

# Entwicklung der Container- und RoRo-Märkte im Kurzstreckenseeverkehr am Beispiel der Nordrange- und der südlichen Ostseehäfen

Schlussbericht

Bremen, Dezember 2021

Im Auftrag des



ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc)

Erstellt durch



Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik  
Institute of Shipping Economics and Logistics

## Inhalt

<b>RoRo</b> .....	2
Deutsche Häfen führend im nordeuropäischen RoRo-Güterverkehr .....	2
RoRo-Verkehre der deutschen Häfen nach Ladungsträgern .....	3
Hauptrelationen der deutschen Häfen für begleitete Lkw-Verkehre.....	5
Haupttrouten deutscher Häfen für unbegleitete Trailerverkehre .....	6
<b>Container</b> .....	8
Mehr als die Hälfte des Containerumschlags der deutschen Häfen hängt vom Shortsea-Verkehr ab.....	8
Europäische Feedermärkte .....	9
Shortsea-Land-Märkte .....	11
Fazit und Ausblick.....	12



## RoRo

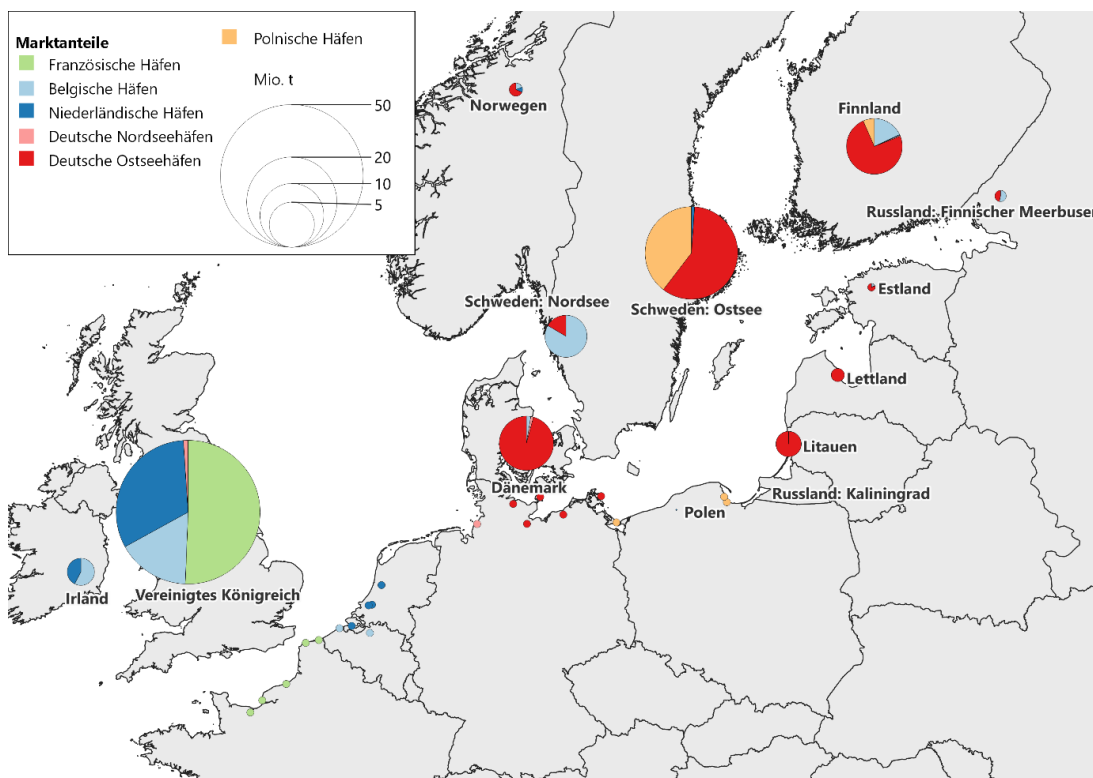
### Deutsche Häfen führend im nordeuropäischen RoRo-Güterverkehr

**Die deutschen Häfen sind mit einem RoRo-Umschlag von 27,4 Mio. t Ladung in 2020 führend in Nordeuropa. Besonders für die Verbindung zwischen Skandinavien und dem zentraleuropäischen Kontinent sind die Häfen von herausragender Bedeutung. Nach einer langen Phase schwachen Wachstums deuten jüngste Zahlen auf eine merkliche Belebung der Nachfrage in 2021.**

Die deutschen Häfen schlugen im Jahr 2020 knapp 2,1 Millionen Ladungsträger (Einheiten) mit 27,4 Mio. Tonnen Ladung im RoRo-Verkehr um,<sup>1</sup> ein Rückgang um 7 % gegenüber 2019. Damit liegen die deutschen Häfen in der Range von der Bretagne bis Polen vor den französischen, niederländischen und belgischen Häfen auf Platz 1 in Nordeuropa.

Das Gros der Verkehre entfällt dabei auf die deutschen Ostseehäfen, die vor allem mit den polnischen Häfen im Wettbewerb stehen. Mittelbar besteht auch ein Wettbewerb zu belgischen Häfen im Schweden- und Finnland-Verkehr (s. Abbildung 1).

Abbildung 1: Marktanteile nordeuropäischer Häfen im RoRo-Verkehr 2019



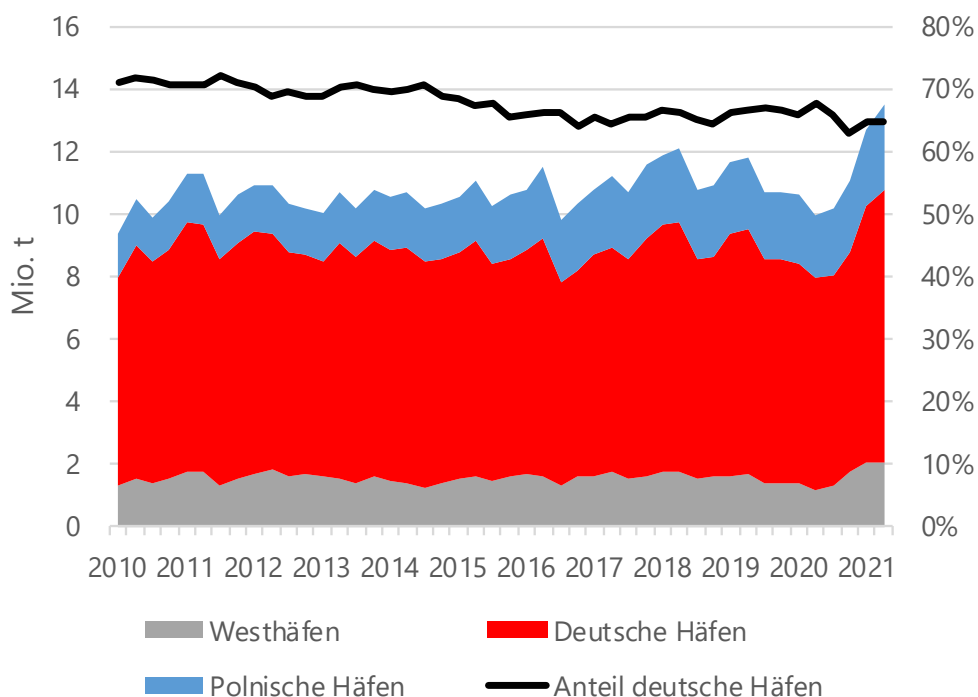
Ohne Fahrzeuge als Handelsware  
Quelle: ISL auf Basis Eurostat, 2021

<sup>1</sup> Ohne Fahrzeuge als Handelsware und Fahrzeuge im Personenverkehr

Der RoRo-Verkehr enthält neben den internationalen RoRo-Verkehren auch den Güterverkehr der Inselfähren, der insbesondere in den deutschen Nordseehäfen einen hohen Anteil hat. In den folgenden Betrachtungen wird jedoch ausschließlich der RoRo-Verkehr der im internationalen RoRo-Verkehr tätigen Häfen betrachtet. In Deutschland sind dies Kiel, Puttgarden, Lübeck, Rostock, Sassnitz/Mukran und Cuxhaven.

Jüngste Zahlen zeigen, dass die RoRo-Verkehre zwischen den Häfen der betrachteten Range und dem Ostseeraum in 2020 nur leicht zurückgegangen und in den ersten beiden Quartalen 2021 stark angestiegen sind. Die jüngste positive Entwicklung war in allen Teilen der Range zu beobachten (s. Abbildung 2).

Abbildung 2: RoRo-Verkehre mit Ostseeraum nach Hafenranges 2010-2021

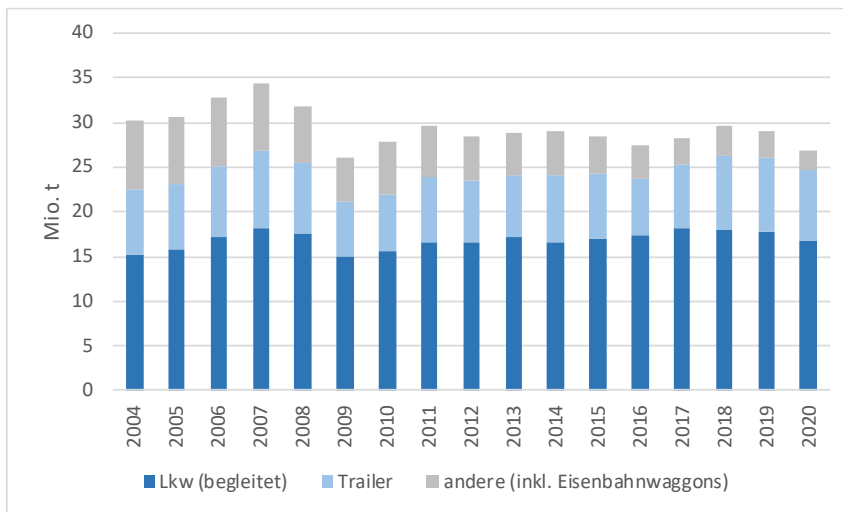


Quelle: ISL auf Basis Eurostat, 2021

### RoRo-Verkehre der deutschen Häfen nach Ladungsträgern

Das Volumen der RoRo-Verkehre ist seit den frühen 2000er Jahren insgesamt zurückgegangen, was jedoch vor allem auf den Bedeutungsverlust des Transports von Eisenbahnwaggons und Spezialtrailern zurückzuführen ist. Das Volumen der Lkw- und Trailerverkehre lag in den vergangenen Jahren stabil bei insgesamt bei ca. 25 Mio. Tonnen pro Jahr.

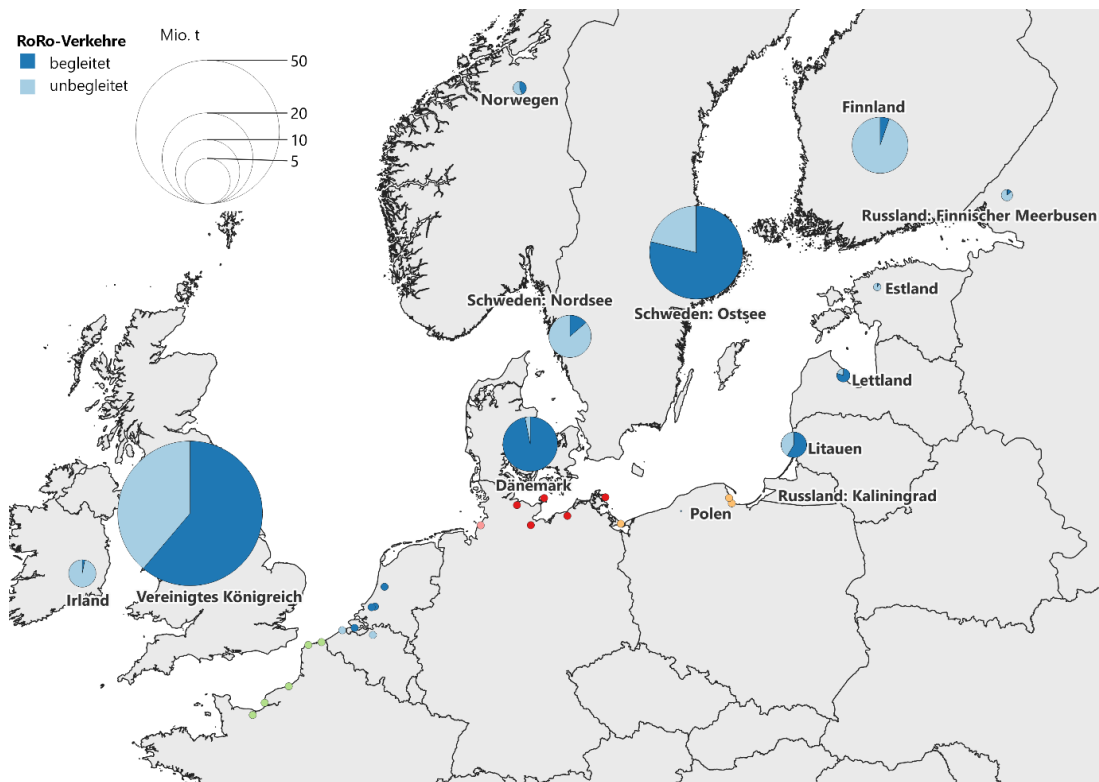
Abbildung 3: RoRo-Verkehr ausgewählter deutscher Häfen 2004-2020



Quelle: ISL auf Basis Eurostat, 2021

Die begleiteten Verkehre in den deutschen Häfen konzentrieren sich auf die kürzeren Seestrecken mit Dänemark (Puttgarden-Rödby, Rostock-Gedser) und Südschweden (Travemünde-Malmö, Travemünde-Trelleborg, Rostock-Trelleborg), während unbegleitete Trailer auf Langstrecken wie Travemünde-Helsinki, Rostock-Hanko oder Cuxhaven-Immingham dominieren. Auf den kurzen Routen im Ostseeraum sind neben der Landroute über Jütland und die Öresundbrücke nur die polnischen RoRo-Häfen direkte Wettbewerber (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 4: Anteile begleiteter und unbegleiteter Verkehre im RoRo-Verkehr nordeuropäischer Häfen 2019



Quelle: ISL auf Basis Eurostat, 2021

Aus dieser Spezialisierung ergibt sich, dass die Zusammensetzung der Verkehre mit den verschiedenen Korrespondenzmärkten variiert. Dänemark und Schweden sowie Litauen und Lettland werden vor allem im begleiteten Verkehr bedient, während in Finnland, Russland und Estland Trailerverkehre überwiegen.

## Hauptrelationen der deutschen Häfen für begleitete Lkw-Verkehre

Die wichtigsten Routen für den begleiteten Verkehr sind Puttgarden-Rødby, Rostock-Trelleborg und Travemünde-Malmö. Etwa zwei Drittel der begleiteten Verkehre in den deutschen Häfen entfallen auf eine dieser drei Routen. Dabei ragt die Route Puttgarden- Rødby als Verbindungen mit der kürzesten Seestrecke besonders heraus. Hier werden verhältnismäßig kleine Einheiten eingesetzt, die jedoch mit einer sehr hohen Frequenz fahren. Unbegleitete Verkehre werden auf dieser Route nicht angeboten. Zu den Reedereien, die Routen mit hohen Volumen begleiteter Verkehre anbieten, gehören Scandlines, Stena Lines, TT-Line, Nordö-Link und DFDS (s. Tabelle 1).

Tabelle 1: Begleitete RoRo-Verkehre deutscher Häfen nach Routen 2019

Relation	Liniendienste			Volumen** 1.000 t (2019)
	Ausgewählte Routen	Operator	Frequenz* Ø Spurmeter	
<b>Deutschland-Dänemark</b>				<b>6.903</b>
Puttgarden-Rødby	Scandlines	337	460	5.376
Rostock-Gedser	Scandlines	63	1.275	1.527
<b>Deutschland-Schweden</b>				<b>9.031</b>
Kiel-Göteborg	Stena Lines	7	3.159	461
Travemünde-Malmö	Nordö-Link	21	3.659	2.900
Travemünde-Trelleborg	TT-Line	21	2.525	1.990
Rostock-Trelleborg	Stena Lines	21	3.192	2.180
Rostock-Trelleborg	TT-Line	21	2.200	1.500
<b>Deutschland-Litauen</b>				<b>930</b>
Kiel-Klaipeda	DFDS	7	2.505	930
<b>Deutschland-Lettland</b>				<b>344</b>
Travemünde-Liepaja	Stena Lines	5	1.557	344
<b>sonstige Relationen</b>				<b>945</b>
<b>Insgesamt</b>				<b>18.153</b>

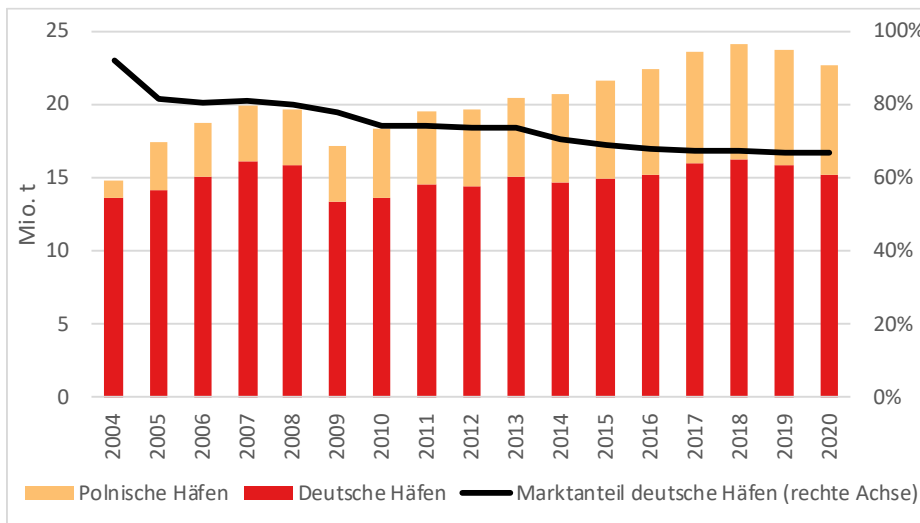
\* gemäß Fahrplan im Dezember 2021; tatsächliche Frequenz kann abweichen

\*\* nur begleitete Verkehre; teilweise geschätzt

Quelle: ISL auf Basis von Eurostat, Angaben der Reedereien und Flottendaten, 2021

Hauptwettbewerber sind die polnischen Häfen mit ihren regelmäßigen Verbindungen nach Südschweden. Nach dem EU-Beitritt Polens im Jahr 2004 entwickelten sich diese Verbindungen besonders dynamisch und ein Teil der ehemals über deutsche Häfen abgewickelten Verkehre wurde in polnische Häfen verlagert. Dennoch stieg das Aufkommen bis 2007 auch in deutschen Häfen stetig. Nach der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 erholte sich das Volumen wieder und der Marktanteil der deutschen Häfen im begleiteten Verkehr mit Schweden und Dänemark ist seit 2017 konstant bei ca. 67 % (s. Abbildung 5).

Abbildung 5: Marktanteile im begleiteten RoRo-Verkehr mit Dänemark und Schweden 2004-2020



Quelle: ISL auf Basis Eurostat

## Hauptrouten deutscher Häfen für unbegleitete Trailerverkehre

Die wichtigsten Märkte für unbegleitete Trailerverkehre sind Finnland, Schweden und – mit einigem Abstand – Litauen und Großbritannien. Auf den meisten Linien sind sowohl begleitete als auch unbegleitete Verkehre möglich, sodass einige Linien für beide Arten von Verkehren von großer Bedeutung sind.

Tabelle 2: Begleitete RoRo-Verkehre deutscher Häfen nach Routen 2019

Relation Ausgewählte Routen	Liniendienste			Volumen** 1.000 t (2019)
	Operator	Frequenz*	Ø Spurmeter	
<b>Deutschland-Finnland</b>				<b>5.376</b>
Travemünde-Helsinki/Turku	Finnlines	8	4.062	} 4.134
Travemünde-Hanko/...	Transfennica	5	3.048	
Rostock-Hanko/Helsinki	Finnlines	5	3.135	
<b>Deutschland-Schweden</b>				<b>4.182</b>
Kiel-Göteborg	Stena Lines	7	3.159	} 2.369
Travemünde-Malmö	Nordö-Link	21	3.659	
Travemünde-Trelleborg	TT-Line	21	2.525	} 1.511
Rostock-Trelleborg	Stena Lines	21	3.192	
Rostock-Trelleborg	TT-Line	21	2.200	
<b>Deutschland-Litauen</b>				<b>655</b>
Kiel-Klaipėda	DFDS	7	2.505	655
<b>Deutschland-Großbritannien</b>				<b>528</b>
Cuxhaven-Immingham	DFDS	6	2.772	510
<b>sonstige Relationen</b>				<b>574</b>
<b>Insgesamt</b>				<b>11.315</b>

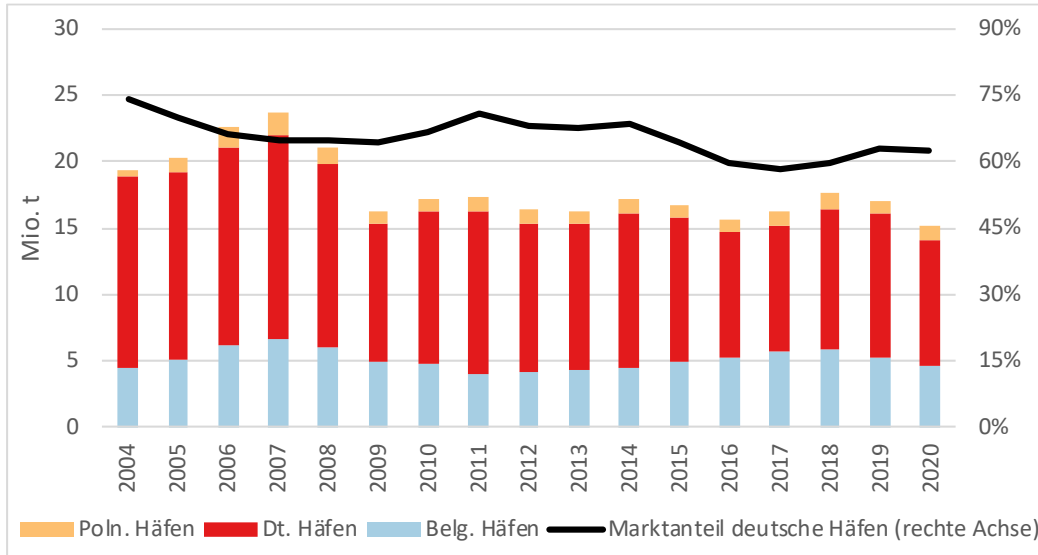
\* gemäß Fahrplan im Dezember 2021; tatsächliche Frequenz kann abweichen

\*\* nur unbegleitete Verkehre; teilweise geschätzt

Quelle: ISL auf Basis von Eurostat, Angaben der Reedereien und Flottendaten, 2021

Dänemark – einer der wichtigsten Märkte für begleitete Verkehre – spielt aufgrund der kurzen Distanz für unbegleitete Verkehre nur eine geringe Rolle. Umgekehrt werden Finnland und Großbritannien fast ausschließlich im unbegleiteten Verkehr bedient.

Abbildung 6: Marktanteile im unbegleiteten RoRo-Verkehr mit dem Ostseeraum 2004-2020



Quelle: ISL auf Basis Eurostat

Der Hauptwettbewerber im unbegleiteten Verkehr sind die belgischen Häfen Ghent, Zeebrugge und Antwerpen. Da es sich hier jedoch vor allem um Ladung aus dem Hinterland der Westhäfen handelt, wäre eine Verlagerung auf RoRo-Routen der deutschen Häfen mit erheblichen zusätzlichen Lkw-Transporten verbunden.

Insgesamt liegt das Volumen der begleiteten Verkehre 2019 seit 2009 deutlich unter dem Volumen vor der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009. Vergleicht man die Entwicklung mit der Marktentwicklung mit der im begleiteten Verkehr (s. Abbildung 5), so ist eine Verschiebung hin zu begleiteten Verkehren zu erkennen. Der europaweite Mangel an Lkw-Fahrern, der sich in den vergangenen Jahren weiter verschärft hat, und die verstärkten Bestrebungen zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Transportsektor, die in den kommenden Jahren zu erwarten sind, könnten hier in den kommenden Jahren zu einer Trendwende hin bzw. zurück zu intermodalen Konzepten mit unbegleiteten Verkehren führen.



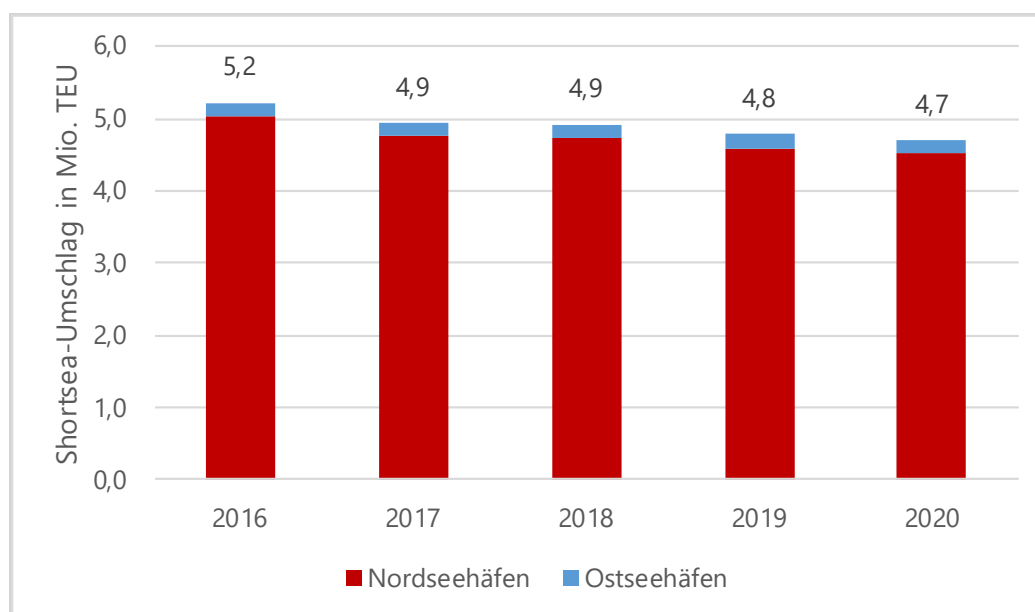
## Container

Mehr als die Hälfte des Containerumschlags der deutschen Häfen hängt vom Shortsea-Verkehr ab

**Der Containerverkehr mit europäischen Korrespondenzregionen hatte im Jahr 2020 einen Anteil von 33 % am Containerumschlag der deutschen Seehäfen. In den Hub-Häfen ist auch ein Teil des interkontinentalen Containerverkehrs – namentlich der Anteil, der auf Transshipmentverkehre zurückgeht – von diesen innereuropäischen Verkehren abhängig. Bezieht man diese Verkehre ein, so ist mehr als die Hälfte des Containerumschlags der deutschen Seehäfen vom innereuropäischen Seeverkehr abhängig.**

Der Containerverkehr der deutschen Seehäfen mit europäischen Korrespondenzregionen lag im Jahr 2020 mit 4,7 Mio. TEU nur leicht unter dem Vorjahreswert. Er zeigte sich somit robust in der Covid-19-Pandemie. Die rückläufige Tendenz der Jahre 2016 bis 2020 ist nicht auf ein negatives Marktwachstum zurückzuführen, sondern vor allem auf Marktanteilsverluste der deutschen Nordseehäfen im Feeder-Verkehr an die Häfen Rotterdam und Antwerpen.

Abbildung 7: Containerumschlag der deutschen Seehäfen mit europäischen Korrespondenzregionen 2016-2020



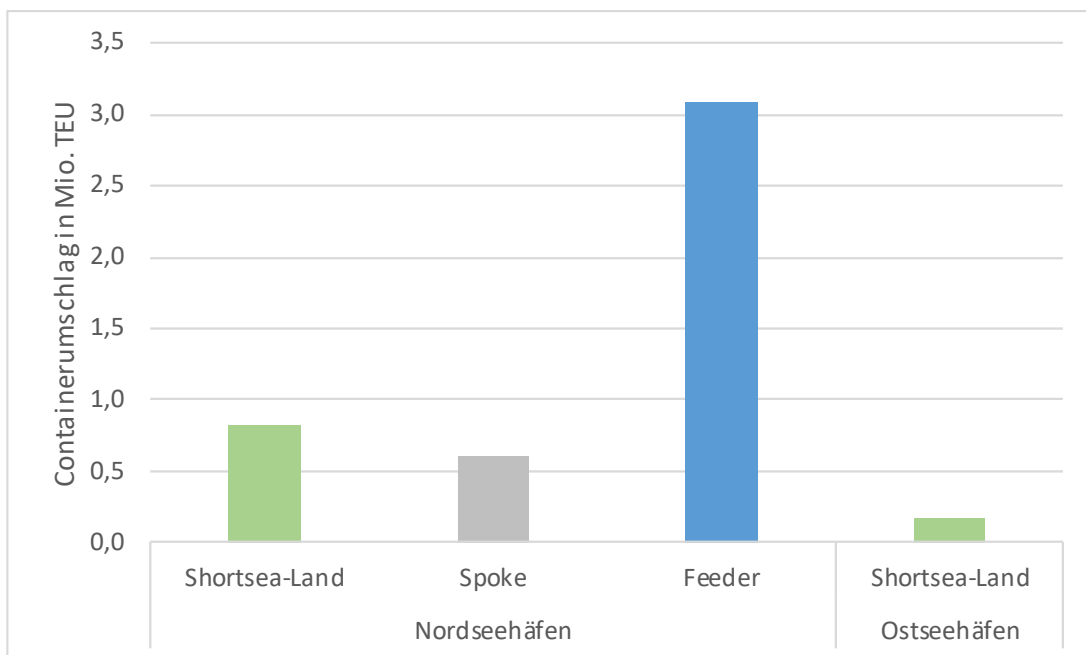
Betrachtete Häfen: Emden, Wilhelmshaven, Bremen/Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg, Kiel, Lübeck, Rostock und Sassnitz

Quelle: ISL auf Basis Eurostat, 2021

Auf Basis von Daten aus dem „Containerverkehrsmodell Europa“ des ISL werden im vorliegenden Bericht die einzelnen Marktsegmente (Transshipment und innereuropäischer Shortsea-Handel, auch „Shortsea-Land“) nach Fahrtgebieten analysiert. Dabei werden auch die jeweils relevanten Wettbewerbshäfen in die Betrachtung einbezogen.

Der Containerverkehr zwischen deutschen Containerhäfen und europäischen Korrespondenzhäfen entfiel 2020 zu etwa 96 % auf die deutschen Nordseehäfen und dort wiederum v.a. auf Feederverkehre, bei denen deutsche Häfen als Hub für Transshipmentverkehre fungieren. Gleichzeitig sind deutsche Häfen auch „Spoke“-Häfen, das heißt Quelle oder Ziel von Transshipmentverkehren, bei denen andere europäische Häfen als Hub fungieren.

Abbildung 8: Containerumschlag der deutschen Seehäfen mit europäischen Korrespondenzregionen nach Segmenten



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Europa, 2021

Das Volumen der Innereuropäischen Shortsea-Land-Verkehre – also der Transport von Waren zwischen europäischen Ländern per Seeschiff – betrug 2020 knapp eine Million TEU. In diesem Marktsegment sind neben den Containerhäfen in der Nordsee auch viele deutsche Ostseehäfen aktiv.

### Europäische Feedermärkte

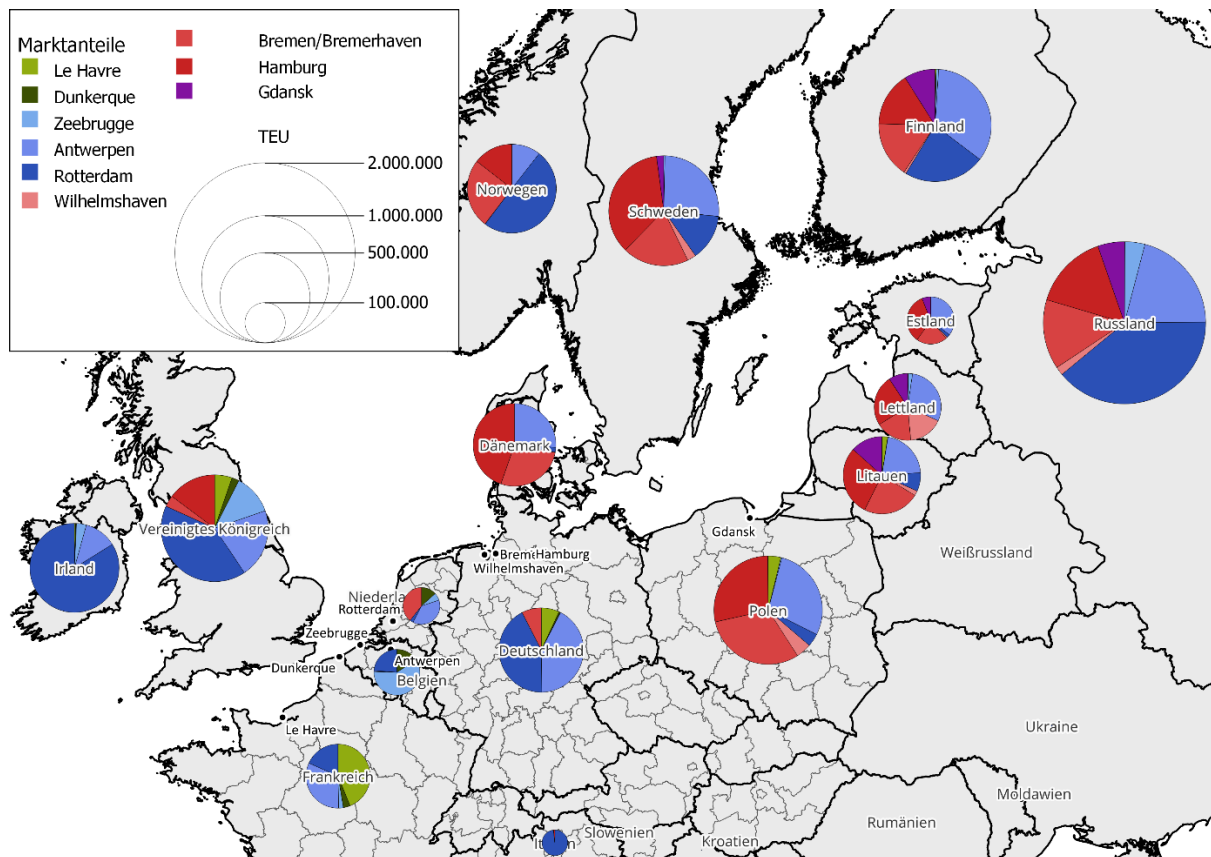
Im Feederverkehr stehen die deutschen Seehäfen im Wettbewerb mit Häfen in Frankreich, den Niederlanden, Belgien und Polen. Dabei ist der Marktanteil der deutschen Häfen in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen von 44 % in 2016 auf 35 % in 2020. Während der Gesamtmarkt<sup>2</sup> in diesem Zeitraum von 7,8 Mio. TEU auf 8,9 Mio. TEU anwuchs, ging der Feederverkehr in den deutschen Nordseehäfen von 3,4 Mio. TEU auf 3,1 Mio. TEU zurück. Sowohl in Hamburg als auch in Bremerhaven wirken sich die Tiefgangsbeschränkungen für Asien-Liniendienste zunehmend beschränkend auf die Ladungsmengen aus. Die Reedereien

<sup>2</sup> Es werden europäischen Hub-Häfen Le Havre, Dunkerque, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Wilhelmshaven, Bremerhaven, Hamburg und Danzig einbezogen.

begegnen dem dadurch, dass sie aus Asien kommend vor allem Transshipmentcontainer bereits in Rotterdam oder Antwerpen löschen. Die jüngste Fahrrinnenanpassung der Elbe und die geplante Weservertiefung könnten hier zu Rückholeffekten führen.

Die wichtigsten Transshipmentmärkte der Nordrange- und Ostseehäfen sind der Ostseeraum und die britischen Inseln (5,6 Mio. TEU bzw. 1,2 Mio. TEU). Daneben sind Verkehre innerhalb der Nordrange von Bedeutung (0,9 Mio. TEU). Auch die iberische Halbinsel und der Mittelmeerraum werden teilweise über Nordrangehäfen versorgt.

Abbildung 9: Feederverkehre der Hub-Häfen in der Le Havre-Gdansk-Range 2020 (8,9 Mio. TEU)



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Europa, 2021

Trotz der Handelsanktionen gegen Russland, die zu einem Rückgang des Feederverkehrs mit Russland führten, bleibt Russland der größte Feedermarkt in Europa mit 1,6 Mio. TEU. Weitere Feedermärkte mit einem Volumen von mehr als 500.000 TEU im Ostseeraum sind Finnland, Schweden und Polen.

Der Marktanteil der deutschen Häfen im Transshipmentverkehr mit dem Ostseeraum beträgt durchschnittlich 46 %, mit besonders hohen Marktanteilen in Dänemark, Polen und Schweden. Die führenden Häfen in Finnland und Russland sind Rotterdam und Antwerpen. Der polnische Hafen Gdansk hat sich darüber hinaus als Transshipment-Hub für Russland, Finnland und die baltischen Staaten etabliert und hält bei Feederverkehren mit Korrespondenzhäfen im Ostseeraum einen Marktanteil von 5 %.

Tabelle 3: Feederverkahre der Hub-Häfen in der Le Havre-Gdansk-Range nach Korrespondenzmärkten 2020

Feedermärkte	Frz. Häfen	Belg.		Wilhelms- haven	Bremer- haven	Hamburg	Gdansk	Gesamt
		Häfen	Rotterdam					
Ostsee	42	1.461	1.254	142	1.123	1.303	256	5.581
Britische Inseln	57	310	703	-	24	104	-	1.197
Nordrange	185	387	267	-	66	-	-	905
Atlantik	18	131	212	-	-	5	-	366
Mittelmeer/Schwarzes Meer	4	403	88	-	128	158	-	781
unbekannt	-	1	24	-	14	21	-	59
<b>Gesamt</b>	<b>306</b>	<b>2.691</b>	<b>2.548</b>	<b>142</b>	<b>1.355</b>	<b>1.592</b>	<b>256</b>	<b>8.889</b>

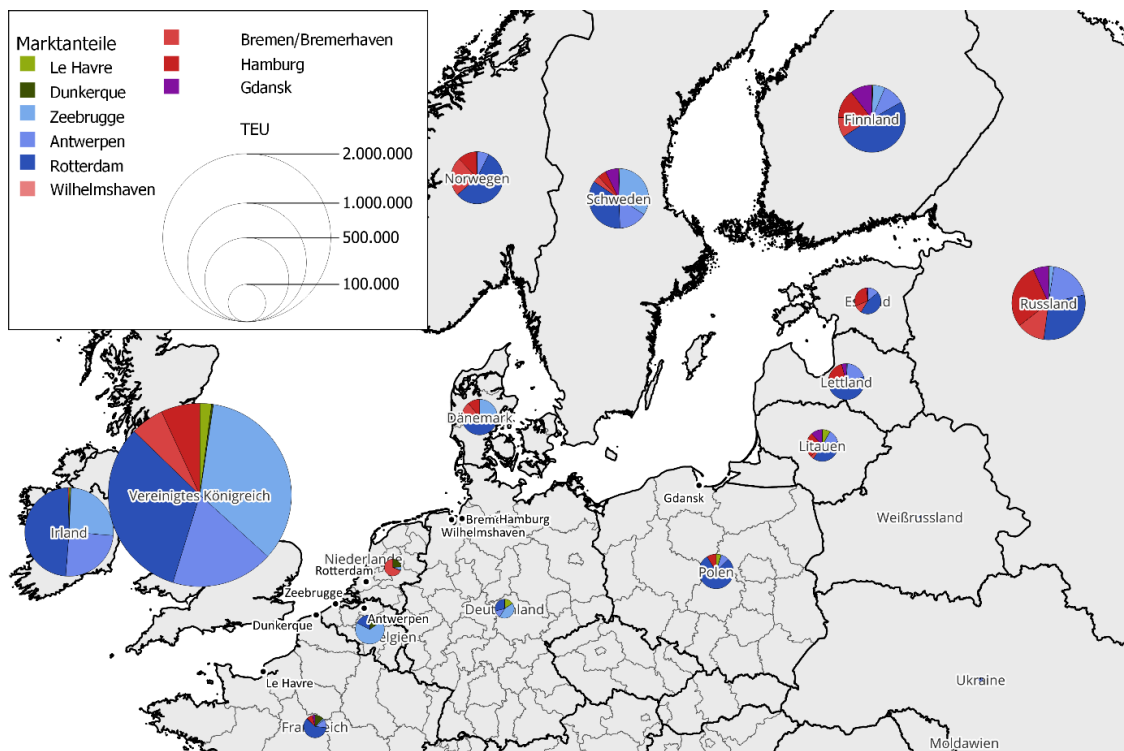
Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Europa, 2021

Der Feederverkehr zwischen den kontinentaleuropäischen Hub-Häfen und den britischen Inseln hatte im Jahr 2020 ein Volumen von ca. 1,2 Mio. TEU. Hier sind vor allem Rotterdam und Antwerpen die führenden Hubs.

### Shortsea-Land-Märkte

Im innereuropäischen Shortsea-Containerverkehr wurden 2020 5,9 Mio. TEU in den betrachteten Häfen umgeschlagen. In diesem Segment sind das Vereinigte Königreich (2,4 Mio. TEU) und Irland (0,6 Mio. TEU) die mit Abstand bedeutendsten Märkte, die vor allem über Rotterdam, Zeebrugge und Antwerpen versorgt werden. Die deutschen Häfen spielen hier mit einem Anteil von 11 % eine vergleichsweise geringe Rolle. Neben Hamburg und Bremerhaven ist auch Cuxhaven mit einem Liniendienst auf dieser Relation vertreten.

Abbildung 10: Shortsea-Land-Verkehr der Hub-Häfen in der Le Havre-Gdansk-Range 2020 (5,6 Mio. TEU)



Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Europa, 2021

Auch im Shortsea-Land-Verkehr mit dem Ostseeraum halten die westlichen Wettbewerbshäfen den größten Marktanteil. Von ca. 1,8 Mio. TEU in diesem Marktsegment hielten Rotterdam, Antwerpen und Zeebrugge zusammen 63 % und die deutschen Häfen 32 %. In diesem Marktsegment sind auch diverse deutsche Ostseehäfen – allen voran Lübeck – aktiv. Hier besteht jedoch eine direkte Konkurrenz zu (begleiteten und unbegleiteten) Trailerverkehren, die für den Handel der Länder im Ostseeraum untereinander von weit höherer Bedeutung sind als der Containerverkehr.

Tabelle 4: Shortsea-Land-Verkehre in Häfen der Le Havre-Gdansk-Range nach Korrespondenzmärkten 2020

Feedermärkte	Frz. Häfen	Belg.		Bremer-		übr. dt.		Gesamt
		Häfen	Rotterdam	haven	Hamburg	Häfen	Gdansk	
Ostsee	14	342	809	162	246	179	92	1.844
Britische Inseln	61	1.528	1.042	142	163	36	-	2.972
Nordrange	23	58	40	14	-	2	1	138
Atlantik	17	126	175	11	2	0	-	331
Mittelmeer/Schwarzes Meer	28	423	69	5	24	0	-	549
unbekannt	0	1	2	3	12	-	-	16
<b>Gesamt</b>	<b>143</b>	<b>2.477</b>	<b>2.136</b>	<b>336</b>	<b>447</b>	<b>218</b>	<b>94</b>	<b>5.851</b>

Quelle: ISL Containerverkehrsmodell Europa, 2021

## Fazit und Ausblick

Mit insgesamt 14,7 Mio. TEU ist der Verkehr mit europäischen Korrespondenzregion von hoher Bedeutung für die Häfen der Le Havre-Gdansk-Range. Rechnet man den Umschlag an Übersee-Liniendiensten ein, der mit dem Feedergeschäft verbunden ist, sind sogar 23,6 Mio. TEU vom innereuropäischen Verkehr abhängig. Die Feeder- und Shortsea-Land-Märkte weisen dabei sehr unterschiedliche Marktstrukturen auf, insbesondere hinsichtlich der Kunden und Frachtführer. Trotz dieser Unterschiede bestehen erhebliche Synergien zwischen den beiden Segmenten. Die meisten Feederdienste zwischen den Hub-Häfen und europäischen Korrespondenzhäfen transportieren anteilig auch innereuropäische Shortsea-Land-Verkehre.

Jüngste Daten für 2021 deuten darauf hin, dass sich die Transshipment- und Shortsea-Land-Containerverkehre von der Covid-19-Pandemie weitgehend erholt haben. Während die Verkehre mit Großbritannien durch den Brexit weiterhin belastet sind, wird für die kommenden Jahre insbesondere im Ostseeverkehr noch mit einem überdurchschnittlichen Marktwachstum gerechnet, das sowohl im Feeder- als auch im Shortsea-Geschäft Potenziale für die deutschen Häfen bietet.



## Ihr spc, Ihr Ansprechpartner

**Markus Nölke**

*Geschäftsführer*

E-Mail: [noelke@shortseashipping.de](mailto:noelke@shortseashipping.de)

Phone: +49(0)228-300 4890

Fax: +49(0)228-300 807 4890

**Jacqueline Engler**

*Medienreferentin*

E-Mail: [engler@shortseashipping.de](mailto:engler@shortseashipping.de)

Phone: +49(0)228-300 4895

Fax: +49(0)228-300 807 4895

**Jan Sebastian Donner**

*Projektmanager*

E-Mail: [donner@shortseashipping.de](mailto:donner@shortseashipping.de)

Phone: +49(0)228-300 4891

Fax: +49(0)228-300 807 4891

**Andrea von Schell**

*Marketingleitung*

E-Mail: [vonschell@shortseashipping.de](mailto:vonschell@shortseashipping.de)

Phone: +49(0)228-300 4893

Fax: +49(0)228-300 807 4893