

## Kombinierter Verkehr 2006

### Schiene/Straße

#### Begleiteter Kombiniertes Verkehr

Derzeit gibt es in Deutschland drei Angebote von Rollenden Landstraßen (begleiteten Kombinierten Verkehren Schiene/Straße): Am längsten am Markt präsent ist die Verbindung des Gemeinschaftsunternehmens RAlpin AG. Diese RoLa zwischen Freiburg/Breisgau und dem oberitalienischen Novara boomt: Insgesamt 80.864 Straßensendungen hat der Betreiber, die RAlpin AG, im vergangenen Jahr auf dieser Route durch die Schweiz befördert und damit die Auslastung der Züge nach eigenen Angaben von 84 % auf 90 % gesteigert.

Die RoLa der schweizerischen Hupac AG verzeichnete einen Verkehrsrückgang von 9,2 %. Zwischen Basel und Lugano sowie zwischen Singen und Milano wurden im Jahr 2006 insgesamt 21.319 Lkw verladen.

Die österreichische Ökombi GmbH beförderte 2006 auf der Deutschland tangierenden Relation Regensburg-Graz etwa 6.600 Lkw. Derzeit verkehren zwei tägliche Züge.

Zusammengenommen wurden auf den Rollenden Landstraßen von und nach Deutschland im Jahr 2006 rund 109.000 Lkw befördert (+4 %).

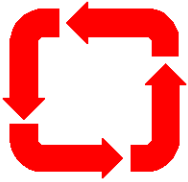
#### Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr (UKV)

Der Transport von Containern, Wechselbehältern sowie von unbegleiteten Straßengüterfahrzeugen, der den größten Teil des Kombinierten Verkehrs ausmacht, zeigte im Jahr 2006 laut dem Statistischen Bundesamt mit einem Transportaufkommen von 57,1 Millionen Tonnen ein herausragendes Ergebnis (+13,6 %, inklusive Behältergewichte). Diese Transportmenge ist in der genannten Gesamttonnage der Eisenbahn von 342,8 Millionen Tonnen bereits enthalten. Bei der sich ausschließlich auf Container und Wechselbehälter beziehenden Maßeinheit TEU ergab sich ein Wert von 4,8 Millionen TEU (+14,1 %, vgl. Tabelle 8). Die Transportweite pro Tonne lag im Kombinierten Verkehr, der sich traditionell über weitere Entfernungen erstreckt, bei 510 Kilometern (-0,3 %).

*Tabelle 1: Kombiniertes Verkehr Schiene/Straße in Deutschland 2006*

Einheit	2006	2005	Veränderung in %
Container/Wechselbehälter			
in 1.000 TEU	4.807	4.212	14,1
Container/Wechselbehälter/Sattelanhänger			
in Mio. Tonnen (brutto)	57,1	50,3	13,6

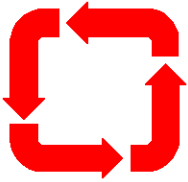
**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt



Ein deutliches Plus ergab es im Containerverkehr von und nach den Seehäfen (Seehafenhinterlandverkehr). So steigerten die in diesem Segment tätigen Operators Baltic Train (+14 %), boxXpress.de (+10 %), Eurogate Intermodal (+19 %), ERS (+8 %), Metrans (+34 %), NeCoSS (+23 %), NTT 2000 (+25 %), Willy Petersen (+33 %), Polzug (+60 %) und Transfracht (+12 %) allesamt ihr Aufkommen gegenüber dem Vorjahr 2005 (vgl. Tabelle 9). Interessanterweise wuchs im Hinterland der deutschen Seehäfen (Hamburg und Bremerhaven) der nationale Containerverkehr per Bahn viel stärker als der grenzüberschreitende mit den deutschen Nachbarländern wie der Tschechischen Republik oder Österreich. Marktbeobachter schätzen, dass das Beförderungsvolumen im Berichtsjahr noch viel größer hätte sein können: Während der boomende Überseehandel und die Engpässe auf der Straße dem Kombinierten Verkehr in die Hände spielten, gab es auf der Schiene hemmende Wachstumsschmerzen. Zum einen gab es Probleme im Betrieb der Hamburger Hafenbahn, welche im Containerverkehr ca. 1,5 Mio. TEU abwickeln musste (+11,5 % verglichen mit 2005). Zum anderen gab es Kapazitätsengpässe bei den Terminals im Binnenland. Deren größter Betreiber, die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, schlug 2006 2.011.000 Ladeeinheiten um. Was den Containerhinterlandverkehr auf der Schiene mit den Westhäfen (Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Zeebrugge) anbelangt, so nahm dieser von niedrigem Niveau aus stark zu. Hier macht sich im Import und Export stets der hohe Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split bemerkbar. Allerdings berichtet das Bundesamt für Güterverkehr, dass über 400.000 TEU zwischen Italien, der Schweiz und Österreich und den ARA-Häfen im Transit durch Deutschland per Bahn transportiert wurden.

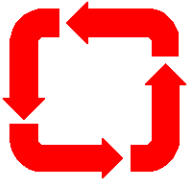
*Tabelle 2: Im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße In Deutschland engagierte Operators 2006*

Unternehmen	Ladeeinheit	Relationen	Eigentümer	Aufkommen 2006 (TEU)
Ambrogio GmbH	Wechselbehälter 40'-45'	BE, DE, UK, FR, IT, ES	Familienbesitz (Ambrogio)	142.000
Baltic-Train	Container	Nationaler Seehafenhinterlandverkehr	Kali-Transport Gesellschaft m. b. H.	40.000
boxXpress.de GmbH	Container	Nationaler Seehafenhinterlandverkehr	European Rail Shuttle B.V. (47 %), Eurogate Intermodal GmbH (38 %), TX Logistik AG (15 %)	313.000
Crossrail	Container, Wechselbehälter	DE-CH-IT	Babcock & Brown	55.000
CSKD - Intrans a.s.	Container, Wechselbehälter	Hamburg/Bremerhaven-Prag, internationale Verkehre mit CZ/SK	ICA Wien GesmbH (80 %), Speditions Holding AG (17,9 %), andere (2,1 %)	28.000



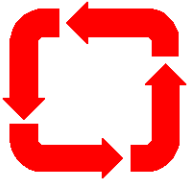
**Tabelle 2: Im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße In Deutschland engagierte Operators 2006- Fortsetzung**

DHL Freight GmbH Euronet	7-m-Wechselbehälter, 20'-/40'-Container	Nationaler Express-Verkehr	Deutsche Post AG	50.000
rogate Intermodal GmbH	Container	siehe boxXpress; außerdem: Donau-Elbe-Express zwischen Hamburg/Bremerhaven und Budapest, internationale Containerverkehre mit CZ, SK, SL, AT, IT	Eurogate GmbH & Co. KgaA, KG	184.000
European Rail Shuttle B.V.	Container, Tankcontainer, Bulkcontainer, Wechselbehälter	Internationaler Seehafenhinterlandverkehr für Rotterdam, Hamburg, Bremerhaven, Koper und Thessaloniki	Maersk Line	595.000
Hangartner Terminal AG Intermodale Verkehre	Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger	Transporte entlang der Achse Skandinavien-DE-CH-IT, Italien national	Hangartner AG	180.000
Hannibal SpA	Container, Wechselbehälter, Tankcontainer	Milano-Mannheim/Zürich/Rotterdam/Antwerpen, Italien national	Contship Italia Group (50 %), Trenitalia (50 %)	37.419
Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG	20'-/45-Container, Sattelanhänger, Wechselbehälter, Tankcontainer	Nationaler Systemverkehr	Zusammenarbeit von DB Logistics und Hellmann Worldwide Logistics	Keine Angaben
Hupac Intermodal SA	Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger, Rollende Landstraße	DE, CH, IT, Skandinavien, BE, NL, PL, AT, HU	Hupac SA	1.410.000
Inter Ferry Boats n.v.	Container, Wechselbehälter	UK/IE/Benelux/IT/FR/ES/PT/CH/DE/AT, Osteuropa, Skandinavien	SNCB (89,03 %), Naviland Cargo (7,41 %), ICF (2,08 %), EWS (1,22 %), andere (0,26 %)	534.000
Intercontainer Austria GesmbH	Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger	Seehafenhinterlandverkehr mit Österreich, europaweiter kontinentaler Verkehr mit Österreich, nationaler Verkehr mit Österreich	Speditons Holding GmbH (54 %), Kombiverkehr (26 %), MAV Cargo AG (10 %), RoeEE (10 %)	442.869



**Tabelle 2: Im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße In Deutschland engagierte Operators 2006- Fortsetzung**

Intercontainer-Interfrigo (ICF) SA	Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger	Korridor Westeuropa-Osteuropa, Korridor Westeuropa-Südosteuropa, Verkehre innerhalb Osteuropas, Nordseehäfen-Schweiz	25 Aktionäre	430.000
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG	Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger	Nationales und europäisches Ganzzugnetz	Intermodal DB Logistics und ca. 230 Speditions- und Transportunternehmen	2.100.000
Metrans a.s.	Container	Hamburg/Bremerhaven-CZ-SK-HU, Benelux/Finnland-Mittel- und Osteuropa, Koper-Budapest/Dunajska Streda	HHLA Intermodal (50 %), Railion Deutschland AG (34 %), Metrans-Management (16 %)	298.106
NECOSS Neutral Container Shuttle System GmbH	Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger	Nationaler Seehafenhinterlandverkehr	Rhenus (50 %), EVB (27,4 %), Acos Transport (22,6 %)	111.433
NTT 2000 – Neutral Triangle Train GmbH	Wechselbehälter, Container	Dreiecksverkehr Bremerhaven/Bremen/Hamburg, Deutsche Seehäfen-Erfurt	Eurogate (26,0 %), Rhenus (25,1 %), Acos (25,1 %), EVB (23,8 %)	161.850
Ökombi GmbH	Rollende Landstraße	Innerösterreichische und grenzüberschreitende begleitete Verkehre mit Österreich	Rail Cargo Austria AG	635.000
Willy Petersen Spedition GmbH	Container, Wechselbehälter	Bremerhaven/Hamburg – Frankfurt/Oder	Familienbesitz (Olaf Petersen)	20.000
Polzug Intermodal GmbH	ISO-Container, Wechselbehälter	Hamburg/Bremerhaven/Rotterdam-PL-UA/LT/LV/GUS	HHLA Intermodal GmbH & Co. KG (33,3 %), PKP Cargo SA (33,3 %), Stinnes AG (33,3 %)	120.000
Rail Link Europe S.A./Rail Link (Deutschland) GmbH	Container, Wechselbehälter, Tank- und Silocontainer	FR, BE, NL, DE	CMA-CGM (51 %), Veolia Cargo (49 %)	51.000

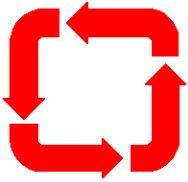


*Tabelle 2: Im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße In Deutschland engagierte Operators 2006- Fortsetzung*

RAIpin AG	Rollende LandstraÙe	Freiburg-Novara	BLS AG (30 %), Hupac SA (30 %), SBB Cargo AG (30 %), Trenitalia SpA (10 %)	186.000 (80.864 Lkw-Züge)
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG	Container	Nationaler Seehafenhinterlandverkehr sowie zwischen deutschen Seehäfen und AT/CH	Stinnes AG (50 %), HHLA Intermodal GmbH (50 %)	870.000
Weets Bahn Transport GmbH	Container	Nationaler Seehafenhinterlandverkehr	Spedition Jacob Weets	180.000

**Datenquelle:** DVZ Deutsche Logistik-Zeitung Nr. 74 vom 21.6.2007, Sonderbeilage Kombiniertes Verkehr S. 12-15

Doch auch der kontinentale UKV Schiene/StraÙe verzeichnete deutliche Zuwächse. Durch Autobahnmaut und Dieselpreise bedingte Kostensteigerungen sowie nachfragebedingte Laderaumengpässe und Fahrermangel im StraÙengüterverkehr waren für ein gestiegenes Preisniveau im StraÙengüterverkehr und damit für das Wachstum im KV ausschlaggebend. Das KV-Angebot wurde ausgebaut. Jedoch haderten die Operators und deren Kunden mit den Bau- und Langsamfahrstellen im deutschen Schienennetz, was die Dienstleistungsqualität beeinträchtigte. Weitere Kapazitätsprobleme gab es bei der Verfügbarkeit von geeigneten Trassen, Rollmaterial und Umschlagskapazität in Schwerpunktterminals. Dies gilt für die nationalen ebenso wie für die internationalen Verkehre. Im grenzüberschreitenden Verkehr bestehen weitere Herausforderungen: Die Verkehre mit den neuen EU-Mitgliedstaaten im Osten sind stark unpaarig, und im Verkehr mit den Niederlanden treten Verspätungen häufig auf. Stellvertretend für die Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr ist in Tabelle 10 die Aufkommensentwicklung des Marktführers Kombiverkehr im Berichtsjahr dargestellt:

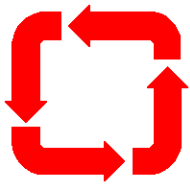


**Tabelle 3: Entwicklung des Kombinierten Verkehrs Schiene/Straße des Operators Kombiverkehr in 2006**

Hauptrelation	Anzahl Sendungen	Veränderung gegenüber 2005
<i>Nationaler unbegleiteter Verkehr</i>	<i>234.150</i>	<i>+15,4 %</i>
Iberische Halbinsel	47.402	+10,6 %
Niederlande	15.037	Aufkommen 2005 noch vernachlässigbar
Frankreich	4.274	+33 %
<i>Westachse gesamt</i>	<i>67.240</i>	<i>+40,4 %</i>
Italien via Österreich	236.882	+14,8 %
Italien via Schweiz	165.668	+6,3 %
Schweiz	17.790	+5,5 %
<i>Südachse gesamt</i>	<i>420.340</i>	<i>+10,9 %</i>
Österreich	47.353	+7,8 %
Ungarn	17.933	+12,9 %
Polen	10.032	+3,1 %
Tschechische Republik	7.766	ca. +385 %
Slowenien	5.205	+9,1 %
<i>Ostachse gesamt</i>	<i>88.970</i>	<i>+13,9 %</i>
Ostseeverkehr mit Anschluss Skandinavien/Baltikum	91.810	+17,1 %
Direkter Verkehr mit Skandinavien	28.370	+ 9,0 %
<i>Nordachse gesamt</i>	<i>120.180</i>	<i>+15,1 %</i>
<i>Internationaler unbegleiteter Verkehr</i>	<i>696.830</i>	<i>+14,3 %</i>
<i>Summe gesamter unbegleiteter Verkehr</i>	<i>930.980</i>	<i>+14,6 %</i>

**Datenquelle:** Geschäftsbericht 2006 der Kombiverkehr. Hinweis: Die entsprechenden Aufkommensdaten lassen sich durch jeweilige Multiplikation mit dem Faktor 2,3 in TEU ausdrücken.

Für das Jahr 2007 sind weitere Aufkommenssteigerungen zu erwarten. Kombiverkehr berichtet von einem Wachstum von +14 % in den ersten fünf Monaten des Jahres. Der nationale Verkehr (ohne Anschlussbeförderungen auf der Ostsee) kam dabei auf +19 %, weil die Spediteure ein höheres Basisaufkommen auf die Schiene bringen und die Züge mit einer hohen



Auslastung verkehren. Der internationale Verkehr auf verzeichnete von Januar bis Mai 2007 ein Plus von 12 %, darunter Deutschland-Italien via Österreich +11 %, Deutschland-Italien via Schweiz +8 %, Deutschland-Österreich bilateral +22 %, Deutschland-Spanien +16 %. Einzig der Verkehr über die Ostseehäfen verzeichnete ein Minus von 5 %, was auf eine schlechte Leistungsqualität zurückzuführen ist. Eine Pünktlichkeitsquote von 60 % führte dazu, dass Fährabfahrten verpasst wurden. Hauptgrund für die Verspätungen sind operative Probleme im Bahnnetz (Baustellen) und bei der Terminkapazität. Hinzu kam als temporäres Problem ein Waggonengpass im Bereich der für Sattelanhängerbeförderungen eingesetzten Taschenwagen.

## **Binnenschifffahrt**

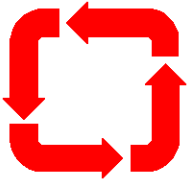
Der Kombinierte Verkehr per Binnenschiff in Deutschland übertraf im Jahr 2006 zwar wieder die Marke von 2 Millionen TEU, erzielte mit 2,079 Millionen TEU aber ein Minus von 1,5 % gegenüber dem Jahr 2005. Dabei war in den ersten drei Quartalen des Berichtsjahres noch eine Zunahme zu verzeichnen (mit allerdings kontinuierlich abnehmenden Wachstumsraten), so dass erst ein Einbruch im letzten Quartal das Jahresergebnis schlecht aussehen ließ. Insofern waren es auch weniger die witterungsbedingten Beeinträchtigungen in den ersten Monaten 2006, die für das Minus verantwortlich waren. Anzuführen wären hierbei das anhaltende Niedrigwasser auf dem Rhein sowie Eisgang und zugefrorene Flüsse und Kanäle in Süd- und Ostdeutschland im Januar und Februar. Doch das Aufkommen per Binnenschiff ist immer beeinflusst von Wasserständen; so war trotz kritischer Wasserstände in den Jahren 2003 und 2005 dennoch ein deutliches Wachstum bei den Containerbeförderungen zu verzeichnen (vgl. Tabelle 11). Man begegnet dem Problem mit der verstärkten Nutzung des Bahnverkehrs, sei es durch Zwischenumladungen in Binnenhäfen oder durch durchgehende Nutzung der Bahn vom/bis zum Seehafen.

*Tabelle 4: Art der im Containerverkehr der Binnenschifffahrt beförderten Container 2003-2006*

Containertyp	Maßeinheit	2003	2004	2005	2006
20' beladen	Anzahl	323.068	372.155	395.136	429.604
30' beladen	Anzahl	7.292	7.484	6.236	4.480
40' beladen	Anzahl	375.852	449.786	475.078	473.621
20' leer	Anzahl	177.025	198.397	228.876	228.136
30' leer	Anzahl	2.991	2.506	6.997	5.215
40' leer	Anzahl	194.234	229.053	257.635	229.512
Summe	TEU	1.655.984	1.943.501	2.109.567	2.078.924

**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4, 2005 und 2006, S. 10

Ursächlich für den Rückgang des Containerverkehrs in der Binnenschifffahrt 2006 waren vielmehr die Probleme bei der Abfertigung von Containerbinnenschiffen in den überlasteten Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Hinzu kam im Monat Mai der einmalig negative Effekt der Umstellung der EDV-Systeme des Rotterdamer Seehafenterminalbetreibers ECT. So wurden



im Mai die Binnenschiffe mit Verzögerungen von bis zu 72 Stunden abgefertigt. Dies bedeutete, dass die Ladeschlusszeiten im Export nicht eingehalten und auch Importcontainer nicht planmäßig übernommen werden konnten. Damit waren dann die Binnenschiffe nicht mehr im Fahrplan. Zudem wurde die Produktivität der Schiffsumläufe verringert, so dass Sendungen zeitlich gebündelt wurden (d.h. man ließ sie bis zur nächsten planmäßigen Abfahrt liegen). Von diesem Zustand betroffen war vor allem das Fahrtgebiet Rhein, welches das bedeutendste Fahrtgebiet darstellt (vgl. Tabelle 12). Es besteht aus dem Rhein sowie seinen Nebenflüssen Mosel, Main und Neckar. Dabei dominiert der Rhein selbst: Alleine in den deutschen Häfen entlang des Rheins wurden 2006 1.583.771 TEU geladen bzw. gelöscht.

*Tabelle 5: Wasserseitiger Containerumschlag 2006 nach Hauptverkehrsbeziehungen in TEU*

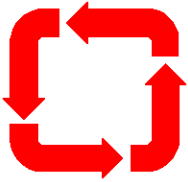
Wasserstraßengebiet	Containerumschlag gesamt	Empfang aus deutschen Häfen	Empfang aus dem Ausland	Versand in deutsche Häfen	Versand ins Ausland
Elbegebiet	111.069	55.074	59	55.828	108
Wesergebiet	82.588	38.905	1.725	40.177	1.781
Mittellandkanalgebiet	59.934	31.008	0	28.926	0
Westdeutsches Kanalgebiet	66.902	3.348	29.517	5.247	28.790
Rheingebiet, darunter Rhein	1.684.770 1.583.771	53.288 47.826	775.283 729.305	35.068 26.997	821.131 779.643
Donaugebiet	3.531	453	1.842	0	1.236
Gesamt	2.008.794	182.076	808.426	165.246	853.046

**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 4, 2006, S. 12

Während das Gros des Containerverkehrs auf dem Rhein aus Import-/Exportladung für die ARA-Häfen besteht, werden auf dem Rhein auch Transitverkehre mit den Oberrheinhäfen in Frankreich und der Schweiz abgewickelt. Diese entwickelten sich 2006 völlig uneinheitlich, wengleich sie von denselben Wasserstandsbedingungen abhängig sind. So wurde in den Baseler Containerterminals ein Plus des wasserseitigen Containerhandlings von 3,6 % berichtet, im nordelsässischen Strasbourg gar ein Plus von 10,5 %, während dagegen im südsässischen Mulhouse/Ottmarsheim der Containerumschlag zweistellig einbrach.

Der Containerverkehr auf der Mosel und im Rhein-Main-Donau-Wechselverkehr ist derzeit vernachlässigbar; entlang des Untermains und auf dem Neckar entwickelte sich 2006 das Aufkommen entsprechend dem Gesamtmarkt. Wichtigster Containerumschlagplatz abseits des Rheins ist Braunschweig am Mittellandkanal (v.a. Relation Hamburg-Braunschweig v.v.). Wäre der Elbe-Seitenkanal nicht vorübergehend witterungsbedingt gesperrt gewesen, und wären die Wasserstände der Elbe vorteilhafter gewesen, hätten im Hamburger Hinterland noch mehr containerisierte Waren den Weg über die Binnenwasserstraße genommen – die Nachfrage war da. Mit Berlin wurden im Berichtsjahr überhaupt keine Containerverkehre per Binnenschiff abgewickelt.





Der Anteil der deutschen Flotte am Container-Beförderungsvolumen ging im Jahr 2006 weiter zurück. Nur 15,5 % der beförderten 2.078.924 TEU wurden von Schiffen unter deutscher Flagge befördert. 2005 war der Anteil der deutschen Flotte noch bei 17,1 % gelegen. Den stärksten Anteil am Aufkommen hat mit 68,8 % weiterhin die niederländische Flagge inne. Den Anteil ausbauen konnten die belgischen Schiffer (auf 8,5 %).

## **Seeschifffahrt**

Weiterhin zweistellige Wachstumsraten sind beim Kombinierten Verkehr in der Seeschifffahrt zu verzeichnen. Der Kombinierte Verkehr in der Seeschifffahrt lässt sich unterteilen in den Lo/Lo-Verkehr und den Ro/Ro-Verkehr. Lo/Lo steht für „Lift on/Lift off“ und bedeutet den vertikalen Umschlag der Ladeeinheit, während Ro/Ro die Abkürzung für „Roll on/Roll off“ ist und die horizontale Verladung rollender oder rollbar gemachter Ladeeinheiten beinhaltet. In der Praxis des KV in der Seeschifffahrt findet Lo/Lo-Verkehr ausschließlich mit Containern statt, während im Ro/Ro-Verkehr allerlei Arten von intermodalen Ladeeinheiten anzutreffen sind.

## **Lo/Lo-Verkehr**

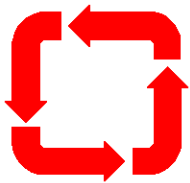
Das wirtschaftliche Umfeld der Containerreedereien war 2006 durch ein weltweites Wirtschaftswachstum von rund fünf Prozent gekennzeichnet. Dazu trugen, wie schon im Vorjahr, vor allem China mit zehn Prozent und Indien mit über acht Prozent bei. Obwohl diese Entwicklung in 2006 zu einem Ladungszuwachs von rund zehn Prozent führte, verschlechterte sich die Ergebnissituation der meisten Containerreedereien im Vergleich zu 2005 deutlich.

Mit circa 13,8 Millionen TEU (=Twenty-foot Equivalent Unit) wurde bei Containern ein Zuwachs gegenüber dem Vorjahr von 14,0 % erzielt. Im Jahr 2006 konnte der Hamburger Hafen seine Position im nationalen und internationalen Containerseeverkehr bestätigen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in der Hansestadt im vergangenen Jahr erstmals fast 8,9 Millionen TEU umgeschlagen. Gegenüber 2005 ist dies ein Zuwachs von circa 0,8 Millionen TEU oder fast 10 %. In Deutschland steht Hamburg weiterhin an erster Stelle und wickelt mehr als zwei Drittel des Containerumschlags aller deutschen Seehäfen ab. Auf Position 2 liegen die Bremischen Häfen mit gut 4,5 Millionen TEU, gefolgt von Lübeck, Cuxhaven und Duisburg (nur Seeverkehr, ohne Berücksichtigung des Binnenschiffverkehrs).

*Tabelle 6: Containerumschlag der fünf größten Containerhäfen Deutschlands 2005 und 2006 in 1.000 TEU*

Hafen	2005	2006	Veränderung	
			Absolut	%
Hamburg	8.084	8.878	794	9,8
Bremen/Bremerhaven	3.741	4.504	763	20,4
Lübeck	142	264	122	85,9
Cuxhaven	45	68	23	51,1
Duisburg	36	44	8	22,2

**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt 2007



In Bezug auf die Ergebnissituation der Reedereien besonders hervorzuheben ist die Erhöhung der Brennstoffpreise, die laut der Reederei Hamburg Süd 2006 im Jahresdurchschnitt bei fast 300 USD/t (Schweröl Basis Rotterdam) und damit um rund 25 % über dem Vorjahreswert lagen. Im Vergleich zu 2004 haben sich die Bunkerpreise nahezu verdoppelt. Darüber hinaus führte die allgemeine Furcht vor Überkapazitäten wegen des erheblichen Zulaufs an neuer Tonnage (ca. 16 %) bereits seit dem zweiten Halbjahr 2005 zu einem merklichen Druck auf die Frachtraten. Parallel dazu haben die Zeitcharterraten für Containerschiffe seit ihren historischen Höchstständen Mitte 2005 deutlich nachgegeben, liegen aber im langjährigen Vergleich immer noch auf einem hohen Niveau.

Es wird erwartet, dass in 2007 die Nachfrageentwicklung von 10 % durch die Steigerung des Kapazitätsangebots von 14 % deutlich übertroffen wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Ladungszuwächse in den meisten Verkehren ungleichmäßig verteilt sind (z.B. verstärkte Unpaarigkeit im Asien-Europa-Verkehr). Daher sollte man nicht mit einer allgemeinen Überkapazität rechnen.

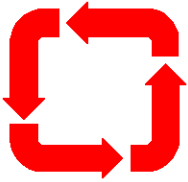
### **Ro/Ro-Verkehr**

Der Ro/Ro-Güterumschlag der deutschen Seehäfen entwickelte sich im Berichtsjahr 2006 wie in der beistehenden Tabelle 14 dargestellt. Ohne die Eigengewichte der Ladungsträger schlugen die deutschen Seehäfen 2006 im Ro/Ro-Verkehr über 31 Mio. Tonnen an Gütern um, 7,6 % mehr als 2005. Damit legte dieses Segment im Berichtsjahr in der Tonnage stärker zu als der Gesamtmarkt der Seeschifffahrt. Dominierende Ladeeinheiten sind im Ro/Ro-Verkehr weiterhin Lkw sowie komplette Last- und Sattelzüge. Dies sind die begleiteten Fährverkehre. Allerdings war die Verladung Gütern in separaten Anhängern gegenüber 2005 um ca. 10 % gestiegen, so dass die unbegleiteten Ro/Ro-Verkehre in 2006 gegenüber den begleiteten an Bedeutung gewannen. Vielleicht zeichnet sich nach einigen Jahren im Ostseeverkehr wieder eine Trendwende ab.

Tabelle 7: Entwicklung des Roll on/Roll off-Verkehrs über deutsche Seehäfen im Zeitvergleich (Tonnen)

<u>Ladeeinheit</u>	Jahr 2004 (Tonnen)	Jahr 2005 (Tonnen)	Jahr 2006 (Tonnen)	Veränderung 2006 gegenüber 2005	
				Absolut (Tonnen)	In Prozent
Stückgut auf Lkw einschl. deren Anhänger	15.988.000	16.671.000	17.969.000	1.298.000	7,8 %
Stückgut in Lkw-Anhängern und Sattelanhängern	7.788.000	7.681.000	8.436.000	755.000	9,8 %
Stückgut in Wechselbehältern	423.000	386.000	329.000	-57.000	-14,8 %
Stückgut auf Rolltrailern	4.259.000	4.272.000	4.493.000	221.000	5,2 %
<b>Gesamt</b>	<b>28.458.000</b>	<b>29.010.000</b>	<b>31.227.000</b>	<b>2.217.000</b>	<b>7,6 %</b>

**Datenquelle:** Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 5. Nicht enthalten sind die Eigengewichte der Ladungsträger sowie die in Eisenbahnwaggons verladene Güter.



Bedeutendste deutsche Ro/Ro-Häfen sind weiterhin die Ostseehäfen Lübeck und Rostock. Wie Tabelle 8 veranschaulicht, legten die beiden Häfen ebenso wie Kiel im Fähr- und Ro/Ro-Segment im Gleichschritt zu. Die TT-Line ist Marktführer im Fährverkehr mit Schweden und bedient Lübeck wie Rostock. Marktführer für den Ro/Ro-Verkehr im gesamten Ostseeraum ist allerdings die Scandlines.

Tabelle 8: Entwicklung des Fähr- und Roll on/Roll off-Verkehrs über deutsche Ostseehäfen

<u>Hafen</u>	Jahr 2005 (Tonnen)	Jahr 2006 (Tonnen)	Veränderung 2006 gegenüber 2005 (Prozent)
Lübeck	27.363.000	30.556.000	10,45 %
Rostock	13.957.000	15.348.000	9,97 %
Sassnitz	4.807.000	4.811.000	0,1 %
Kiel	3.295.000	3.633.000	10,28 %
Gesamt	59.708.000	66.280.000	11,01 %

**Datenquelle:** Zusammenstellung Verkehrsrundschau Nr. 22/2007, basierend auf eigenen Angaben der Häfen.  
*Hinweis:* Die Eigengewichte der Ladungsträger sind enthalten.

Interessant ist die Verknüpfung der unbegleiteten Ro/Ro-Verkehre über die Ostsee mit dem Kombinierten Verkehr Schiene/Straße. Hier gab es im Jahr 2006 an den Terminals in Lübeck (+13 % auf 80.000 Sendungen), Rostock (+9 % auf 59.500 Sendungen) und Kiel (+31 % auf 12.000 Sendungen) deutliche Zuwächse. Dabei sind an den genannten Standorten die Ankunftszeiten der Züge mit den Abfahrtszeiten der Fähren so vertaktet, dass ein direkter Anschluss möglich ist.

Für das Jahr 2007 wird im Ro/Ro-Segment in Bezug auf die Ostsee mit weiterem Wachstum gerechnet.