



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2020

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung.....	2
2 Gesamtentwicklung.....	4
2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten.....	4
2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen	10
2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten.....	13
2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen	16
3 Containerverkehre.....	18
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten.....	18
3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen	23
4 RoRo-Verkehre	24
4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten	24
4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen	28
Anhang	31

1 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Seehäfen im Jahr 2020. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der Kurzstreckenseeverkehr wurde im Jahr 2020 – ebenso wie der Seeverkehr insgesamt – stark durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinträchtigt. Im Vergleich zum Jahr 2019 verringerte sich die Menge der in deutschen Seehäfen im Rahmen von Kurzstreckenseeverkehren ein- und ausgeladenen Güter um rund 8,4 Prozent auf rund 165,6 Mio. t (ohne Eigengewichte der Ladungsträger). Dies entsprach rund 60,1 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen. Maßgeblich waren vor allem Umschlagsrückgänge im Verkehr mit Schweden (-4,3 %), Finnland (-11,8 %) und Dänemark (-6,5 %) sowie der Russischen Föderation (-11,7 %) und Norwegen (-23,2 %). Umschlagszuwächse zeigten sich u.a. im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich (+6,9 %) und der Türkei (+17,9 %). Gesamtentwicklung
- Sämtliche Ladungsarten verzeichneten im Jahr 2020 im Vorjahresvergleich Umschlagsrückgänge. Mit einem Minus von rund 13,4 Prozent auf rund 73,3 Mio. t fielen diese bei den flüssigen und trockenen Massengütern, die hauptsächlich im seeseitigen Empfang umgeschlagen werden, besonders hoch aus. Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr reduzierte sich um rund 3,2 Prozent auf rund 49,0 Mio. t. Bei Stückgütern (-1,9 %), selbstfahrenden Einheiten (-4,3 %) und nichtselbstfahrenden Einheiten (-11,4 %) kam es ebenfalls zu Umschlagsrückgängen. Ladungsarten
- Mit rund 55,7 entfiel der höchste Anteil des Gesamtgüterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 weiterhin auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern (rd. 33,6 %); im Vergleich zum Vorjahr stieg deren Umschlag um rund 1,0 Mio. t. Der Umschlag der zweitwichtigsten Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sank um fast ein Drittel auf rund 20,0 Mio. t, der Umschlag von Erzen, Steinen und Erden u.ä. um rund 13,3 Prozent auf rund 16,9 Mio. t. Zu den wenigen Güterabteilungen, die neben den nicht identifizierbaren Gütern im Vorjahresvergleich ein Umschlagsplus verbuchten, zählten die landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnisse, Nahrungs- und Genussmittel sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnisse. Güterabteilungen
- Mit rund 45,4 Mio. t entfiel im Jahr 2020 der größte Teil des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies einen Umschlagsrückgang von rund 6,8 Prozent. An zweiter Stelle folgten im Jahr 2020 die Bremischen Häfen mit einem Umschlagsvolumen von rund 31,9 Mio. t (2019: rd. 31,9 Mio. t), an dritter Stelle stand Rostock mit rund 16,9 Mio. t (2019: 17,1 Mio. t). Während in diesen Seehäfen eine relativ große Bandbreite an Gütern im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen wird, haben sich andere Häfen zum Teil stark auf den Umschlag einzelner Güterarten spezialisiert. Häfen

- Der Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr verringerte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,4 Prozent auf rund 5,4 Mio. TEU. Zum Vergleich: Der Gesamtcontainerumschlag deutscher Seehäfen nahm im Vergleichszeitraum um rund 6,9 Prozent auf rund 14,0 Mio. TEU ab. In beiden Fällen waren die Umschlagsergebnisse gleichbedeutend mit den niedrigsten Ausweisungen der letzten zehn Jahre. Maßgeblich für die Abnahme der Containerverkehre im Kurzstreckenseeverkehr waren im Jahr 2020 insbesondere geringere Umschläge im Verkehr mit der Russischen Föderation (-6,0 %), Schweden (-9,8 %), Finnland (-19,3 %), Litauen (-16,7 %) und Lettland (-12,5 %). Für eine gewisse Kompensation sorgten im Vergleichszeitraum steigende Containerumschläge u.a. im Verkehr mit dem Vereinigten Königreich (+11,6 %). Mit einem Umschlagsvolumen von knapp 0,5 Mio. TEU lag das Vereinigte Königreich im Jahr 2020 gemeinsam mit Schweden hinter der Russischen Föderation (rd. 0,7 Mio. TEU) auf Rang 2 der aufkommensstärksten Partnerländer deutscher Containerhäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Letztere erreichten im Jahr 2020 weiterhin höhere Containerumschläge als benachbarte, ausländische Hafenstandorte. Im Gegensatz zu deutschen Häfen verzeichneten die Seehäfen in Belgien und den Niederlanden im Jahr 2020 allerdings Zuwächse ihres Containerumschlags im Kurzstreckenseeverkehr. Containerverkehre
- Im RoRo-Verkehr schlugen die deutschen Seehäfen im Jahr 2020 insgesamt über 1,5 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und über 0,5 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelanhänger um, mithin insgesamt knapp 2,1 Mio. Ladungsträger. Im Vergleich zum Jahr 2019 bedeutete dies einen Rückgang von rund 3,9 Prozent. Knapp 1,9 Mio. Ladungsträger entfielen auf die deutschen Ostseehäfen. Sie verzeichneten mit Ausnahme von Litauen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr mit allen Partnerländern insgesamt rückläufige Umschlagsvolumina. Die höchsten absoluten Umschlagrückgänge im RoRo-Verkehr waren dabei auf den Relationen mit Finnland zu verbuchen. Trotz Rückgängen blieb Schweden im Jahr 2020 mit einem Anteil von rund 41,3 Prozent am gesamten Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr wichtigstes Partnerland. Auf den weiteren Plätzen folgten Dänemark (35,8 %) und Finnland (14,8 %). Hafenseitig verbuchten Lübeck, Puttgarden und Rostock im Jahr 2020 Umschlagsrückgänge, Kiel Zuwächse. Während Lübeck im Vorjahresvergleich deutliche Umschlagsrückgänge im RoRo-Verkehr mit Schweden und Finnland verbuchte, sanken in Rostock die Umschläge im Verkehr mit Finnland und – wie in Puttgarden – mit Dänemark. Letztere konnten durch etwas höhere Umschläge im Verkehr mit Schweden nur teilweise kompensiert werden. Kiel profitierte im Jahr 2020 hingegen von höheren Fahrzeugumschlägen im Verkehr mit Litauen und Schweden, die Rückgänge im Verkehr mit Norwegen mehr als ausglich. RoRo-Verkehre

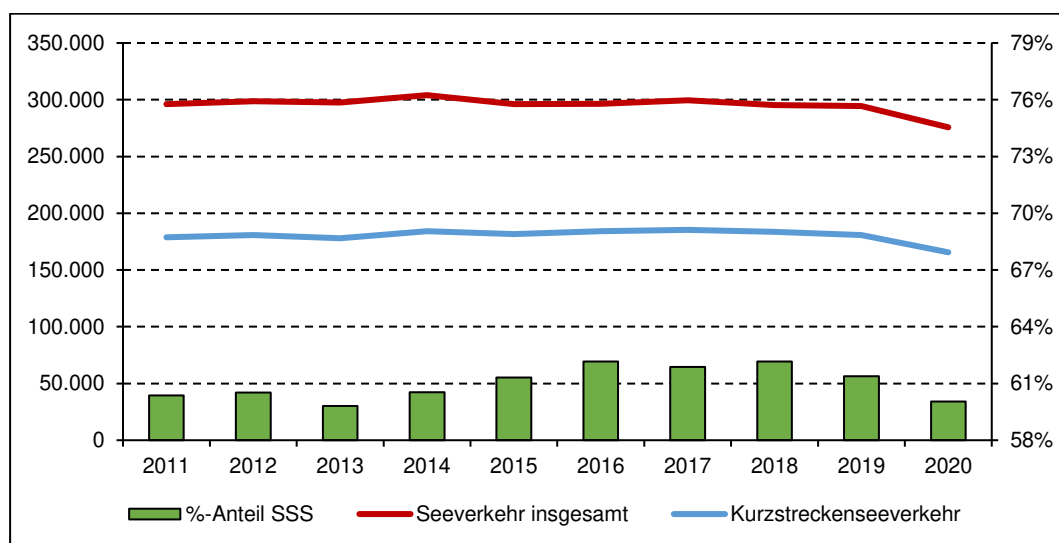
2 Gesamtentwicklung

2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

Der Seeverkehr wurde im Jahr 2020 stark durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinträchtigt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verringerte sich der Seegüterumschlag deutscher Seehäfen (ohne Eigengewichte der Ladungsträger) von rund 294,5 Mio. t im Jahr 2019 um rund 18,8 Mio. t bzw. rund 6,4 Prozent auf rund 275,7 Mio. t im Jahr 2020 (siehe Abbildung 1). Die Menge der im Kurzstreckenseeverkehr¹ umgeschlagenen Güter sank dabei von rund 180,8 Mio. t im Jahr 2019 auf rund 165,6 Mio. t im Jahr 2020 (ohne Eigengewichte der Ladungsträger). Dies entspricht einem Rückgang von rund 8,4 Prozent. Sowohl für den Seegüterumschlag insgesamt als auch für den Kurzstreckenseeverkehr wurden damit im Jahr 2020 die niedrigsten Werte der letzten zehn Jahre ausgewiesen. Insgesamt betrug der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seegüterumschlag deutscher Seehäfen im Jahr 2020 rund 60,1 Prozent. Dies waren rund 1,3 Prozentpunkte weniger als im Jahr 2019. Nur im Jahr 2013 wurde im Betrachtungszeitraum mit rund 59,8 Prozent ein noch geringerer Anteil gemessen.

Güterumschlag deutscher Seehäfen

Abbildung 1: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2011 bis 2020 in 1.000 t, Anteile in Prozent



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

Tabelle 1 differenziert den Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten. Trotz des insgesamt rückläufigen Seegüterumschlags im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr wiesen einzelne Fahrtgebiete Zuwächse auf. Innerhalb der Europäischen Union galt dies für Spanien (+20,9 %), Belgien (+15,5 %), Estland (+15,1 %), Polen (+4,3 %) und die Niederlande (+3,2 %). Rückläufige Tendenzen zeigten sich hingegen u.a. im Verkehr mit den drei aufkommensstärksten EU-Ländern Schweden

Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten (Deutsche Seehäfen)

¹ Der Begriff „Kurzstreckenseeverkehr“ bezeichnet im Folgenden Beförderungen zwischen deutschen Seehäfen und Häfen im geographischen Europa, im Mittelmeerraum sowie am Schwarzen Meer. Neben den EU-Mitgliedstaaten wurden im Einzelnen folgende Staaten/Gebiete einbezogen: Ägypten, Albanien, Algerien, Bosnien-Herzegowina, Faröer, Georgien, Gibraltar, Israel, Island, Libanon, Libyen, Marokko, Moldau, Montenegro, Norwegen, besetzte palästinensische Gebiete, Russland, Syrien, Tunesien, Türkei, Ukraine, Vereinigtes Königreich.

(-4,3 %), Finnland (-11,8 %) und Dänemark (-6,5 %). Unter den Nicht-EU-Staaten nahm im Jahr 2020 vor allem der Güterumschlag mit der Türkei (+17,9 %) und dem Vereinigten Königreich (+6,9 %) zu. Der Seegüterumschlag mit der Russischen Föderation ging im Vergleich zum Jahr 2019 hingegen um rund 11,7 Prozent zurück. Mit rund 23,5 Mio. t belegte sie im Jahr 2020 dennoch weiterhin den Spitzenplatz im Kurzstreckenseeverkehr mit deutschen Häfen. Der Güterumschlag mit dem wichtigen Partnerland Norwegen war mit einem Minus von rund 23,2 Prozent im Vergleichszeitraum ebenfalls stark rückläufig.

Tabelle 1: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2020	2019	Δ	2020	2019	Δ	2020	2019	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	6,5	7,6	-14,5	2,9	3,3	-12,9	3,6	4,3	-15,8
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	159,1	173,2	-8,1	97,4	112,4	-13,3	61,7	60,8	1,4
Europa	152,2	165,9	-8,3	96,1	109,0	-11,9	56,1	56,9	-1,4
Europäische Union ¹	90,1	95,6	-5,8	48,8	54,0	-9,8	41,4	41,6	-0,6
darunter:									
Schweden	23,4	24,4	-4,3	12,9	13,7	-6,0	10,4	10,6	-2,0
Finnland	14,1	15,9	-11,8	9,5	10,7	-11,9	4,6	5,2	-11,4
Dänemark	11,4	12,2	-6,5	4,9	5,3	-7,7	6,5	6,9	-5,6
Niederlande	8,6	8,4	3,2	4,7	5,2	-10,5	4,0	3,2	25,8
Belgien	5,6	4,9	15,5	1,7	1,7	-2,7	3,9	3,1	25,6
Polen	5,2	5,0	4,3	3,3	3,1	6,0	1,9	1,8	1,3
Litauen	5,2	5,5	-6,2	3,2	3,4	-5,2	2,0	2,1	-7,9
Spanien	4,6	3,8	20,9	1,8	1,6	12,8	2,8	2,2	26,7
Lettland	3,5	5,1	-31,9	2,7	3,9	-31,7	0,8	1,2	-32,4
Frankreich	2,3	3,2	-30,1	1,2	2,1	-40,5	1,0	1,1	-11,1
Estland	2,0	1,7	15,1	1,4	1,2	19,2	0,6	0,6	6,8
Griechenland	1,3	1,3	-3,4	0,3	0,2	9,8	1,0	1,1	-6,3
Portugal	1,3	1,4	-11,5	0,6	0,8	-26,9	0,7	0,6	9,7
Italien	0,9	1,4	-34,7	0,3	0,5	-45,2	0,6	0,9	-29,4
Irland	0,6	0,6	-1,9	0,2	0,2	53,4	0,3	0,4	-22,1
übrige europäische Länder	62,0	70,3	-11,7	47,3	55,0	-13,9	14,7	15,3	-3,6
darunter:									
Russische Föderation	23,5	26,6	-11,7	20,3	23,3	-12,6	3,2	3,3	-5,7
Norwegen	17,8	23,2	-23,2	14,8	19,9	-25,7	3,1	3,3	-8,0
Vereinigtes Königreich	15,3	14,3	6,9	9,6	8,2	17,3	5,6	6,0	-7,2
Türkei	4,4	3,7	17,9	1,7	1,4	20,1	2,7	2,3	16,6
Übrige Länder	6,9	7,3	-5,3	1,3	3,4	-60,3	5,6	3,9	42,3
darunter:									
Marokko	3,0	2,0	51,2	0,4	0,4	8,5	2,6	1,6	62,5
Ägypten	1,6	1,8	-13,6	0,4	0,7	-47,2	1,2	1,1	7,6
Algerien	1,2	0,5	151,3	0,3	0,4	-30,0	0,9	0,1	1.221,6
Insgesamt	165,6	180,8	-8,4	100,3	115,7	-13,3	65,3	65,1	0,3

¹ Das Vereinigte Königreich ist im Jahr 2020 aus der Europäischen Union ausgetreten. Hinsichtlich eines besseren Vergleichs der Jahresergebnisse wurde der Güterumschlag des Vereinigten Königreichs für das Jahr 2019 herausgerechnet.

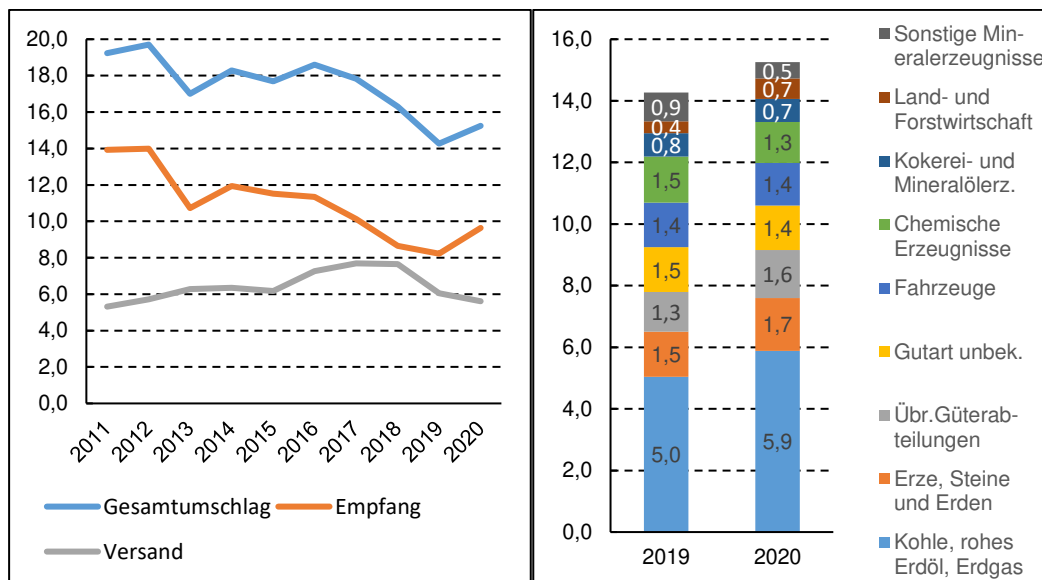
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen.

Nach Unterzeichnung des Austrittsabkommens trat das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland mit Ablauf des 31.01.2020 aus der Europäischen Union aus.

Kurzstreckenseeverkehr
mit dem Vereinigten
Königreich

Abbildung 2 veranschaulicht die Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Seehäfen mit dem Vereinigten Königreich in den vergangenen Jahren. Danach verringerte sich der Seegüterumschlag zwischen beiden Staaten von rund 18,6 Mio. t im Jahr 2016 auf rund 14,3 Mio. t im Jahr 2019, hauptsächlich aufgrund sinkender Wareneingänge aus dem Vereinigten Königreich. Im Jahr 2020 kam es erstmals seit 2016 wieder zu einem Anstieg im Kurzstreckenseeverkehr mit dem Vereinigten Königreich und zwar um rund 1,0 Mio. t auf rund 15,3 Mio. t. Maßgeblich waren höhere seeseitige Erdgas- und Erdöllieferungen aus dem Vereinigten Königreich in Richtung Deutschland. Weitere Umschlagszuwächse zeigten sich im Jahr 2020 u.a. in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“. Dagegen waren die Güterumschläge u.a. bei chemischen Erzeugnissen, Kokerei- und Mineralölerzeugnissen sowie sonstigen Mineralerzeugnissen im Vorjahresvergleich rückläufig.

Abbildung 2: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr mit dem Vereinigten Königreich insgesamt und nach Flussrichtung (linke Abb.) sowie nach Güterabteilungen (rechte Abb.) in Mio. t



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

Aufgrund ihrer geographischen Lage stehen die deutschen Seehäfen insbesondere mit den belgischen, französischen, niederländischen und polnischen Häfen im Wettbewerb. Tabelle 2 differenziert den Seegüterumschlag der vorstehend genannten Länder nach Fahrtgebieten. Danach erzielten die belgischen, niederländischen und französischen Seehäfen im Jahr 2020 ihre höchsten Umschlagleistungen mit Häfen des Vereinigten Königreichs. Nicht zuletzt durch den EU-Austritt des Vereinigten Königreichs entfallen zum Teil hohe Anteile des Seegüterumschlags der o.g. Staaten im Kurzstreckenseeverkehr auf Nicht-EU-Staaten. So fand im Jahr 2020 rund 62,8 Prozent des gesamten Seegüterumschlags niederländischer Häfen im Kurzstreckenseeverkehr mit europäischen Nicht-EU-Staaten statt; bezogen auf Frankreich und Deutschland lagen die entsprechenden Anteilswerte bei rund 41,4 Prozent bzw. 37,4 Prozent. Innerhalb der Europäischen Union ist Schweden für Deutschland und Polen mit einem Anteil von rund 14,1 Prozent bzw.

Güterumschlag ausgewählter EU-Staaten

15,8 Prozent am gesamten Güterumschlag im Jahr 2020 der wichtigste Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr. Im Kurzstreckenseeverkehr mit außereuropäischen Staaten wies Frankreich im Jahr 2020 mit einem Anteil von rund 16,8 Prozent am Gesamtumschlag den höchsten Wert auf, gefolgt von Polen (8,7 %) und Belgien (7,4 %). Aufgrund der geographischen Nähe zu Nordafrika ist für die französischen Mittelmeerhäfen insbesondere der Warenaustausch mit Algerien, Ägypten und Marokko bedeutsam.

Tabelle 2: Güterumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 nach Fahrtgebieten

	Deutschland		Belgien		Niederlande		Frankreich		Polen	
	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %	in Mio. t	Anteil in %
Insgesamt	165,6	100,0	145,4	100,0	298,3	100,0	159,7	100,0	65,2	100,0
Europa	158,7	95,8	134,7	92,6	277,4	93,0	132,8	83,2	59,5	91,3
Europäische Union	90,1	54,4	66,7	45,9	90,2	30,2	66,7	41,8	38,8	59,5
darunter:										
Schweden	23,4	14,1	8,0	5,5	9,0	3,0	1,8	1,1	10,3	15,8
Finnland	14,1	8,5	7,6	5,2	11,0	3,7	0,9	0,6	2,6	4,0
Dänemark	11,4	6,9	2,2	1,5	3,3	1,1	0,5	0,3	1,5	2,3
Niederlande	8,6	5,2	4,5	3,1	2,1	0,7	9,4	5,9	3,5	5,4
Deutschland	6,5	3,9	4,2	2,9	6,1	2,0	1,9	1,2	8,1	12,4
Belgien	5,6	3,4	3,5	2,4	4,5	1,5	7,4	4,6	4,5	6,9
Polen	5,2	3,1	2,3	1,6	3,4	1,1	0,8	0,5	1,8	2,8
Litauen	5,2	3,1	2,0	1,4	3,5	1,2	1,4	0,9	1,4	2,1
Spanien	4,6	2,8	8,4	5,8	12,0	4,0	12,1	7,6	2,4	3,7
Lettland	3,5	2,1	2,8	1,9	4,6	1,5	0,4	0,3	0,8	1,2
Frankreich	2,3	1,4	8,5	5,8	9,0	3,0	17,7	11,1	0,5	0,8
Estland	2,0	1,2	1,5	1,0	2,8	0,9	0,4	0,3	0,3	0,5
Griechenland	1,3	0,8	2,3	1,6	1,9	0,6	1,7	1,1	0,1	0,2
Portugal	1,3	0,8	2,7	1,9	4,7	1,6	1,9	1,2	0,5	0,8
Italien	0,9	0,5	2,2	1,5	2,7	0,9	5,0	3,1	0,3	0,5
Irland	0,6	0,4	3,7	2,5	6,5	2,2	1,3	0,8	0,1	0,2
übrige europäische Länder	62,0	37,4	41,6	28,6	187,2	62,8	66,1	41,4	20,7	31,7
darunter:										
Russische Föderation	23,5	14,2	20,7	14,2	67,3	22,6	23,3	14,6	12,3	18,9
Norwegen	17,8	10,7	6,0	4,1	30,9	10,4	3,9	2,4	4,2	6,4
Vereinigtes Königreich	15,3	9,2	24,2	16,6	67,3	22,6	30,9	19,3	3,1	4,8
Türkei	4,4	2,7	12,0	8,3	9,2	3,1	5,4	3,4	0,8	1,2
Übrige Länder	6,9	4,2	10,8	7,4	20,8	7,0	26,8	16,8	5,7	8,7
darunter:										
Marokko	3,0	1,8	2,3	1,6	3,0	1,0	4,4	2,8	1,0	1,5
Ägypten	1,6	1,0	3,7	2,5	9,9	3,3	4,9	3,1	3,6	5,5
Algerien	1,2	0,7	1,9	1,3	3,4	1,1	14,1	8,8	1,0	1,5

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

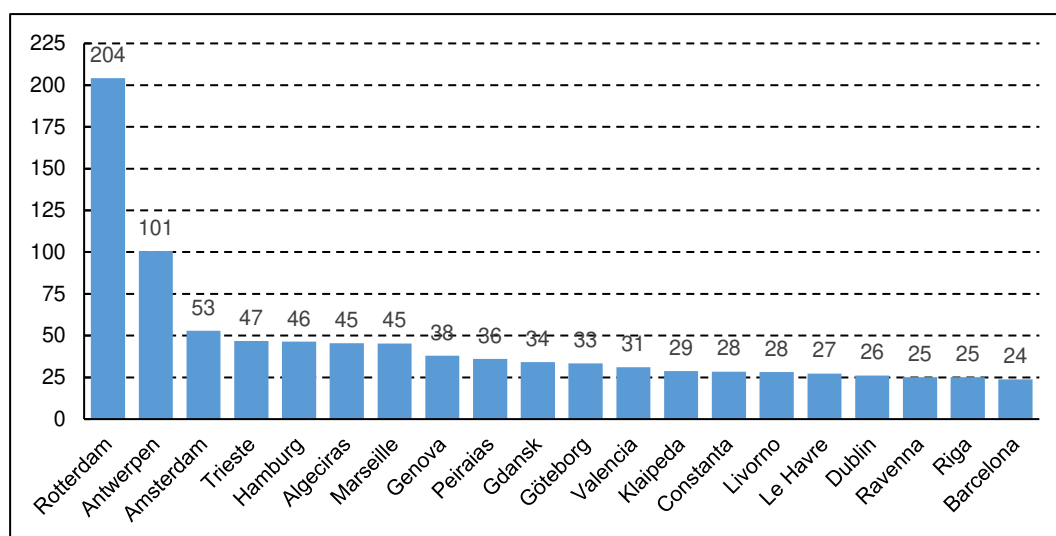
Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 03.09.2021 (Polen), 02.09.2021 (Frankreich, Niederlande und Belgien). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Vollständige Angaben zum Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr liegen derzeit nur bis zum Jahr 2019 vor. Im Jahr 2019 wurden in der EU-28 im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs zu/von wichtigen Häfen Waren mit

EU-28 Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019

einem Gesamtgewicht von knapp 2,7 Mrd. t befördert.¹ Dabei wurden in den 20 größten Häfen mehr als ein Drittel (34,9 %) aller Güter umgeschlagen, die im Kurzstreckenseeverkehr zu/von wichtigen EU-Hafen transportiert wurden (siehe Abbildung 3). Größter Hafen war mit Abstand Rotterdam. Dort wurden im Jahr 2019 rund 204 Mio. t Güter bzw. rund 7,7 Prozent des Gesamtaufkommens der EU-28 umgeschlagen. Das Gewicht der in Rotterdam umgeschlagenen Güter war mehr als doppelt so hoch wie im zweitgrößten Hafen Antwerpen (rd. 100 Mio. t), der wiederum knapp das doppelte Volumen des drittgrößten Hafens Amsterdam erreichte (rd. 53 Mio. t).

Abbildung 3: Top 20 Häfen der EU im Kurzstreckenseeverkehr 2019, in Mio. t



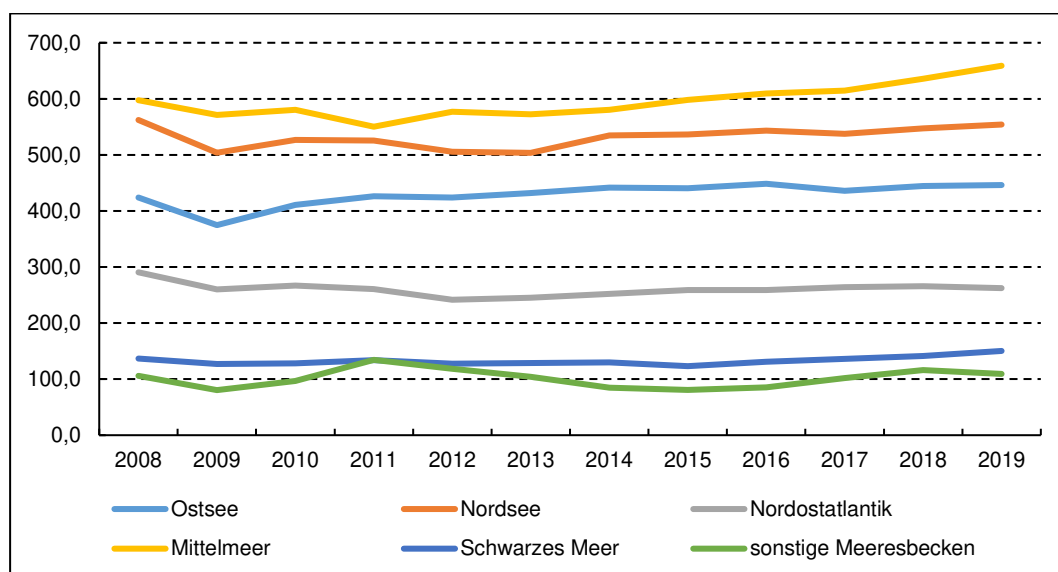
Quelle: Eurostat (Stand: 08.07.2021). Eigene Darstellung.

Abbildung 4 zeigt die Umschlagsentwicklung im EU-weiten Kurzstreckenseeverkehr für den Zeitraum von 2008 bis 2019 differenziert nach Meeresregionen. Nach der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 sind für die einzelnen Meeresregionen Tendenzen von steigenden Umschlagszahlen im Kurzstreckenseeverkehr erkennbar. Mit insgesamt rund 659,0 Mio. t entfielen im Jahr 2019 rund 30,2 Prozent des gesamten Seegüterumschlags im EU-Kurzstreckenseeverkehr auf den Mittelmeerraum. Danach folgten der Nordseeraum mit rund 554,0 Mio. t, bzw. einem Anteil von rund 25,4 Prozent sowie das Ostseegebiet mit rund 446,1 Mio. t bzw. einem Anteil von rund 20,5 Prozent.

Entwicklung des EU-28
Kurzstreckenseeverkehrs
nach Meeresregion

¹ Werden Doppelzählungen von denselben Waren, die als Abgänge eines Hafens und als Zugänge eines anderen Hafens gemeldet wurden, ausgeschlossen, so wurden zwischen den Haupthäfen der 28 EU-Mitgliedstaaten und Häfen im geographischen Europa, im Mittelmeerraum sowie am Schwarzen Meer im Jahr 2019 insgesamt über 1,9 Mrd. t Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2018 bedeutete dies ein Plus von rund 1,4 Prozent.

Abbildung 4: Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr nach Meeresregionen im Zeitraum von 2008 bis 2019 in Mio. t



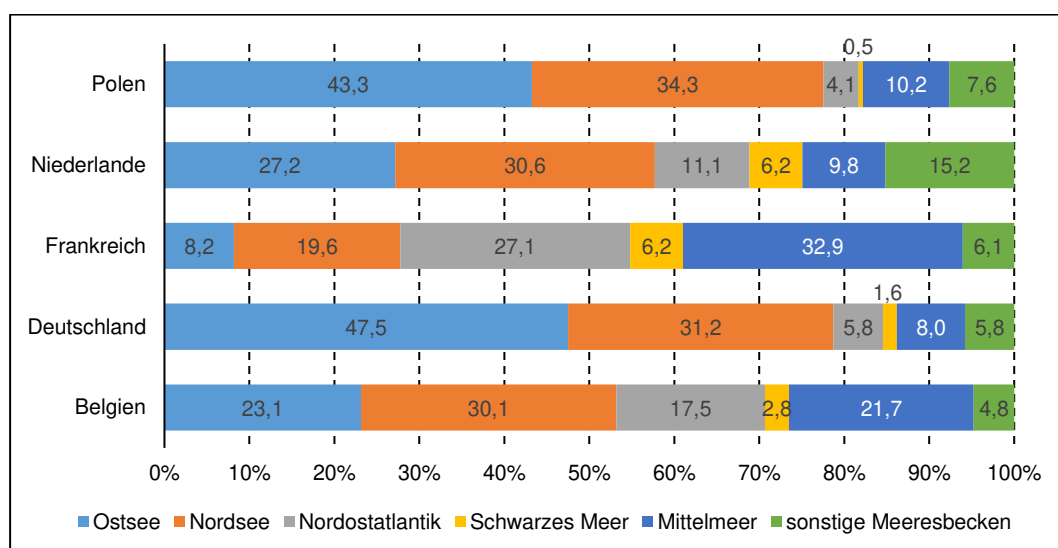
Anmerkung: Das Vereinigte Königreich war bis zum Jahr 2019 Mitglied der Europäischen Union und ist deswegen im Seegüterumschlag mit einbezogen.

Quelle: Eurostat (Stand: 08.07.2021). Eigene Darstellung.

Abbildung 5 stellt den Seegüterumschlag polnischer, niederländischer, französischer, deutscher und belgischer Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 nach Meeresregionen gegenüber. Für Deutschland und Polen hat der Nord- und Ostseeraum eine besonders hohe Bedeutung. Auf die beiden Meeresregionen entfielen im Jahr 2019 kumuliert rund 78,7 Prozent des gesamten Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr, im Falle der polnischen Haupthäfen rund 77,6 Prozent.

Seegüterumschlag ausgewählter EU-Staaten nach Meeresregion

Abbildung 5: Seegüterumschlag polnischer, niederländischer, französischer, deutscher und belgischer Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2019 nach Meeresregionen, Anteile in %



Anmerkung: Abweichungen von 100 Prozent sind rundungsbedingt.

Quelle: Eurostat (Stand: 08.07.2021). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Für die niederländischen und belgischen Haupthäfen sind das Nord- und Ostseegebiet ebenfalls wichtig, allerdings erreichen die beiden Meeresregionen insgesamt nicht so hohe Anteile am Güterumschlag wie bei den polnischen und deutschen Haupthäfen. Die Seegüterumschläge der französischen Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr wiesen im Jahr 2019 dagegen eine vergleichsweise stärkere Ausrichtung auf den Mittelmeerraum (32,9 %) sowie den Nordostatlantik (27,1 %) auf.

2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

Im Jahr 2020 entfielen rund 55,7 Mio. t bzw. rund 33,6 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern (siehe Tabelle 3). Im Vergleich zum Jahr 2019 bedeutete dies eine Abnahme um rund 1,0 Mio. t. Während die nicht identifizierbaren Güter im Jahr 2020 empfangs- und versandseitig ähnlich hohe Umschlagsvolumina aufwiesen, wurden die in der zweitgrößten Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ zusammengefassten Güter nahezu ausschließlich im Empfang umgeschlagen. Mit rund 20,0 Mio. t, von denen rund 19,9 Mio. t auf den Empfang entfielen, wurden in dieser Güterabteilung im Jahr 2020 rund 9,7 Mio. t bzw. knapp ein Drittel weniger Güter umgeschlagen als im Jahr 2019. Neben der rezessiven Wirtschaftsentwicklung in Deutschland im Jahr 2020, von der weite Teile des Produzierenden Gewerbes stark betroffen waren, steht die Transportnachfrage nach Importkohle bereits seit längerem unter dem Einfluss der Energiewende. So greift der Energie- und Stahlsektor tendenziell immer weniger auf Importkohle zurück, seitdem der Emissionshandel in der EU immer höhere Wirkung zeigt. Rückläufige Umschlagsmengen im Kurzstreckenseeverkehr waren im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr gleichsam in der volumenträchtigen Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (2020: 16,9 Mio. t; 2019: 19,5 Mio. t) zu beobachten. Die Automobilindustrie war ebenfalls stark von den Auswirkungen der Corona-Pandemie betroffen. Dort kam es zu hohen Produktionsrückgängen. Insgesamt sank das Umschlagsvolumen in der Güterabteilung „Fahrzeuge“ im Kurzstreckenseeverkehr deutscher Häfen von rund 6,1 Mio. t im Jahr 2019 auf rund 5,7 Mio. t im Jahr 2020. Die geringere Nachfrage u.a. aus der Automobilindustrie führte auch zu Umschlagsrückgängen bei chemischen Erzeugnissen und Metallen. Der Seegüterumschlag chemischer Erzeugnisse nahm im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,0 Mio. t bzw. 7,8 Prozent auf rund 12,3 Mio. t ab, der Umschlag von Metallen und Metallerzeugnissen sank um rund 1,6 Mio. t bzw. rund 27,3 Prozent auf rund 4,2 Mio. t. Sowohl bei Fahrzeugen als auch bei chemischen Erzeugnissen, Metallen und Metallerzeugnissen fielen im Jahr 2020 die Umschlagsvolumina im Kurzstreckenseeverkehr im Versand deutlich höher aus als im seeseitigen Empfang.

Kurzstreckenseeverkehr
nach Güterabteilungen

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

	Güterumschlag					
	Insgesamt		davon:			
			Empfang		Versand	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
	In Mio. t					
Landwirtschaftliche u. verw. Erzeugnisse	8,6	7,8	4,2	5,6	4,3	2,2
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	20,0	29,7	19,9	29,1	0,1	0,5
Erze, Steine u. Erden u.ä.	16,9	19,5	15,5	17,3	1,5	2,3
Nahrungs- und Genussmittel	7,7	7,4	3,0	2,9	4,7	4,5
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	0,4	0,5	0,1	0,1	0,3	0,4
Holz., Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	9,8	11,1	7,6	9,1	2,2	2,1
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	15,6	15,1	10,8	11,5	4,9	3,6
Chemische Erzeugnisse etc.	12,3	13,3	5,1	5,6	7,2	7,7
Sonst. Mineralerzeugnisse	2,2	2,7	0,4	0,5	1,7	2,3
Metalle und Metallerzeugnisse	4,2	5,8	1,4	1,9	2,8	3,9
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	1,7	1,8	0,5	0,4	1,1	1,4
Fahrzeuge	5,7	6,1	1,5	1,8	4,1	4,3
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	0,5	0,5	0,2	0,2	0,3	0,3
Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,4	2,5	1,2	1,1	1,2	1,4
Post, Pakete	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Geräte u. Material zur Güterbef.	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sammelgut	1,5	2,0	0,9	1,1	0,6	0,9
Nicht identifizierbare Güter	55,7	54,7	27,8	27,5	27,9	27,2
Sonstige Güter a.n.g.	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Insgesamt	165,6	180,8	100,3	115,7	65,3	65,1

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

Auf die vier umschlagsstärksten Güterabteilungen „Nicht identifizierbare Güter“, „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden u.ä.“ und „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ entfielen im Jahr 2020 knapp drei Viertel (73,7 %) des gesamten empfangsseitigen Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete für diese vier Güterabteilungen veranschaulicht Abbildung 6. Besonders hervorzuheben sind die hohen Anteile der Russischen Föderation am gesamten empfangsseitigen Umschlag von Gütern der Abteilungen „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (2020: 55,7 %) und „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (2020: 45,7 %). Deutliche Anteilsgewinne verzeichnete in der letztgenannten Güterabteilung im Jahr 2020 das Vereinigte Königreich. Sein Anteil am Gesamtumschlag stieg im Vergleich zum Jahr 2019 um 12,1 Prozentpunkte auf rund 29,4 Prozent. Auf den weiteren Plätzen folgten Norwegen (10,6 %) und die Niederlande (6,0 %). Norwegen kam im Jahr 2020 als Quelle von Gütern der Abteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ von allen Ländern die höchste Bedeutung zu. Sein Anteil am gesamten seeseitigen Empfang betrug diesbezüglich rund 59,8 Prozent (2019: 64,5 %). Weitere wichtige Handelspartner waren das Vereinigte Königreich (10,5 %), Finnland (6,3 %) und Frankreich (3,3 %). Die im seeseitigen Empfang umgeschlagenen, nicht näher identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehälter

Empfangsseitiger Umschlag nach ausgewählten Güterabteilungen und Fahrtgebieten

stammten im Jahr 2020 vorrangig aus Schweden (28,4 %), Dänemark (12,9 %), Finnland (11,7 %) und der Russischen Föderation (11,2 %).

Abbildung 6: Empfangsseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2020 (äußerer Ring) und im Jahr 2019 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



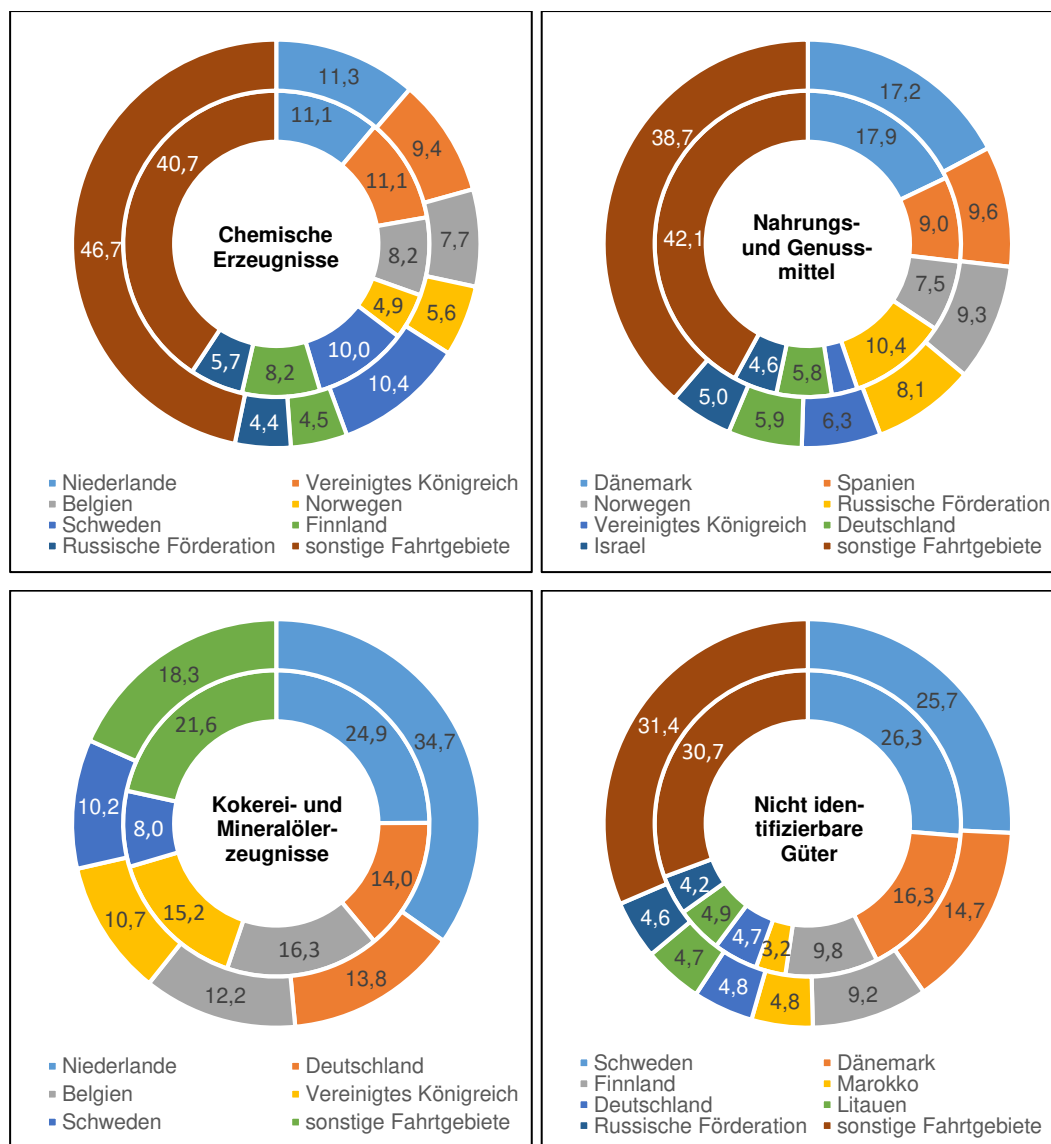
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im seeseitigen Versand deutscher Häfen entfielen im Jahr 2020 etwas mehr als zwei Drittel des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die vier umschlagsstärksten Güterabteilungen „Nicht identifizierbare Güter“, „Chemische Erzeugnisse“, „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ und „Nahrungs- und Genussmittel“. Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete für diese vier Güterabteilungen verdeutlicht Abbildung 7. Wie beim seeseitigen Empfang wird demnach ein hoher Anteil der nicht näher identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehälter mit skandinavischen Ländern umgeschlagen. Die höchsten Anteile entfielen im Jahr 2020 auf Schweden (25,7 %), Dänemark (14,7 %) und Finnland (9,2 %). Chemische Erzeugnisse wurden im Jahr 2020 vorrangig in Richtung Niederlande

Versandseitiger Umschlag nach ausgewählten Güterabteilungen und Fahrtgebieten

(11,3 %), Schweden (10,4 %) und Vereinigtes Königreich (9,4 %) verschifft, Nahrungs- und Genussmittel vorrangig in Richtung Dänemark (17,2 %), Spanien (9,6 %), Norwegen (9,3 %) und Russische Föderation (8,1 %). Kokerei- und Mineralölzeugnisse wurden im Jahr 2020 besonders oft von deutschen Seehäfen in die Niederlande (34,7 %), nach Belgien (12,2 %), ins Vereinigte Königreich (10,7 %) sowie zu anderen deutschen Seehäfen (13,8 %) versandt.

Abbildung 7: Versandseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2020 (äußerer Ring) und im Jahr 2019 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



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

2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

Eine Differenzierung des Güterumschlags deutscher Seehäfen nach Ladungsarten verdeutlicht, dass im Jahr 2020 vor allem der Umschlag von Massengütern im Kurzstreckenseeverkehr hohe Rückgänge verzeichnete (siehe Tabelle 4). Er verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um rund 11,3 Mio. t bzw. rund 13,4 Prozent auf insgesamt rund

Entwicklung nach
Ladungsarten

73,3 Mio. t. Dabei sanken die Umschlagsvolumina bei flüssigen Massengütern im Vergleichszeitraum von rund 42,7 Mio. t auf rund 37,0 Mio. t und bei festen Massengütern von rund 41,9 Mio. t auf rund 36,3 Mio. t. In beiden Segmenten konzentrierten sich die Rückgänge auf den seeseitigen Empfang; der aufkommensschwächere Versand verzeichnete im Vorjahresvergleich hingegen Zuwächse. Der Umschlag von Stückgütern, die ohne Ladungsträger mit dem Seeschiff befördert werden, verringerte sich in den deutschen Seehäfen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr aufgrund von Rückgängen im seeseitigen Versand um insgesamt rund 0,3 Mio. t auf rund 15,5 Mio. t. Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr reduzierte sich im Vergleichszeitraum um rund 1,6 Mio. t auf rund 49,0 Mio. t; Umschlagsrückgänge zeigten sich dabei sowohl beim Empfang (-3,1 %) als auch beim Versand (-2,8 %). Der Umschlag selbstfahrender und nicht selbstfahrende Einheiten im Kurzstreckenseeverkehr nahm im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 kumuliert um rund 2,1 Mio. t auf rund 27,8 Mio. t ab. Wie bei den Containerverkehren zeigten sich die Rückgänge sowohl beim seeseitigen Versand als auch beim Empfang.

Tabelle 4: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

	Insgesamt		davon:			
			Empfang		Versand	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
	In Mio. t					
Massengut	73,3	84,6	54,3	67,4	19,0	17,2
flüssiges Massengut	37,0	42,7	28,6	35,5	8,4	7,1
festes Massengut	36,3	41,9	25,7	31,8	10,6	10,1
Stückgut	15,5	15,8	7,5	7,5	8,0	8,3
Container	49,0	50,6	24,9	25,7	24,1	24,8
Selbstfahrende Einheiten	17,7	18,5	8,4	8,8	9,3	9,7
Lkw (einschl. Anhänger)	17,7	18,5	8,4	8,8	9,3	9,7
Pkw (einschl. Anhänger) u. Krafträder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nicht selbstfahrende Einheiten	10,1	11,4	5,3	6,3	4,8	5,1
Anhänger/Sattelaufleger für Lkw	7,9	8,5	4,0	4,3	3,9	4,2
Rolltrailer	1,4	2,1	0,9	1,5	0,6	0,6
Eisenbahngüterwagen	0,8	0,8	0,4	0,5	0,3	0,3
Übrige nicht selbstfahrende Einheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Insgesamt	165,6	180,8	100,3	115,7	65,3	65,1

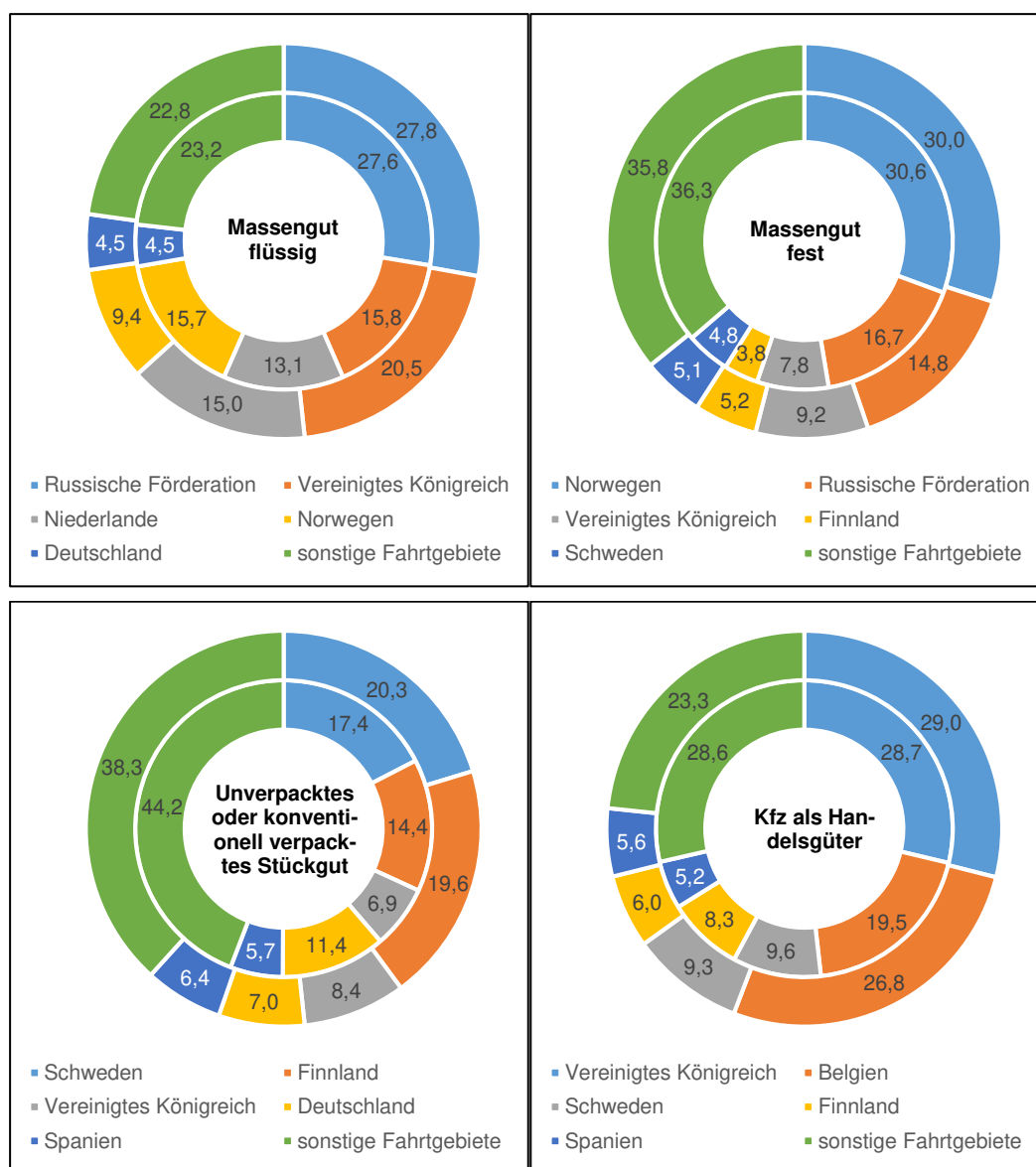
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs für den Seegüterumschlag von flüssigen und festen Massengütern sowie Stückgütern veranschaulicht Abbildung 8. Auf die Entwicklung des Containerumschlags und des RoRo-Verkehrs deutscher Seehäfen wird in nachstehenden Abschnitten noch genauer eingegangen. Rund 27,8 Prozent des gesamten Umschlags flüssiger Massengüter – hierzu zählen vor allem Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Flüssiggas – entfielen im Jahr 2020 auf den Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation; auf den weiteren Plätzen folgten das Vereinigte Königreich (20,5 %) und die Niederlande (15,0 %), deren Anteile im Vorjahresvergleich anstiegen, sowie Norwegen, dessen Anteil auf rund 9,4 Prozent sank. Bei festen

Kurzstreckenseeverkehr
in regionaler Gliederung
nach Ladungsarten

Massengütern war weiterhin Norwegen mit einem Anteil von rund 30,0 Prozent am Gesamtumschlag der mengenmäßig bedeutendste Partner im Kurzstreckenseeverkehr. Wie im Vorjahr folgten auf den weiteren Plätzen die Russische Föderation und das Vereinigte Königreich mit Anteilswerten im Jahr 2020 von rund 14,8 bzw. 9,2 Prozent. Beim Umschlag unverpackter oder konventionell verpackter Stückgüter entfielen die größten Mengen im Jahr 2020 auf Kurzstreckenseeverkehre mit Schweden (20,3 %), Finnland (19,6 %) und dem Vereinigten Königreich (8,4 %). Die drei genannten Länder wiesen damit im Jahr 2020 allesamt höhere Anteilswerte auf als im Jahr 2019. Beim Umschlag von Kraftfahrzeugen, die als Handelsgut deklariert waren, entfielen die größten Mengen im Jahr 2020 erneut auf das Vereinigte Königreich (29,0 %), Belgien (26,8 %), Schweden (9,3 %) und Finnland (6,0 %) sowie Spanien (5,6 %).

Abbildung 8: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und Fahrtgebieten im Jahr 2020 (äußerer Ring) und im Jahr 2019 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



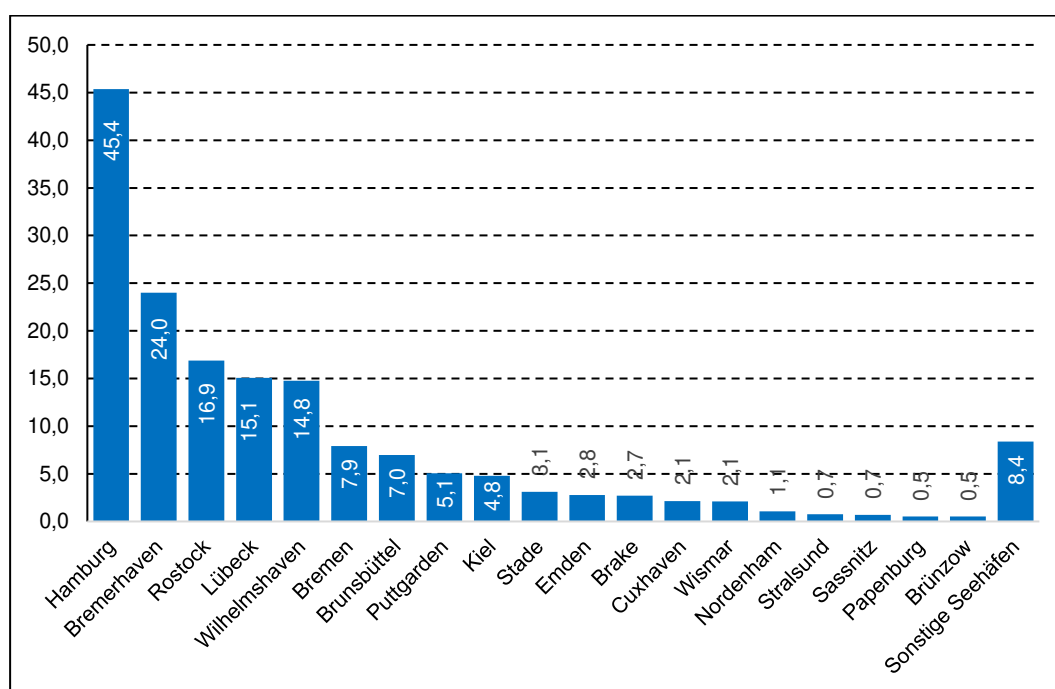
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen

Mit rund 45,4 Mio. t entfiel im Jahr 2020 der größte Teil des gesamten Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg (siehe Abbildung 9). An zweiter und dritter Stelle folgten die Bremischen Häfen und Rostock mit Umschlagsvolumina von rund 31,9 Mio. t bzw. rund 16,9 Mio. t. Die vorgenannten Häfen vereinten damit im Jahr 2020 rund 56,9 Prozent des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr. Auf den weiteren Plätzen folgten die Seehäfen Lübeck und Wilhelmshaven mit Umschlagsvolumina im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 von rund 15,1 Mio. t bzw. rund 14,8 Mio. t.

Güterumschlag nach
Häfen

Abbildung 9: Gesamtgüterumschlag ausgewählter Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 in Mio. t



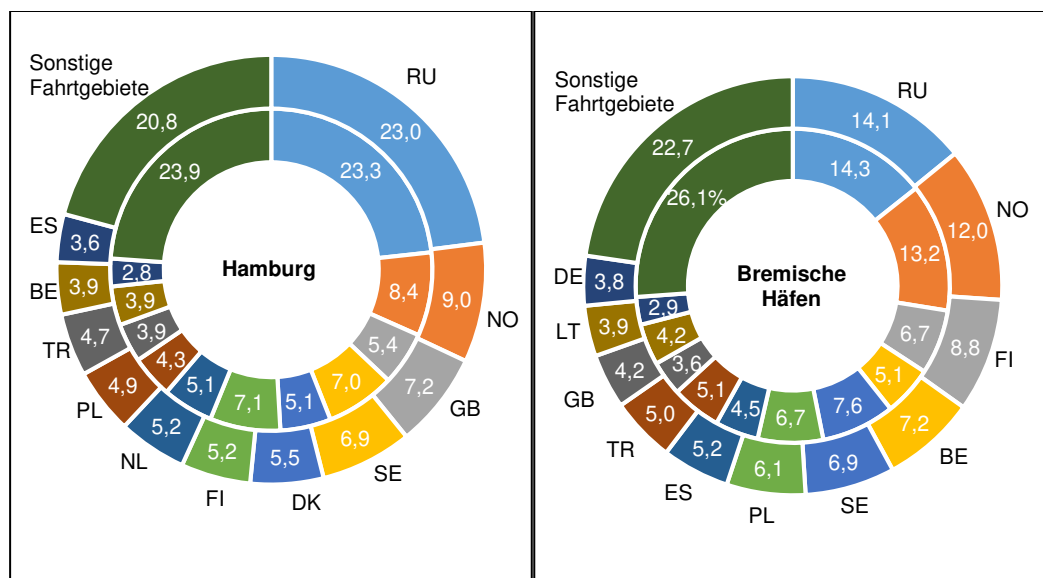
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 10 differenziert den Güterumschlag für die umschlagstärksten deutschen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr – Hamburg und Bremen/Bremerhaven – für die Jahre 2019 und 2020 nach Fahrtgebieten. Danach war die Russische Föderation in beiden Jahren sowohl für Hamburg als auch für die Bremischen Häfen der wichtigste Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr. Der Anteil der Russischen Föderation am Gesamtumschlag im Kurzstreckenseeverkehr betrug im Jahr 2020 in Hamburg rund 23,0 Prozent (2019: 23,3 %) und in den Bremischen rund 14,1 Prozent (2019: 14,3 %). Norwegen lag im Jahr 2020 mit Anteilswerten von rund 9,0 Prozent in Hamburg bzw. rund 12,0 Prozent in den Bremischen Häfen jeweils auf Rang 2. Auf den weiteren Plätzen folgten in Hamburg im Jahr 2020 das Vereinigte Königreich (7,2 %), dessen Anteilswert im Vorjahresvergleich um 1,8 Prozentpunkte stieg, Schweden (6,9 %), Dänemark (5,5 %) und Finnland (5,2 %). Weitere wichtige Partnerländer für die Bremischen Häfen waren u.a. Finnland (8,8 %), dessen

Hamburg,
Bremen/Bremerhaven

Anteilswert sich im Vorjahresvergleich um 2,1 Prozentpunkte erhöhte, Belgien (7,2 %), Schweden (6,9 %) und Polen (6,1 %).

Abbildung 10: Güterumschlag der Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 (äußerer Ring) und im Jahr 2019 (innerer Ring) nach Fahrtgebieten, Anteile in Prozent (Basis t)



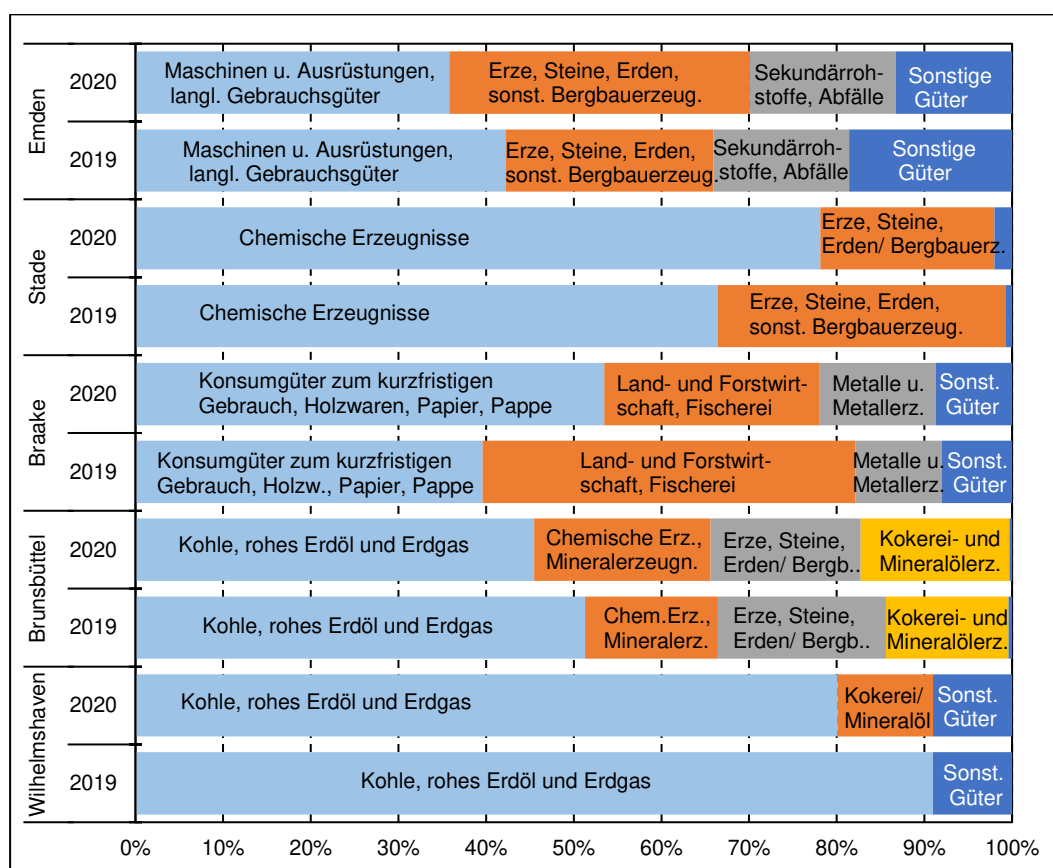
Abkürzungen: BE – Belgien, DK – Dänemark, ES – Spanien, FI – Finnland, GB – Vereinigtes Königreich, DE – Deutschland, LT – Litauen, NL – Niederlande, NO – Norwegen, PL – Polen, RU – Russische Föderation, SE – Schweden, TR – Türkei.

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

Während in den Seehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven, Rostock und Lübeck eine vergleichsweise große Bandbreite an Gütern im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen wird, weisen andere deutsche Häfen zum Teil hohe Spezialisierungsgrade in Bezug auf den Umschlag einzelner Güter bzw. Gütergruppen auf. Beispielsweise werden im einzigen deutschen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven hauptsächlich Güter für die petrochemische, chemische und stromerzeugende Industrie umgeschlagen. Der Anteil der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ am Gesamtumschlag erreichte dort im Jahr 2020 rund 80 Prozent, im Jahr 2019 lag er bei rund 91 Prozent (siehe Abbildung 11). Im Hafen Bützfluth in Stade werden dagegen überwiegend chemische Erzeugnisse umgeschlagen. Deren Anteil am Gesamtumschlag im Kurzstreckenseeverkehr lag im Jahr 2020 bei rund 78,1 Prozent und damit um rund 11,7 Prozentpunkte höher als im Jahr 2019. In Emden erreichten Maschinen und Ausrüstungen einschließlich langlebiger Gebrauchsgüter im Jahr 2020 einen Umschlagsanteil von rund 35,8 Prozent, gefolgt von Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen (34,3 %) sowie Sekundärrohstoffen und Abfällen (16,6 %). Im Hafen von Brunsbüttel betrug der Anteil der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ am Gesamtumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 rund 45,5 Prozent. Ebenfalls eine bedeutende Rolle spielten dort im Jahr 2020 chemische und mineralische Erzeugnisse (kumuliert rund 20,2 %), Erze, Steine, Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse (17,1 %) sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (17 %).

Güterumschlag nach Häfen und Güterabteilungen

Abbildung 11: Gesamtumschlag ausgewählter Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen in den Jahren 2019 und 2020



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

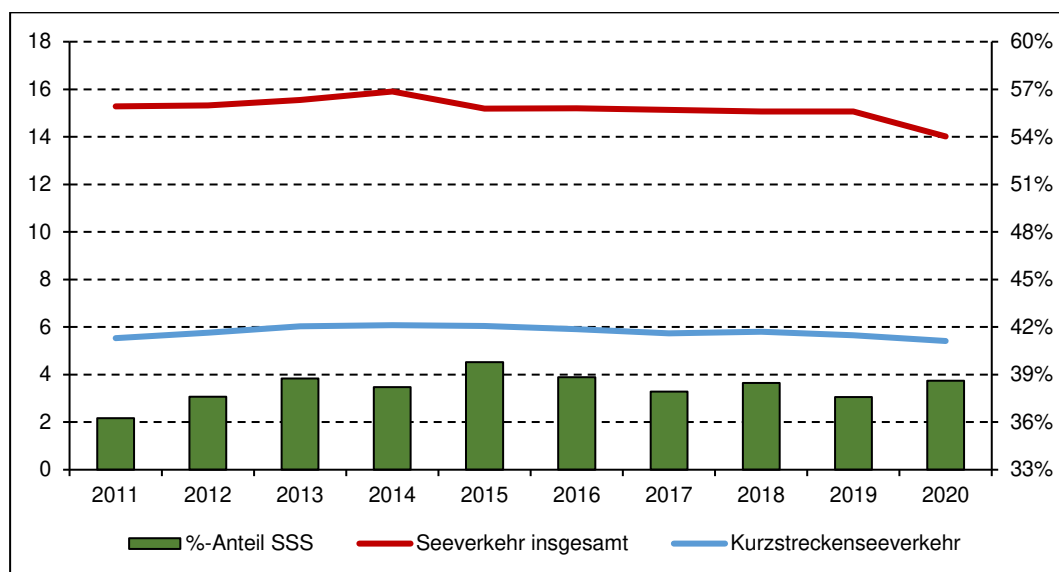
3 Containerverkehre

3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten

Insgesamt schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2020 im Kurzstreckenseeverkehr knapp 5,4 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) um – rund 4,4 Prozent weniger als im Jahr 2019. Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr entwickelte sich damit im Vergleichszeitraum besser als der Gesamtcontainerumschlag, der unter dem Einfluss der Corona-Pandemie mit rund 14,0 Mio. TEU um rund 6,9 Prozent hinter dem Vorjahreswert zurückblieb (siehe Abbildung 12). Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Containerumschlag deutscher Seehäfen erhöhte sich damit von rund 37,6 Prozent im Jahr 2019 auf rund 38,6 Prozent im Jahr 2020. Absolut wurden im Jahr 2020 sowohl für den Kurzstreckenseeverkehr als auch für den Seegüterumschlag insgesamt die niedrigsten Umschlagswerte der letzten zehn Jahre ausgewiesen. Mit knapp 0,7 Mio. TEU bzw. einem Anteil von rund 12,6 Prozent am gesamten Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr war die Russische Föderation im Jahr 2020 der wichtigste Handelspartner deutscher Containerhäfen; auf den weiteren Plätzen folgten Schweden und das Vereinigte Königreich (jeweils 9,1 %) sowie Polen (8,7 %).

Containerumschlag
deutscher Seehäfen
- Insgesamt

Abbildung 12: Containerumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2011 bis 2020 in Mio. TEU, Anteile in Prozent



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

Im seeseitigen Empfang reduzierte sich der Containerumschlag deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 3,1 Prozent auf rund 2,84 Mio. TEU (siehe Tabelle 5). Maßgeblich für die Rückgänge waren vor allem geringere Umschlagsvolumina im grenzüberschreitenden Empfang aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (rund -8,6 Prozent), insbesondere im Verkehr mit Schweden (-11,3 %), Polen (-10,3 %), Finnland (-21,7 %) und Litauen (-17,4 %). Die Containerumschläge im innerdeutschen Verkehr nahmen im Vergleichszeitraum um rund 20,8 Prozent auf knapp 0,1 Mio. TEU ab, der grenzüberschreitende Empfang aus außereuropäischen Ländern um rund 4,2 Prozent auf knapp 0,2 Mio. TEU. Die Rückgänge in den genannten Fahrtgebieten konnten nur zum Teil durch höhere Empfangsmengen aus verschiedenen europäischen Nicht-EU-Staaten kompensiert werden. So stiegen u.a. die Empfangsmengen aus dem Vereinigten Königreich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 19,1 Prozent auf rund 0,4 Mio. TEU und aus der Türkei um rund 9,6 Prozent auf knapp 0,2 Mio. TEU. Das Vereinigte Königreich war damit im Jahr 2020 bezogen auf die Umschlagsvolumina im grenzüberschreitenden Empfang das wichtigste Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr, gefolgt von der Russischen Föderation mit knapp 0,4 Mio. TEU sowie Schweden und Polen mit jeweils knapp 0,3 Mio. TEU.

- Empfang

Tabelle 5: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2020	2019	Δ	2020	2019	Δ	2020	2019	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,20	0,25	-20,1	0,08	0,10	-20,8	0,12	0,16	-19,6
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	5,21	5,41	-3,6	2,76	2,84	-2,6	2,45	2,57	-4,8
Europa	4,75	4,96	-4,2	2,62	2,68	-2,5	2,14	2,28	-6,3
Europäische Union	3,02	3,23	-6,8	1,57	1,71	-8,6	1,45	1,52	-4,7
darunter:									
Schweden	0,49	0,55	-9,8	0,28	0,32	-11,3	0,21	0,23	-7,7
Polen	0,47	0,48	-1,8	0,28	0,32	-10,3	0,19	0,16	14,9
Finnland	0,42	0,52	-19,3	0,25	0,32	-21,7	0,16	0,19	-15,2
Dänemark	0,33	0,32	2,0	0,15	0,15	1,8	0,18	0,18	2,2
Litauen	0,23	0,28	-16,7	0,12	0,14	-17,4	0,11	0,13	-16,0
Belgien	0,19	0,17	13,4	0,05	0,04	44,2	0,14	0,13	4,8
Niederlande	0,19	0,18	7,9	0,10	0,10	-1,1	0,10	0,08	18,9
Lettland	0,18	0,21	-12,5	0,12	0,13	-2,1	0,06	0,08	-27,9
Spanien	0,17	0,16	5,3	0,07	0,07	-11,2	0,11	0,09	19,3
Griechenland	0,10	0,10	-1,1	0,04	0,03	32,1	0,06	0,07	-13,8
Estland	0,10	0,10	-0,8	0,05	0,05	-2,9	0,05	0,05	1,5
Frankreich	0,06	0,04	25,8	0,03	0,01	135	0,02	0,03	-19,7
Portugal	0,03	0,05	-32,0	0,01	0,02	-60,0	0,03	0,03	-19,4
übrige europäische Länder	1,74	1,73	0,5	1,05	0,97	8,4	0,69	0,76	-9,6
darunter:									
Russische Föderation	0,68	0,73	-6,0	0,35	0,35	1,0	0,33	0,38	-12,4
Vereinigtes Königreich	0,49	0,44	11,6	0,40	0,33	19,1	0,09	0,10	-12,2
Türkei	0,27	0,25	9,1	0,15	0,14	9,6	0,12	0,11	8,5
Norwegen	0,27	0,29	-5,8	0,14	0,14	3,7	0,13	0,15	-14,8
Übrige Länder	0,46	0,44	3,2	0,15	0,15	-4,2	0,31	0,29	6,7
darunter:									
Marokko	0,21	0,18	12,9	0,06	0,06	-9,3	0,15	0,12	24,6
Israel	0,13	0,14	-6,1	0,05	0,06	-12,6	0,08	0,08	-1,1
Ägypten	0,10	0,09	9,3	0,03	0,02	33,2	0,07	0,07	1,0
Insgesamt	5,41	5,66	-4,4	2,84	2,93	-3,1	2,57	2,73	-5,6

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

Noch höher als im seeseitigen Empfang fielen die Umschlagsrückgänge im Versand aus. Der versandseitige Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr reduzierte sich von rund 2,73 Mio. TEU im Jahr 2019 um rund 5,6 Prozent auf rund 2,57 Mio. TEU im Jahr 2020. Dabei gingen die Verkehre mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union von rund 1,52 Mio. TEU im Jahr 2019 auf rund 1,45 Mio. TEU zurück. Ebenfalls rückläufig entwickelten sich im Vergleichszeitraum die Containerumschläge mit anderen europäischen Staaten (-9,6 %) sowie im innerdeutschen Verkehr (-19,6 %). Zuwächse zeigten sich versandseitig hingegen beim Containerumschlag mit einigen nicht-europäischen Staaten, insbesondere Marokko. Mit über 0,3 Mio. TEU wurden im Jahr 2020 die meisten Container im grenzüberschreitenden Versand mit der Russischen Föderation umgeschlagen. Im Vergleich zum Jahr 2019 bedeutete dies eine Abnahme um rund 12,4 Prozent. Weitere wichtige Partnerländer waren im Jahr 2020 versandseitig Schweden (0,21 Mio. TEU), Polen (0,19 Mio. TEU), Dänemark (0,18 Mio. TEU) und Finnland (0,16 Mio. TEU).

- Versand

Tabelle 6 stellt die Containerumschläge deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 jenen der französischen, belgischen, niederländischen und polnischen Häfen differenziert nach Fahrtgebieten gegenüber. Es zeigen sich mehr oder minder stark ausgeprägte Überschneidungen bei den bedienten Fahrtgebieten deutscher und benachbarter Hafenstandorte. So zählten Containerverkehre mit dem Vereinigten Königreich im Jahr 2020 bei allen betrachteten Hafennationen weiterhin zu den umschlagsstärksten. Mit rund 1,2 Mio. TEU erzielten die niederländischen Häfen dabei den größten Anteil, gefolgt von belgischen und deutschen Containerhäfen mit Umschlagsvolumina von rund 0,7 bzw. rund 0,5 Mio. TEU. Bei den aufkommensträchtigen Containerverkehren mit der Russischen Föderation stehen deutsche Seehäfen ebenfalls mit belgischen, niederländischen und polnischen Häfen im Wettbewerb. Wie mit Skandinavien und dem Baltikum erzielten deutsche Häfen mit der Russischen Föderation im Jahr 2020 insgesamt höhere Umschlagsergebnisse als die Häfen in Belgien, den Niederlanden, Frankreich und Polen. Gleiches gilt in Bezug auf den Gesamtcontainerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020. Mit rund 5,4 Mio. TEU übertraf er deutlich den Containerumschlag in belgischen und niederländischen Seehäfen, der rund 5,0 bzw. 3,5 Mio. TEU betrug. Französische und polnische Häfen schlugen im Jahr 2020 insgesamt rund 1,6 bzw. 2,1 Mio. TEU im Kurzstreckenseeverkehr um. Für die Niederlande war das Vereinigte Königreich im Jahr 2020 mit einem Anteil von rund 34,5 Prozent am gesamten Containerumschlag mit Abstand der wichtigste Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr, gefolgt von der Russischen Föderation (11,5 %) und Norwegen (5,7 %). Für die belgischen Seehäfen war das Vereinigte Königreich im Jahr 2020 mit einem Anteil von rund 14,7 Prozent am Gesamtcontainerumschlag ebenfalls der wichtigste Handelspartner. In Frankreich kommt inländischen Verkehre eine vergleichsweise hohe Bedeutung zu; im Jahr 2020 fanden rund 28,8 Prozent aller Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr innerhalb Frankreichs statt. Mehr als zwei Drittel des gesamten polnischen Containerumschlags im Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2020 auf die drei Partnerländer Deutschland (35,4 %), Belgien (19,4 %) und das Vereinigte Königreich (12,6 %).

Containerumschläge
ausgewählter
EU-Staaten

Tabelle 6: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 nach Fahrtgebieten

	Deutschland		Belgien		Niederlande		Frankreich		Polen	
	in Mio. TEU	An-teil in %	in Mio. TEU	An-teil in %	in Mio. TEU	An-teil in %	in Mio. TEU	An-teil in %	in Mio. TEU	An-teil in %
Insgesamt	5,41	100	4,97	100	3,48	100	1,63	100	2,06	100
Europa	4,95	91,5	4,47	89,9	3,30	94,8	1,35	82,8	2,05	99,5
Europäische Union	3,22	59,5	2,49	50,1	1,31	37,6	1,08	66,3	1,61	78,2
darunter:										
Schweden	0,49	9,1	0,25	5,0	0,10	2,9	0,00	0,0	0,12	5,8
Polen	0,47	8,7	0,21	4,2	0,06	1,7	0,03	1,8	0,00	0,0
Finnland	0,42	7,8	0,31	6,2	0,18	5,2	0,00	0,0	0,11	5,3
Dänemark	0,33	6,1	0,11	2,2	0,01	0,3	0,00	0,0	0,00	0,0
Litauen	0,23	4,3	0,09	1,8	0,04	1,1	0,01	0,6	0,11	5,3
Belgien	0,19	3,5	0,00	0,0	0,04	1,1	0,17	10,4	0,40	19,4
Deutschland	0,20	3,7	0,19	3,8	0,04	1,1	0,03	1,8	0,73	35,4
Niederlande	0,19	3,5	0,07	1,4	0,01	0,3	0,07	4,3	0,07	3,4
Lettland	0,18	3,3	0,11	2,2	0,04	1,1	0,00	0,0	0,03	1,5
Spanien	0,17	3,1	0,28	5,6	0,14	4,0	0,13	8,0	0,01	0,5
Griechenland	0,10	1,8	0,14	2,8	0,03	0,9	0,02	1,2	0,00	0,0
Estland	0,10	1,8	0,06	1,2	0,02	0,6	0,00	0,0	0,01	0,5
Frankreich	0,06	1,1	0,21	4,2	0,04	1,1	0,47	28,8	0,01	0,5
Portugal	0,03	0,6	0,12	2,4	0,15	4,3	0,03	1,8	0,00	0,0
übrige europäische Länder	1,74	32,2	1,98	39,8	1,99	57,2	0,27	16,6	0,44	21,4
darunter:										
Russische Föderation	0,68	12,6	0,48	9,7	0,40	11,5	0,00	0,0	0,16	7,8
Vereinigtes Königreich	0,49	9,1	0,73	14,7	1,20	34,5	0,11	6,7	0,26	12,6
Türkei	0,27	5,0	0,69	13,9	0,10	2,9	0,15	9,2	0,00	0,0
Norwegen	0,27	5,0	0,07	1,4	0,20	5,7	0,00	0,0	0,01	0,5
Übrige Länder	0,46	8,5	0,51	10,3	0,18	5,2	0,28	17,2	0,01	0,5
darunter:										
Marokko	0,21	3,9	0,13	2,6	0,05	1,4	0,08	4,9	0,00	0,0
Israel	0,13	2,4	0,16	3,2	0,06	1,7	0,07	4,3	0,00	0,0
Ägypten	0,10	1,8	0,17	3,4	0,07	2,0	0,03	1,8	0,00	0,0

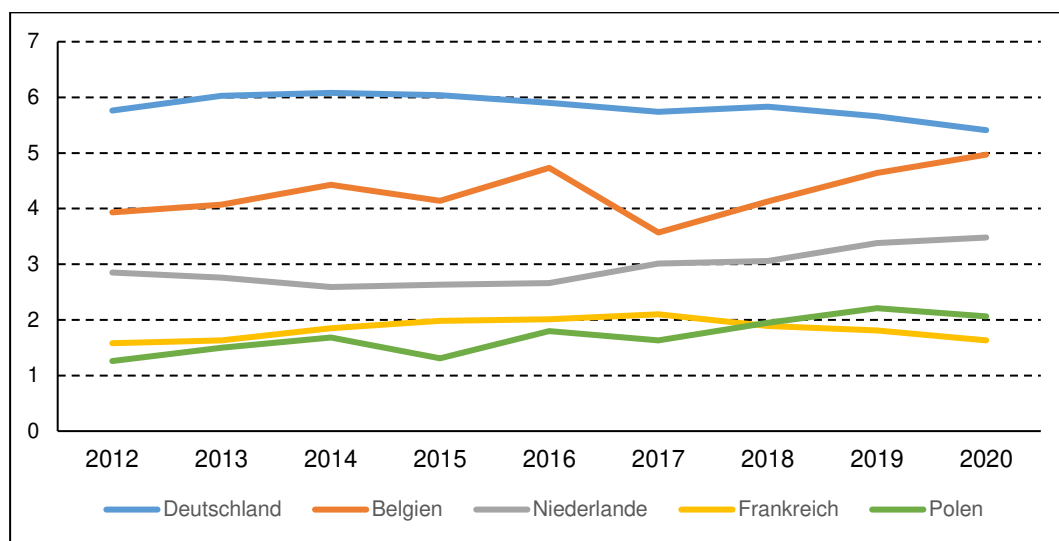
Anmerkung: Pro Land wurden die fünf Fahrtgebiete mit dem höchsten Containerumschlag eingefärbt.

Quelle: Eurostat (Stand: 02.09.2021). Eigene Berechnungen.

Abbildung 13 stellt die Entwicklung des Containerumschlags deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2020 dar. Trotz der Auswirkungen der Corona-Pandemie steigerten die belgischen und niederländischen Seehäfen ihre Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr. In den belgischen Seehäfen stiegen sie von rund 4,64 Mio. TEU im Jahr 2019 um rund 7,1 Prozent auf rund 4,97 Mio. TEU im Jahr 2020, in den niederländischen Häfen von rund 3,38 Mio. TEU im Jahr 2019 um rund 3,0 Prozent auf rund 3,48 Mio. TEU im Jahr 2020. In Deutschland, Polen und Frankreich entwickelten sich die Containerumschläge hingegen rückläufig. Die höchsten Rückgänge verzeichnete Frankreich mit rund 9,9 Prozent. In Polen betrugen sie rund 6,8 Prozent und in Deutschland rund 4,4 Prozent.

Entwicklung der Containerumschläge ausgewählter EU-Staaten

Abbildung 13: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr von 2012 bis 2020 in Mio. TEU



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

3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen

Die beiden größten deutschen Containerhäfen – Hamburg und Bremerhaven – verzeichneten im Jahr 2020 abermals gegenläufige Entwicklungen. In Hamburg nahm der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleich zum Jahr 2019 insgesamt um rund 6,6 Prozent auf rund 2,64 Mio. TEU ab (siehe Tabelle 7). Dies lag vor allem an rückläufigen Containerumschlägen mit anderen EU-Mitgliedstaaten. Insgesamt nahmen diese von rund 1,66 Mio. TEU im Jahr 2019 auf rund 1,27 Mio. TEU im Jahr 2020 ab. Maßgeblich waren hier insbesondere Umschlagsrückgänge mit Schweden, Finnland, Litauen und Lettland. Hohe Abnahmen verzeichneten zudem die Containerverkehre mit der Russischen Föderation; sie sanken im Vergleichszeitraum um rund 11,0 Prozent auf rund 0,36 Mio. TEU. Gemindert wurden die Rückgänge durch Umschlagszuwächse Hamburgs u.a. mit dem Vereinigten Königreich und der Türkei. Im Gegensatz zu Hamburg steigerten die Bremischen Häfen ihren Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,6 Prozent auf rund 2,11 Mio. TEU. Maßgeblichen Anteil hieran hatten wachsende Containerumschläge u.a. mit dem Vereinigten Königreich, den Niederlanden, Spanien, Finnland und Marokko, die Rückgänge auf anderen Relationen, z.B. mit Schweden oder Litauen, mehr als kompensieren konnten.

Rückgänge in Hamburg,
Zuwächse in Bremer-
haven

Tabelle 7: Containerumschlag des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in den Jahren 2019 und 2020 nach Fahrtgebieten

	Hamburg			Bremen/Bremerhaven		
	2020	2019	Δ	2020	2019	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,03	0,04	-33,0	0,03	0,05	-31,4
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	2,61	2,79	-6,3	2,08	1,93	7,6
Europa	2,36	2,50	-5,5	1,90	1,79	6,5
Europäische Union	1,27	1,66	-9,9	1,15	1,09	5,6
darunter:						
Schweden	0,28	0,30	-6,7	0,16	0,17	-10,7
Polen	0,21	0,21	1,9	0,22	0,23	-1,8
Dänemark	0,20	0,20	1,0	0,13	0,13	4,4
Finnland	0,17	0,24	-30,9	0,16	0,14	14,0
Litauen	0,13	0,16	-23,0	0,09	0,10	-11,4
Belgien	0,11	0,10	4,7	0,06	0,05	24,4
Lettland	0,08	0,11	-25,3	0,05	0,06	-5,2
Spanien	0,07	0,06	18,7	0,09	0,06	34,7
Estland	0,06	0,07	-7,8	0,03	0,02	46,2
Griechenland	0,06	0,05	14,3	0,02	0,02	18,0
Niederlande	0,06	0,07	-23,2	0,09	0,04	110,0
Frankreich	0,05	0,04	19,0	0,01	0,00	85,8
Zypern	0,01	0,01	14,1	0,01	0,01	-37,0
Portugal	0,01	0,01	-24,7	0,03	0,04	-32,7
übrige europäische Länder	0,86	0,84	3,2	0,75	0,69	8,1
darunter:						
Russische Föderation	0,36	0,40	-11,0	0,27	0,27	2,1
Vereinigtes Königreich	0,27	0,21	30,1	0,16	0,11	49,5
Türkei	0,15	0,13	11,0	0,13	0,12	6,9
Übrige Länder	0,25	0,29	-13,1	0,17	0,14	20,7
darunter:						
Marokko	0,09	0,11	-21,5	0,08	0,06	37,1
Israel	0,08	0,09	-10,1	0,05	0,05	1,1
Ägypten	0,07	0,07	1,3	0,04	0,03	34,1
Insgesamt	2,64	2,82	-6,6	2,11	1,98	6,6

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

4 RoRo-Verkehre

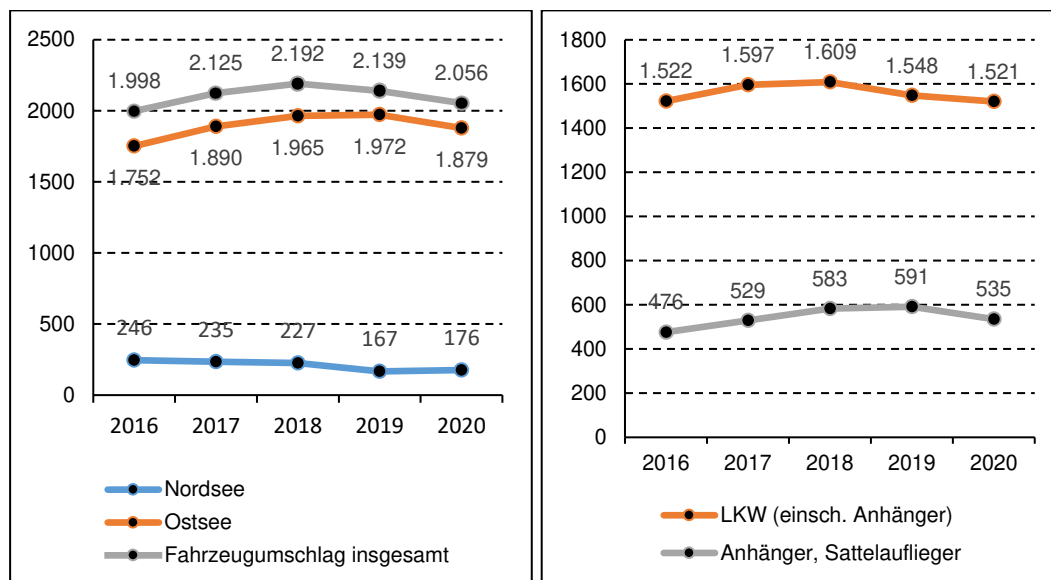
4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den deutschen Seehäfen im Jahr 2020 knapp 2,1 Mio. Ladungsträger im RoRo-Verkehr umgeschlagen, davon über 1,5 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und über 0,5 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufzieger (siehe Abbildung 14). Im Vergleich zum Jahr 2019 bedeutete dies eine Abnahme um insgesamt rund 83 Tsd. Einheiten bzw. rund 3,9 Prozent. Gleichzeitig war es das niedrigste Umschlagergebnis seit dem Jahr 2016. Mit insgesamt knapp 1,9 Mio. Einheiten entfiel im Jahr 2020 der Großteil des gesamten Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr auf die deutschen Ostseehäfen. Im Vergleich zum Jahr 2019 nahmen die Ostsee-Verkehre um rund 93 Tsd. Einheiten bzw. rund 4,7 Prozent ab. In den deutschen Nordseehäfen nahm der

RoRo-Verkehre nach
Seeregion

Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr im Vergleichszeitraum hingegen um rund 10 Tsd. Einheiten bzw. rund 5,8 Prozent auf knapp 0,2 Mio. Einheiten zu.

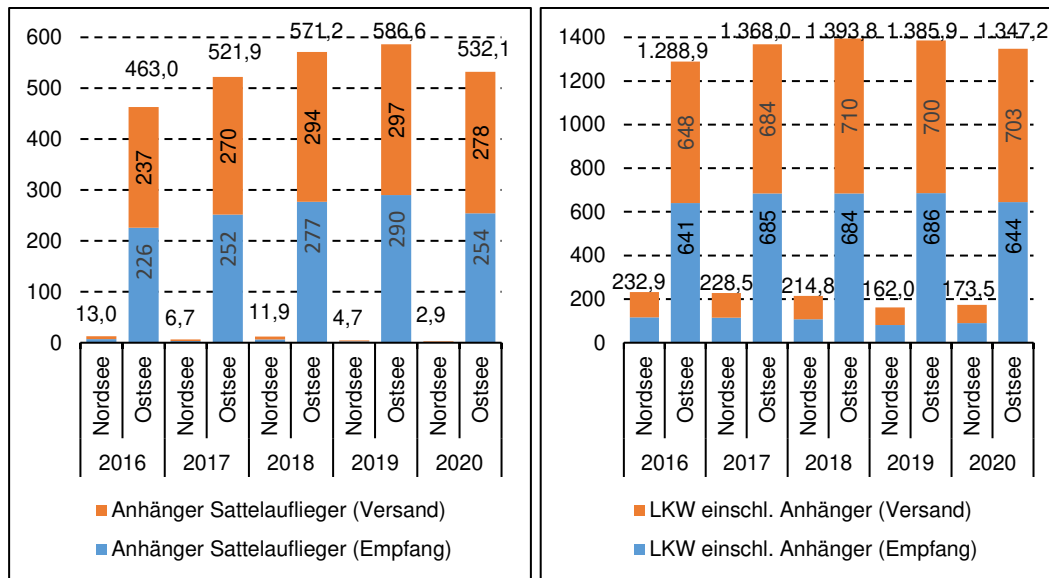
Abbildung 14: Entwicklung des Fahrzeugumschlags im RoRo Verkehr nach Seeregion (linke Abb.) und Fahrzeugart (rechte Abb.) von 2016 bis 2020, Anzahl in 1.000



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS8 R5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellungen.

Im Gegensatz zu den deutschen Ostseehäfen werden in den deutschen Nordseehäfen im Rahmen von RoRo-Verkehren nahezu ausschließlich Lkw (einschließlich Anhänger) umgeschlagen. Insgesamt wurden im Jahr 2020 rund 173,5 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger) in den deutschen Nordseehäfen umgeschlagen; im Vorjahr waren es rund 162,0 Tsd. Einheiten. In den deutschen Ostseehäfen belief sich der Umschlag selbstfahrender Einheiten im Jahr 2020 auf rund 1.347 Tsd. Einheiten; im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Abnahme um rund 2,8 Prozent. Der Umschlag unbegleiteter Anhänger bzw. Sattelaufleger reduzierte sich im Vergleichszeitraum um rund 9,3 Prozent auf rund 532 Tsd. Einheiten.

Abbildung 15: Entwicklung des Fahrzeugumschlags im RoRo Verkehr von Anhängern, Sattelaufliegern (linke Abb.) sowie Lkw (einschl. Anhänger) (rechte Abb.) nach Seeregion und Verkehrsbeziehung von 2016 bis 2020, Anzahl in 1000



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS8 R5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellungen.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes schlugen die deutschen Ostseehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im Jahr 2020 im RoRo-Verkehr kumuliert über 1,3 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und über 0,5 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger um; mithin insgesamt knapp 1,9 Mio. Ladungsträger. Im Vergleich zum Jahr 2019 bedeutete dies einen Rückgang von insgesamt knapp 0,1 Mio. Ladungsträgern bzw. rund 4,7 Prozent (siehe Tabelle 8). Wichtigste Partnerländer im RoRo-Verkehr der deutschen Ostseehäfen waren im Jahr 2020 Schweden (777 Tsd. Einheiten), Dänemark (673 Tsd. Einheiten) und Finnland (277 Tsd. Einheiten). Auf sie entfielen im Jahr 2020 kumuliert rund 91,9 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags der deutschen Ostseehäfen. Während im RoRo-Verkehr mit Dänemark überwiegend Lkw (einschließlich Anhänger) umgeschlagen werden, weisen die RoRo-Verkehre mit Finnland ein hohes Maß an unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern auf. Insgesamt wurden im Jahr 2020 rund die Hälfte aller Lkw im RoRo-Verkehr mit Dänemark (49,7 %) und knapp die Hälfte aller unbegleiteten Anhänger bzw. Sattelaufleger mit Finnland (46,7 %) umgeschlagen. Mit Ausnahme von Litauen waren im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr mit allen Partnerländern rückläufige Umschlagsvolumina im RoRo-Verkehr zu verzeichnen. Der Fahrzeugumschlag mit Litauen stieg im Vergleichszeitraum hingegen um rund 6,0 Prozent auf knapp 0,1 Mio. Einheiten, insbesondere aufgrund einer Zunahme bei den unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern (+10,6 %).¹

Umschlagsentwicklung in deutschen Ostseehäfen von Lkw, Anhängern bzw. Sattelauflegern

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

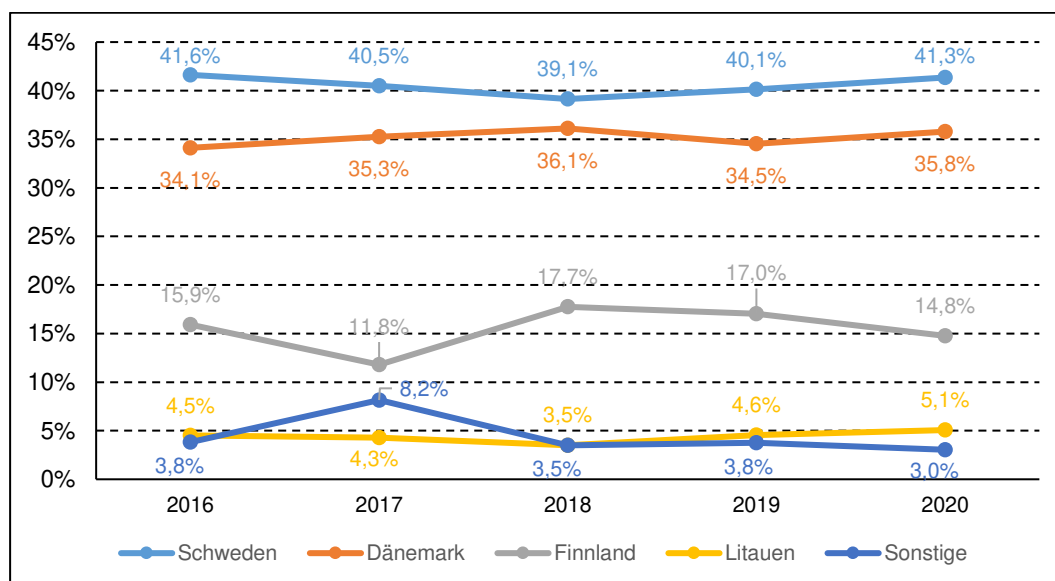
Tabelle 8: Fahrzeugumschlag der Seehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten und Fahrzeugart

	Insgesamt			Lkw (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger		
	2020	2019	Δ	2020	2019	Δ	2020	2019	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.879,3	1.972,5	-4,7	1.347,2	1.385,9	-2,8	532,1	586,6	-9,3
darunter:									
Schweden	777,2	793,0	-2,0	568,9	586,0	-2,9	208,3	207,1	0,6
Dänemark	672,6	680,3	-1,1	669,7	677,5	-1,2	2,9	2,8	4,3
Finnland	277,2	335,4	-17,4	28,4	31,9	-11,1	248,8	303,5	-18,0
Litauen	95,2	89,8	6,0	53,8	52,4	2,7	41,3	37,4	10,6
Norwegen	28,3	38,4	-26,2	9,2	15,0	-38,5	19,1	23,4	-18,5
Lettland	21,0	25,6	-18,0	16,8	22,4	-25,0	4,2	3,2	30,3
Estland	3,9	5,4	-28,1	0,1	0,5	-75,0	3,8	4,9	-23,1
Russ. Föderation	3,7	3,8	-1,9	0,2	0,1	128,6	3,5	3,7	-4,6

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

Abbildung 16 stellt die Entwicklung der Anteile der einzelnen Länder an den RoRo-Verkehren der deutschen Ostseehäfen im Zeitraum 2016 bis 2020 dar. Danach wurden im gesamten Betrachtungszeitraum jedes Jahr die meisten Fahrzeuge im RoRo-Verkehr mit Schweden umgeschlagen. Mit Ausnahme des Jahres 2018 lag der Anteil Schwedens am gesamten Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr stets über 40 Prozent, zuletzt erreichte er im Jahr 2020 rund 41,3 Prozent. Der Anteil des zweitwichtigsten Partnerlandes Dänemark am gesamten Fahrzeugumschlag erhöhte sich zuletzt von rund 34,5 Prozent im Jahr 2019 auf rund 35,8 Prozent im Jahr 2020. Die entsprechenden Anteile Finnlands und Litauens erreichten im Jahr 2020 rund 14,8 Prozent bzw. 5,1 Prozent.

Anteilsentwicklung

Abbildung 16: Anteile ausgewählter Partnerländer im RoRo-Verkehr mit deutschen Seehäfen seit 2016

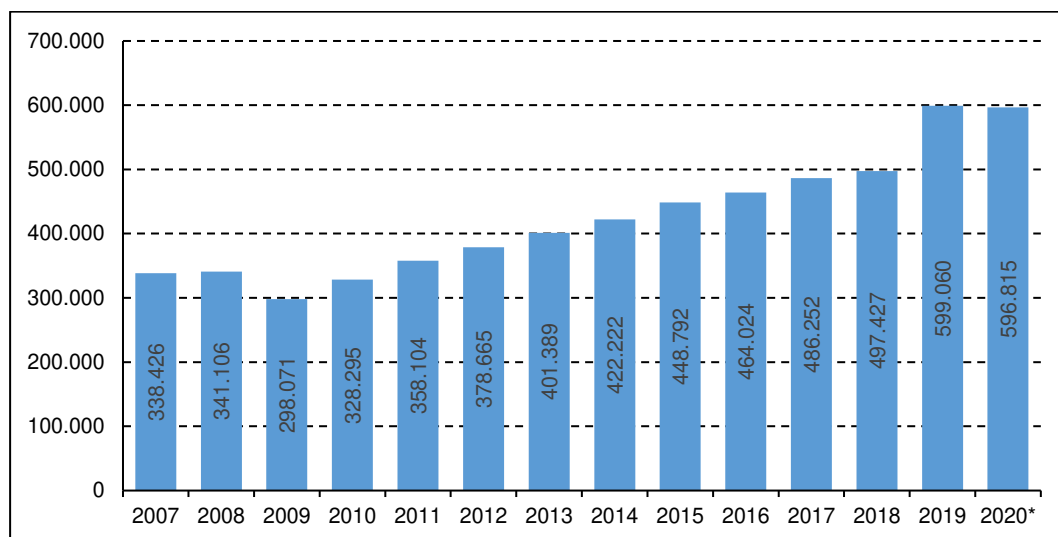
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Nach jahrelangen Zuwächsen verzeichnete die Anzahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke im Jahr 2020 ebenfalls einen Rückgang (siehe Abbildung 17). Im Jahr 2020 nutzten

Dänemark,
Öresundbrücke

596.815 Lkw die feste Querung zwischen Dänemark und Schweden und damit 2.245 Lkw bzw. rund 0,4 Prozent weniger als im Jahr 2019. Aufgrund einer Ausweitung der in dieser Zahl berücksichtigten Fahrzeuge sind die Ergebnisse für die Jahre 2019 und 2020 mit den Daten früherer Jahre nicht direkt vergleichbar.

Abbildung 17: Zahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke seit 2007



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

Quelle: Øresundsbron. Eigene Darstellung.

4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen

Abbildung 18 stellt den Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr im Ostseeraum im Zeitraum von 2016 bis 2020 differenziert für die vier größten deutschen Fährhäfen dar. Danach wies Lübeck im gesamten Betrachtungszeitraum von allen Häfen den größten Fahrzeugumschlag auf. Im Jahr 2020 erreichte er 662 Tsd. Fahrzeuge. Dies bedeutete einen Rückgang von rund 86 Tsd. Einheiten bzw. rund 11,5 Prozent im Vergleich zum Jahr 2019 und zugleich den niedrigsten Wert im o.g. Betrachtungszeitraum. Das Gros der Fahrzeugumschläge entfiel im Jahr 2020 auf Schweden (415 Tsd. Einheiten) und Finnland (218 Tsd. Einheiten). Ihr kumulierter Anteil am gesamten Fahrzeugumschlag Lübecks im RoRo-Verkehr lag damit im Jahr 2020 bei rund 95,6 Prozent.

Fahrzeugumschlag in
den großen Ostseehäfen
- Lübeck

Der Seehafen Puttgarden befindet sich im Norden der Ostseeinsel Fehmarn in direkter Nähe zu Dänemark. Insgesamt wurden auf der Relation Puttgarden-Rødby im Jahr 2020 rund 526 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger) befördert. Im Vergleich zum Jahr 2019 waren dies rund 5 Tsd. Einheiten bzw. rund 1,0 Prozent weniger.

- Puttgarden

Im Seehafen Rostock nahmen die Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 0,9 Prozent auf rund 503 Tsd. Einheiten ab. Rückgängen im Verkehr mit Finnland und Dänemark standen dabei leichte Zuwächse im

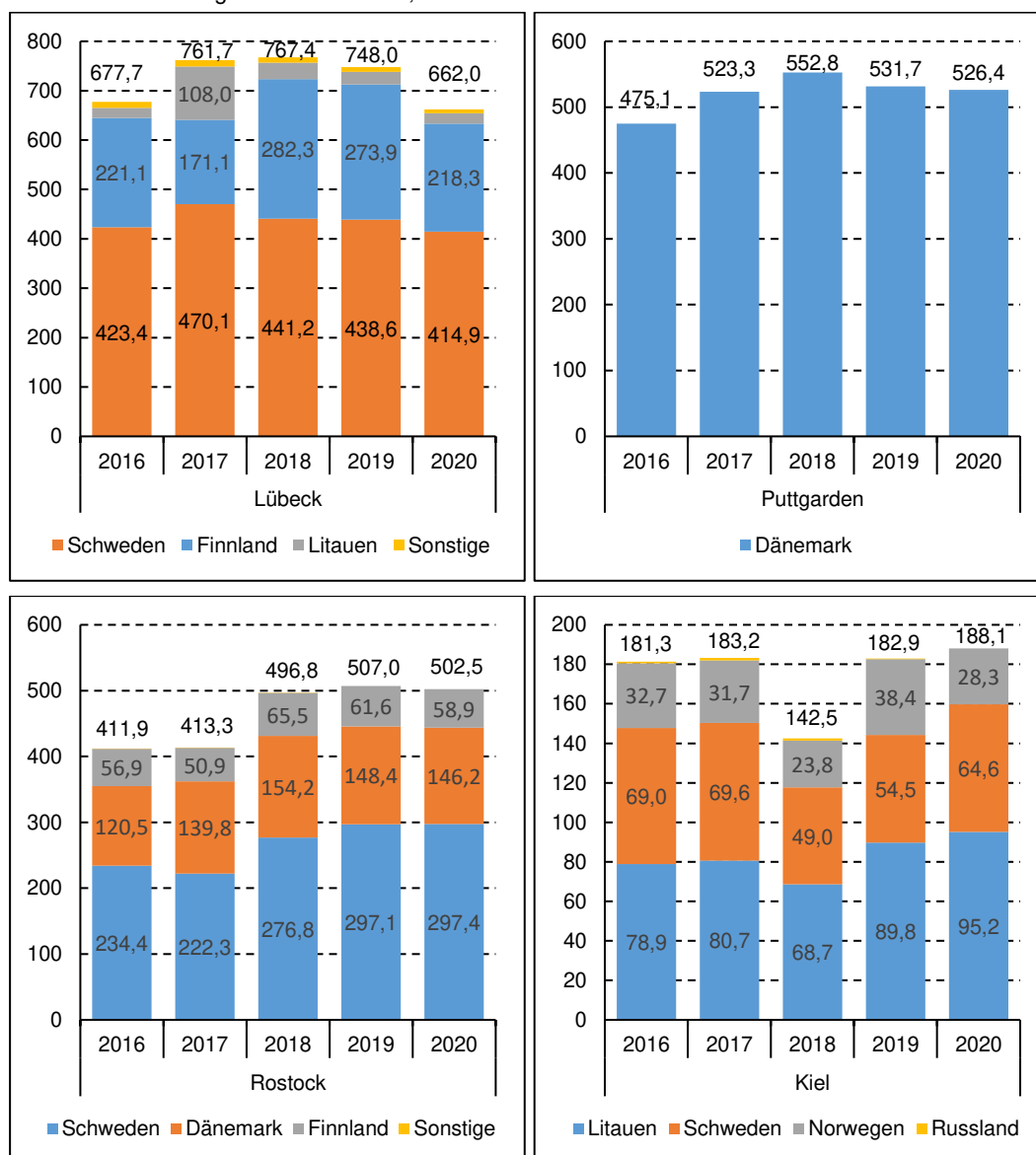
- Rostock

Verkehr mit Schweden gegenüber. Mit Anteilen von über 50 Prozent am gesamten Fahrzeugumschlag ist Schweden seit Jahren wichtigstes Partnerland Rostocks im RoRo-Verkehr.

Als einziger größerer deutscher Ostseehafen wies Kiel im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg der Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr auf – und zwar um rund 2,8 Prozent auf rund 188 Tsd. Einheiten. Dies war der höchste Umschlagswert innerhalb der letzten fünf Jahre. Ursächlich für die Zunahme waren höhere Fahrzeugumschläge mit Litauen und Schweden. Die Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr mit Litauen legten im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,0 Prozent auf rund 95 Tsd. Einheiten zu, im Verkehr mit Schweden stiegen sie um rund 18,5 Prozent auf rund 64 Tsd. Einheiten. Die RoRo-Verkehre mit Norwegen gingen hingegen von rund 38 Tsd. Einheiten im Jahr 2019 auf rund 28 Tsd. Einheiten im Jahr 2020 zurück.

- Kiel

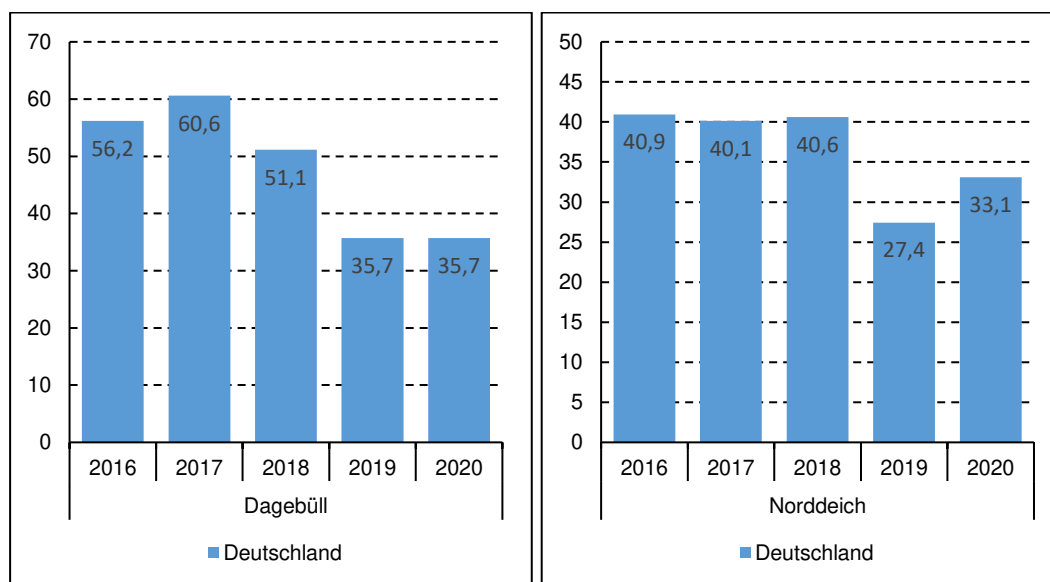
Abbildung 18: Fahrzeugumschlag der wichtigsten deutschen Ostseehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten seit 2016, Anzahl in Tausend



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

Die Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr mit den deutschen Nordseehäfen sind im Vergleich zu den Ostseehäfen von geringerer Bedeutung. Abbildung 19 stellt dahingehend die Entwicklung des Fahrzeugumschlags in den aufkommensstarken Nordseehäfen Dagebüll und Norddeich für den Zeitraum von 2016 bis 2020 dar. Im Seehafen Dagebüll wurden im Jahr 2020 rund 35,7 Tsd. Fahrzeuge umgeschlagen. Damit wurden die Umschlagszahlen aus dem Jahr 2019 wieder erreicht, jene der Vorjahre jedoch erneut deutlich verfehlt. In Norddeich erhöhten sich die Fahrzeugumschläge von rund 27,4 Tsd. Einheiten im Jahr 2019 auf rund 33,1 Tsd. Einheiten im Jahr 2020. Im Zeitraum von 2016 bis 2018 wurden jährlich über 40 Tsd. Fahrzeuge umgeschlagen. Im Falle beider Häfen erfolgten die Fahrzeugumschläge im Rahmen innerdeutscher RoRo-Verkehre, sogenannter Inselverkehre.

Abbildung 19: Fahrzeugumschlag der wichtigsten deutschen Nordseehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten seit 2016, Anzahl in Tausend



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

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

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2020	2019	Δ	2020	2019	Δ	2020	2019	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.879,3	1.972,5	-4,7	898,8	975,7	-7,9	980,5	996,7	-1,6
darunter:									
Schweden	777,2	793,0	-2,0	378,6	399,3	-5,2	398,6	393,8	1,2
Dänemark	672,6	680,3	-1,1	308,7	327,4	-5,7	363,9	353,0	3,1
Finnland	277,2	335,4	-17,4	132,1	165,8	-20,3	145,1	169,7	-14,5
Litauen	95,2	89,8	6,0	49,8	45,5	9,3	45,4	44,3	2,6
Norwegen	28,3	38,4	-26,3	14,4	19,9	-27,3	13,9	18,5	-25,2
Lettland	21,0	25,6	-18,1	11,1	12,8	-13,4	9,9	12,8	-22,7
Estland	3,9	5,4	-28,1	2,3	3,0	-22,7	1,6	2,4	-34,7
Russ. Föderation	3,7	3,8	-2,0	1,8	1,7	10,3	1,8	2,1	-11,9

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

Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: September 2021

Dieser Bericht ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesamtes für Güterverkehr.
Er wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.
Vervielfältigung und Verbreitung, auch auszugsweise, mit Quellenangabe gestattet.

... aktiv für den Güterverkehr
