106	2 045

Erzielte Umsätze

In der Personenbeförderung wurden die höchsten Umsätze von Unternehmen in Hamburg generiert. Insbesondere in den Jahren 2011 und 2012 erreichten diese eine Höhe von knapp 655 Mio. Euro bzw. 853 Mio. Euro (Tab. 11). Danach folgen Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Sie erzielten im betrachteten Zeitraum von 2008 bis 2012 durchschnittliche jährliche Umsätze von 150 Mio. Euro bzw. 77 Mio. Euro.

In der Güterbeförderung wurden in Hamburg in den Jahren 2008 bis 2012 mit durchschnittlich knapp 16,2 Mrd. Euro die höchsten Umsätze erwirtschaftet. Schleswig-Holstein und Niedersachsen lagen mit durchschnittlich 3,7 Mrd. Euro bzw. 3,3 Mrd. Euro in etwa gleich auf. Es folgten Bremen (eine Mrd. Euro) und Mecklenburg-Vorpommern (500 Mio. Euro). Interessant ist die Entwicklung auch vor dem Hintergrund der im Jahr 2008 hereinbrechenden weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise. 2009 gab es in den Ländern mit Seeschifffahrt gegenüber dem Jahr 2008 zum Teil erhebliche Umsatzrückgänge. In Bremen ging der Umsatz in der Güterbeförderung von 2008 zu 2009 um 285 Mio. Euro zurück. Das Umsatzniveau von 2008 mit knapp 1,3 Mrd. Euro konnte bis zum Jahr 2012 nicht wieder erreicht werden. In Hamburg fiel der Umsatz von 2008 auf 2009 um 3,1 Mrd. Euro. Der Umsatz von knapp 17 Mrd. Euro im Jahr 2008 konnte erst 2012 wieder erreicht bzw. überschritten werden. Mecklenburg-Vorpommerns Güterbeförderungsunternehmen hatten von

2008 zu 2009 Umsatzrückgänge von knapp 44 Mio. Euro zu beklagen. An die Höhe des erzielten Gesamtumsatzes von 559 Mio. Euro des Jahres 2008 kamen die Unternehmen bis 2012 nicht wieder heran.

Der von niedersächsischen Unternehmen im Jahr 2008 erwirtschaftete Umsatz von 3,2 Mrd. Euro konnte im Jahr 2009 um 119 Mio. Euro gesteigert werden. Das Jahresumsatzvolumen blieb bis zum Jahr 2012 nahezu konstant. Der Umsatz in der Güterbeförderung Schleswig-Holsteins sank von 2008 zu 2009 um 1,1 Mrd. Euro. Das Umsatzniveau des Jahres 2008 konnte im Jahr 2011 mit gut 3,9 Mrd. Euro wieder knapp erreicht und im Jahr 2012 mit vier Mrd. Euro überschritten werden.

Tabelle 11:
Umsatz der See- und Küstenschifffahrt 2008 bis 2012
nach Personen- und Güterbeförderung und Ländern

Jahr	Bremen	Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Schleswig-Holstein	Deutschland gesamt
Personenbeförderung (WZ: 501), Umsatz in 1 000 Euro						
2008	95 096	.	11 868	68 606	184 997	434 727
2009	124 766	30 249	12 553	64 295	161 548	394 596
2010	53 354	11 005	.	70 592	92 207	233 095
2011	7 849	654 846	8 700	82 052	148 998	/
2012	18 177	853 245	11 144	100 199	162 867	1 147 391
Güterbeförderung (WZ: 502), Umsatz in 1 000 Euro						
2008	1 292 730	16 951 998	559 465	3 224 441	3 943 554	27 254 045
2009	1 007 651	13 858 888	515 646	3 343 511	2 800 352	22 630 793
2010	929 140	16 220 003	.	3 377 365	3 804 686	25 982 257
2011	1 070 447	16 267 822	430 055	3 420 515	3 915 848	26 398 989
2012	917 071	17 514 254	503 100	3 332 608	4 041 355	27 701 175

Tätige Personen

Die meisten Beschäftigten, die in der Personenbeförderung der See- und Küstenschifffahrt tätig sind, finden sich in Schleswig-Holstein. Im Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2012 waren in diesem Sektor 863 Personen tätig (Tab. 12). In Niedersachsen verdienten hier durchschnittlich 552 Beschäftigte ihren Lebensunterhalt, in Hamburg waren es 283. Mecklenburg-Vorpommern wies 129 tätige Personen aus, Bremen 106. Während die Zahl der tätigen Personen in Bremen in dem analysierten Zeitraum der Jahre 2008 bis 2012 von 181 auf 38 zurückging, stieg deren Zahl in Hamburg von 49 (2009) auf 579 (2012) an. In Mecklenburg-Vorpommern blieb die Zahl der Beschäftigten bei einem nur marginalen Anstieg fast gleich. Niedersachsen verzeichnete eine Zunahme von 479 auf 656, und in Schleswig-Holstein waren stärkere Schwankungen mit einem Höchststand von 1 042 im Jahr 2011 und dem niedrigsten Stand im Jahr 2010 mit 502 Beschäftigten festzustellen.

Auch bei den tätigen Personen verdienen mehr Beschäftigte in der Güter- als in der Personenbeförderung ihr Einkommen. Hier lag im Zeitraum 2008 bis 2012 der Schwerpunkt der Beschäftigung in Hamburg mit einem jährlichen Durchschnittswert von 12 055 Beschäftigten. In Niedersachsen arbeiteten durchschnittlich 5 000 Personen in der Güterbeförderung, Mecklenburg-Vorpommern meldete 1 864, Schleswig-Holstein 1 810 und Bremen 1 222. In den Beschäftigtenzahlen der Güterbeförderung lässt sich nur ein leichter negativer Einfluss der Wirtschaftskrise, die 2008 begann, feststellen. In Bremen und Hamburg sank die Zahl der tätigen Personen von 2008 zu 2009 um jeweils 600. In den übrigen drei Ländern zeigte sich keine negative Veränderung. In Niedersachsen stieg die Zahl sogar um 700. 2010, im zweiten Jahr der Krise, ging die Zahl der Beschäftigten in Bremen und Schleswig-Holstein nochmals leicht zurück, während sie in Hamburg abermals um knapp 700 Beschäf-

tigte fiel. Niedersachsen konnte eine Zunahme um 400 Personen verzeichnen, bis zum Jahr 2012 sank deren Zahl aber um knapp die Hälfte (minus 43,3 Prozent). In Mecklenburg-Vorpommern blieb die Zahl der tätigen Personen relativ konstant.

Tabelle 12:

**Tätige Personen der See- und Küstenschifffahrt 2008 – 2012
nach Personen- und Güterbeförderung und Ländern**

Jahr	Bremen	Hamburg	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Schleswig-Holstein	Deutschland gesamt
Personenbeförderung (WZ: 501), Anzahl						
2008	181	.	129	479	1 039	2 438
2009	174	49	123	480	760	1 604
2010	116	23	.	456	502	1 186
2011	21	484	132	689	1 042	/
2012	38	579	135	656	973	2 391
Güterbeförderung (WZ: 502), Anzahl						
2008	1 629	14 980	1 926	5 015	1 784	27 251
2009	1 035	14 379	1 922	5 726	1 726	26 803
2010	904	13 697	.	6 132	1 483	26 493
2011	1 441	9 012	1 919	4 651	2 127	20 975
2012	1 101	8 211	1 691	3 475	1 933	16 742

Fazit

Die norddeutschen Häfen sind naturgemäß Drehscheibe für den seewärtigen deutschen Außenhandel und Knotenpunkte für Güterströme und den Reiseverkehr an der deutschen Küste und zu unseren Nachbarn in Nordosteuropa. Die zentrale Bedeutung und Ausstrahlung des maritimen Sektors spiegelt sich auch in den Leistungen der in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein ansässigen Reedereien wider. 95 Prozent der in Deutschland tätigen Seeschiffahrtsunternehmen haben ihren Sitz in einem der fünf norddeutschen Länder.

Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise, die im Jahr 2008 begann, hat in den Verkehrs- und Unternehmenskennzahlen tiefe Spuren hinterlassen. Der Güterumschlag im deutschen Seeverkehr musste 2009 deutliche Umschlagsmengeneinbußen hinnehmen. Bis zum Jahr 2013 konnte das Niveau des Jahres 2008 noch nicht wieder erreicht werden. Von der Krise war der Personenseeverkehr allerdings kaum betroffen.

Insgesamt ist im Güterverkehr ein Trend zu größeren Containerfrachtschiffen festzustellen mit dadurch bedingten Rückgängen bei den Schiffsankünften. Beim Containerverkehr rangiert Hamburg im europäischen Vergleich auf Platz zwei hinter Rotterdam.

Anmerkungen

- ¹ Der Beitrag ist eine Gemeinschaftsarbeit der Ämter Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN), Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Statistikamt Nord), Statistisches Landesamt Bremen und Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern. Er wurde auch im Statistischen Monatsheft 11/2014 des Landesamts für Statistik Niedersachsen (LSN) veröffentlicht.
- ² Güter, die für den deutschen Außenhandel in anderen europäischen Seehäfen (z. B. den Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen) von und nach Übersee umgeschlagen werden, werden in diesem Beitrag nicht berücksichtigt.
- ³ In den Jahren 1978 bis 1999 war die Erfassung der Passagiere im Seeverkehr ausgesetzt, daher liegen für diesen Zeitraum keine Zahlen vor.
- ⁴ In den hier dargestellten Ergebnissen sind die Eigengewichte der Container und Fahrzeuge, in denen die Güter umgeschlagen werden, nicht enthalten.
- ⁵ Roll on/Roll off-Umschlag, bei dem die Ladung mit Fahrzeugen auf das Schiff gefahren wird.
- ⁶ Erfasst sind Kreuzfahrtschiffe mit ein- und ausgestiegenen Passagieren.

Dr. Wolfgang Vorwig

Landesamt für Statistik Niedersachsen
30453 Hannover, Göttinger Chaussee 76
E-Mail: wolfgang.vorwig@statistik.niedersachsen.de

Ulrich Wiemann

Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
20457 Hamburg, Steckelhörn 12
E-Mail: ulrich.wiemann@statistik-nord.de

Wolfgang Kobbe

Statistisches Landesamt Bremen
28195 Bremen, An der Weide 14–16
E-Mail: wolfgang.kobbe@statistik.bremen.de

Dr. Dieter Gabka

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern
19059 Schwerin, Lübecker Straße 287
E-Mail: dieter.gabka@statistik-mv.de

In der Reihe „Statistische Analysen“ veröffentlicht das Statisteamt Nord wissenschaftliche Einzelbeiträge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie externen Autoren zu fachstatistischen Themen, Problemen und Erkenntnissen der Amtlichen Statistik.

Bisher in dieser Reihe erschienen sind:

- Nr. 1 Hartmann, Adriane:
Haushalte in Hamburg
- Nr. 2 Heinze, Sanna / Vogel, Alexander:
Zur Dynamik der Entwicklung des ökologischen Landbaus in Schleswig-Holstein
- Nr. 3 Münzenmaier, Werner:
Materieller und immaterieller Wohlstand
- Nr. 4. Heinze, Sanna / Haffmans, Cora:
Zum Greening der Gemeinsamen Agrarpolitik der EU – Auswirkungen der Anbaudiversifizierung auf die landwirtschaftlichen Betriebe Schleswig-Holsteins
- Nr. 5 Wohlfahrt, Sven u. a.:
Verflechtungen zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein im Spiegel der amtlichen Statistik
- Nr. 6 Hartmann, Adriane / Jackisch, Annett:
Hamburger Bevölkerung mit Migrationshintergrund
- Nr. 7 Vogel, Alexander:
Zum Zusammenspiel von Export und Import in Unternehmen des Verarbeitenden Gewerbes mit Sitz in Hamburg und Schleswig-Holstein 2006 bis 2010
- Nr. 8 Münzenmaier, Werner:
Wirtschaftskraft und Einkommen in Hamburg und in anderen Großstädten sowie in ihren Regionen
- Nr. 9 Grocholski-Plescher, Bernd:
Unternehmensgründungen von Frauen und Männern in Hamburg
- Nr. 01/2014
Vuckovic, Edward / Zschoche, Christin:
Ergebnisse zur Einwohnerzahlermittlung für die Gemeinden Schleswig-Holsteins im Rahmen des Zensus 2011
- Nr. 02/2014
Herrmann, Henrike:
Das Deutschlandstipendium
- Nr. 03/2014
Wiemann, Ulrich:
Frauen und Männer in leitenden Positionen:
Ihre Struktur und Verdienste in Hamburg und Schleswig-Holstein
- Nr. 04/2014
Kunte, Laura / Jakubzig, Nicole:
Die Zentrale Produktionssteuerung im Statisteamt Nord – ein Werkstattbericht
- Nr. 05/2014
Grocholski-Plescher, Bernd:
Das Handwerk in Schleswig-Holstein im Spiegel der amtlichen Statistik
- Nr. 06/2014
Kalkreuter, Rainer / Mausfeld, Juliana / Mundzeck, Corinna:
Der Einsatz von Geoinformationssystemen im Statisteamt Nord

Sämtliche Veröffentlichungen dieser Reihe können auf den Internetseiten des Statisteamtes Nord (www.statistik-nord.de) kostenlos heruntergeladen werden.

