



Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2022

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	2
2 Gesamtentwicklung	4
2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten.....	4
2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen	12
2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten.....	16
2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen	19
3 Containerverkehre	22
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten.....	22
3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen	27
4 RoRo-Verkehre	29
4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten	29
4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen	32
Anhang	36

1 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Seehäfen im Jahr 2022. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Entwicklung des Güterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr wurde im Jahr 2022 maßgeblich durch den Ukraine-Krieg beeinflusst. Die gegen die Russische Föderation getroffenen Sanktionen hatten ebenso wie andere Maßnahmen zur Handelsbeschränkung und nicht sanktioniertes Verhalten von Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern hohe Umschlagsrückgänge im Seeverkehr mit der Russischen Föderation zur Folge. Anhaltende Friktionen in den globalen Lieferketten sowie Produktionsrückgänge in energieintensiven Branchen hemmten den Seegüterumschlag ebenfalls. Insgesamt sank der Güterumschlag deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 8,3 Prozent auf rund 165,5 Mio. t (ohne Eigengewichte der Ladungsträger). Dies war der niedrigste Wert der letzten zehn Jahre. Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seegüterumschlag deutscher Häfen, der im Vergleichszeitraum um rund 3,2 Prozent auf rund 279,2 Mio. t abnahm, fiel auf rund 59,3 Prozent. Maßgeblich waren vor allem Umschlagsrückgänge u.a. im Verkehr mit der Russischen Föderation (-49,8 Prozent), Finnland (-11,3 Prozent), Schweden (-4,5 Prozent) und dem Vereinigten Königreich (-3,8 Prozent), die durch Zuwächse u.a. im innerdeutschen Verkehr (+16,8 Prozent) sowie auf den Relationen mit Norwegen (+12,5 Prozent), den Niederlanden (+10,6 Prozent) und Dänemark (+8,8 Prozent) nur zum Teil kompensiert wurden. Güterumschlag deutscher Seehäfen
- Nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern bildeten im Jahr 2022 mit rund 56,5 Mio. t – wie in den Vorjahren – die wichtigste Güterabteilung im Kurzstreckenseeverkehr deutscher Häfen. Im Vorjahresvergleich nahm der Umschlag um rund 5,8 Mio. t bzw. rund 9,2 Prozent ab. Der Umschlag der zweitwichtigsten Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sank um rund 5,5 Prozent auf rund 21,2 Mio. t. Bei den volumenträchtigen Güterabteilungen „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (-13,1 Prozent), „Chemische Erzeugnisse etc.“ (-10,3 Prozent) und „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (-5,4 Prozent) kam es ebenfalls zu Umschlagsrückgängen; Umschlagszuwächse gab es u.a. bei Fahrzeugen (+4,8 Prozent). Güterabteilungen
- Sämtliche Ladungsarten wiesen im Jahr 2022 im Kurzstreckenseeverkehr ein geringeres Umschlagsvolumen als im Vorjahr auf. Feste Massengüter verzeichneten ein Minus von rund 10,5 Prozent auf rund 36,1 Mio. t, flüssige Massengüter von rund 6,8 Prozent auf rund 35,9 Mio. t; der Containerumschlag sank um rund 14,4 Prozent auf rund 44,9 Mio. t. Der Umschlag von Stückgütern (-0,7 Prozent), selbstfahrenden Einheiten (-0,6 Prozent) und nichtselbstfahrenden Einheiten (-7,1 Prozent) nahm im Vorjahresvergleich ebenfalls ab. Ladungsarten

- Mit rund 40,6 Mio. t entfiel im Jahr 2022 weiterhin der größte Teil des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg; auf den weiteren Plätzen folgten die Bremischen Häfen mit rund 31,2 Mio. t, Rostock mit rund 17,3 Mio. t und Lübeck mit rund 16,4 Mio. t. Insgesamt entfielen im Jahr 2022 rund 63,7 Prozent des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die vorstehend genannten Häfen. Während in diesen Seehäfen eine relativ große Bandbreite an Gütern im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen wird, haben sich andere Häfen auf bestimmte Güterarten spezialisiert. Beispielsweise werden in Wilhelmshaven in hohem Maße petrochemische Erzeugnisse umgeschlagen, in Stade überwiegend mineralische chemische Grundstoffe. Häfen
- Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr nahm im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 11,5 Prozent auf rund 5,15 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) ab. Dies war der niedrigste Wert der letzten zehn Jahre. Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Containerumschlag deutscher Seehäfen, der im Vergleichszeitraum um rund 6,3 Prozent auf rund 13,9 Mio. t abnahm, fiel auf rund 37,1 Prozent. Wesentlichen Einfluss auf das Umschlagsergebnis nahmen die stark rückläufigen Containerverkehre mit der Russischen Föderation infolge der EU-Sanktionen und anderer Handelsbeschränkungen. Sie gingen im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 74,0 Prozent zurück; ebenfalls stark rückläufig entwickelten sich die Containerumschläge mit dem Vereinigten Königreich (- 28,7 Prozent) und der Türkei (-15,9 Prozent). Umschlagszuwächse zeigten sich hingegen u.a. auf den Relationen mit Polen (+6,7 Prozent), Dänemark (+3,2 Prozent), Finnland (+1,0 Prozent) und Schweden (+ 0,8 Prozent) sowie im innerdeutschen Verkehr (+17,0 Prozent). Die bereits im Jahr 2021 zu beobachtenden Friktionen in den globalen Lieferketten setzten sich im Jahr 2022 fort. So kam es im Jahresverlauf u.a. aufgrund pandemiebedingter Abfertigungsengpässe in südchinesischen Häfen sowie Personalmangel in US-amerikanischen Seehäfen, die zu längeren Warte- und Umlaufzeiten von Containerschiffen führten, zu teils massiven Verspätungen von Containerschiffen in den Häfen der Nord-Range. Containerverkehre
- Die Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr sanken im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 1,3 Prozent auf rund 2,27 Mio. Einheiten. Wichtigstes Partnerland mit einem Anteil von rund 39,7 Prozent am gesamten Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr blieb im Jahr 2022 Schweden. Auf den weiteren Plätzen folgten Dänemark (36,3 Prozent), Finnland (15,2 Prozent) und Litauen (4,1 Prozent). Wie in den Vorjahren wurden im RoRo-Verkehr mit Dänemark überwiegend Lkw (einschließlich Anhänger) und mit Finnland in hohem Maße unbegleitete Anhänger und Sattelaufleger umgeschlagen. Mit rund 742 Tsd. Einheiten erfolgten die meisten Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr im Jahr 2022 im Seehafen Lübeck, gefolgt von Puttgarden (581 Tsd. Einheiten), Rostock (571 Tsd. Einheiten) und Kiel (189 Tsd. Einheiten). RoRo-Verkehre

2 Gesamtentwicklung

2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

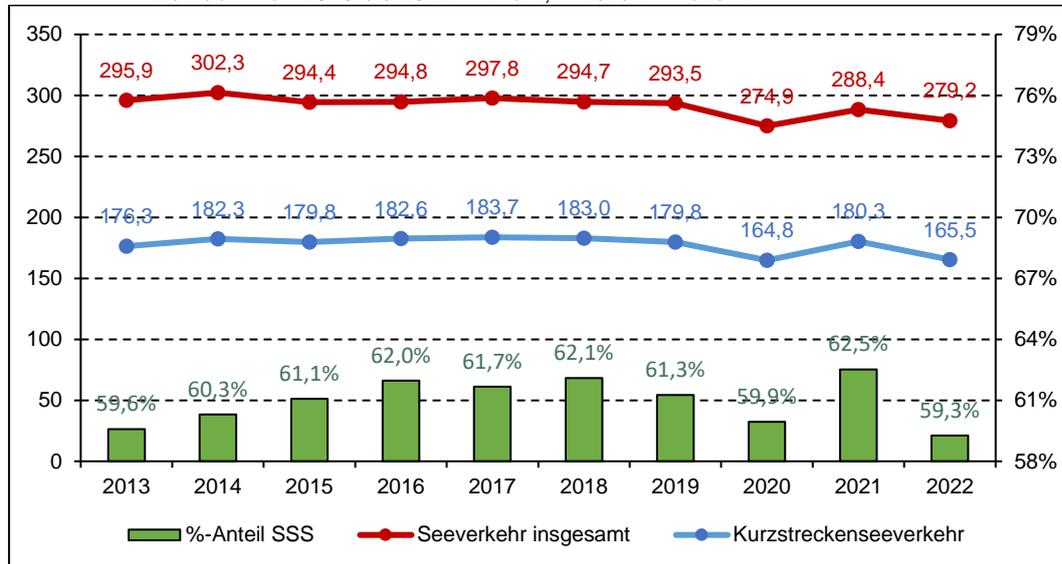
Der Seegüterumschlag deutscher Häfen war im Jahr 2022 rückläufig. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes fiel der Seegüterumschlag deutscher Häfen (ohne Eigengewichte der Ladungsträger) im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 9,3 Mio. t bzw. rund 3,2 Prozent auf insgesamt rund 279,2 Mio. t (siehe Abbildung 1). Dies war der niedrigste Wert der letzten zehn Jahre. Im Kurzstreckenseeverkehr¹ nahm der Seegüterumschlag überproportional ab. Die Menge der im Kurzstreckenseeverkehr ein- und ausgeladenen Güter reduzierte sich von rund 180,3 Mio. t im Jahr 2021 um rund 8,3 Prozent auf rund 165,5 Mio. t im Jahr 2022. Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seegüterumschlag deutscher Häfen sank damit von rund 62,5 Prozent im Jahr 2021 auf rund 59,3 Prozent im Jahr 2022. Dies war ebenfalls der niedrigste Wert der letzten zehn Jahre. Wesentlich für die deutlichen Abnahmen im Kurzstreckenseeverkehr waren vor allem die hohen Umschlagsrückgänge im Verkehr mit der Russischen Föderation. Ursächlich waren die infolge des Krieges in der Ukraine gegen die Russische Föderation getroffenen Sanktionen, andere Maßnahmen zur Handelsbeschränkung und nicht sanktioniertes Verhalten von Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern. Ausgenommen von den Beschränkungen waren Nahrungsmittel sowie medizinische und humanitäre Lieferungen. Die Beförderungen von Rohstoffen von russischen zu deutschen Seehäfen nahmen im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr deutlich ab. Russisches Erdgas zur Verstromung wurde in größerem Umfang durch Kohle und Erdöl substituiert. Die Seegüterumschläge mit den Vereinigten Staaten von Amerika (+13,4 Prozent), Kanada (+17,1 Prozent) und Südafrika (+29,6 Prozent) legten daher im Vorjahresvergleich deutlich zu. Insgesamt stiegen die Deep-Sea-Verkehre im Jahr 2022 um rund 5,2 Prozent. Der zwischenzeitlich starke Anstieg der Energiepreise wirkte sich dämpfend auf die deutsche Industrieproduktion und die konjunkturelle Entwicklung aus. Die Seeverkehre von deutschen zu russischen Häfen entwickelten sich ebenfalls stark rückläufig. Viele Reedereien setzten im Jahr 2022 Buchungen für Güterbeförderungen nach Russland aus. Die bereits im Jahr 2021 zu beobachtenden Friktionen in den globalen Lieferketten, die sich u.a. in teils massiven Schiffsverspätungen und daraus resultierenden längeren Verweildauern von Containern bzw. Containerstaus in den Terminals in den Seehäfen widerspiegelten, setzten sich im Jahr 2022 fort. So kam es im Jahresverlauf u.a. aufgrund pandemiebedingter Abfertigungsengpässe in südchinesischen Häfen sowie Personalmangel in US-amerikanischen Seehäfen, die zu längeren Warte- und Umlaufzeiten von Containerschiffen führten, zu teils massiven Verspätungen von Contain-

Güterumschlag deutscher 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-Herzegovina, Faröer, Georgien, Gibraltar, Israel, Island, Libanon, Libyen, Marokko, Moldau, Montenegro, Norwegen, besetzte palästinensische Gebiete, Russland, Syrien, Tunesien, Türkei, Ukraine, Vereinigtes Königreich.

nerschiffen in den Häfen der Nord-Range. Zusätzlich verschärft wurden die Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung im Sommer 2022 durch zeitweilige Arbeitsniederlegungen in den großen norddeutschen Häfen im Zuge der Tarifverhandlungen zwischen ver.di und dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS).

Abbildung 1: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2022 in Mio. t, Anteile in Prozent



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

Tabelle 1 differenziert den Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen nach Fahrtgebieten. Entgegen der rückläufigen Gesamtentwicklung nahmen die innerdeutschen Seeverkehre von rund 7,3 Mio. t im Jahr 2021 um rund 16,8 Prozent auf rund 8,6 Mio. t im Jahr 2022 zu. Der Güterumschlag mit anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ging im Vergleichszeitraum um rund 3,4 Prozent auf rund 95,9 Mio. t. zurück. Die aufkommensstärksten EU-Partnerländer im Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen waren im Jahr 2022 weiterhin Schweden (24,4 Mio. t), Finnland (13,9 Mio. t), Dänemark (13,5 Mio. t) und die Niederlande (11,8 Mio. t). Der Warenaustausch mit europäischen Nicht-EU-Ländern ging von rund 64,9 Mio. t im Jahr 2021 um rund 18,4 Prozent auf rund 52,9 Mio. t im Jahr 2022 zurück – vor allem aufgrund des hohen Rückgangs der Güterumschläge mit der Russischen Föderation, die sich mit rund 13,4 Mio. t im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr nahezu halbierten. Im Zuge der Substitution von Rohstoffen, die zuvor aus der Russischen Föderation bezogen wurden, stieg der Seegüterumschlag deutscher Häfen mit Norwegen, das so im Jahr 2022 mit einem Gesamtumschlagsvolumen von rund 22,7 Mio. t auf Rang 2 der aufkommensstärksten Partnerländer im Kurzstreckenseeverkehr deutscher Häfen kletterte. Im Vergleich zum Jahr 2021 bedeutete dies ein Plus von rund 12,5 Prozent. Dagegen nahmen die Güterumschläge mit dem Vereinigten Königreich (-3,8 Prozent) und der Türkei (-6,1 Prozent) erneut ab. Mit einem Minus von rund 8,8 Prozent auf rund 8,1 Mio. t wiesen Kurzstreckenseeverkehre mit Staaten außerhalb Europas im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls Rückgänge auf. Aufkommensträchtigeste Handelspartner waren hierbei im Jahr 2022 Marokko (3,5 Mio. t), Ägypten (2,3 Mio. t) und Algerien (1,0 Mio. t).

Kurzstreckenseeverkehr
nach Fahrtgebieten
- Deutsche Seehäfen

Tabelle 1: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

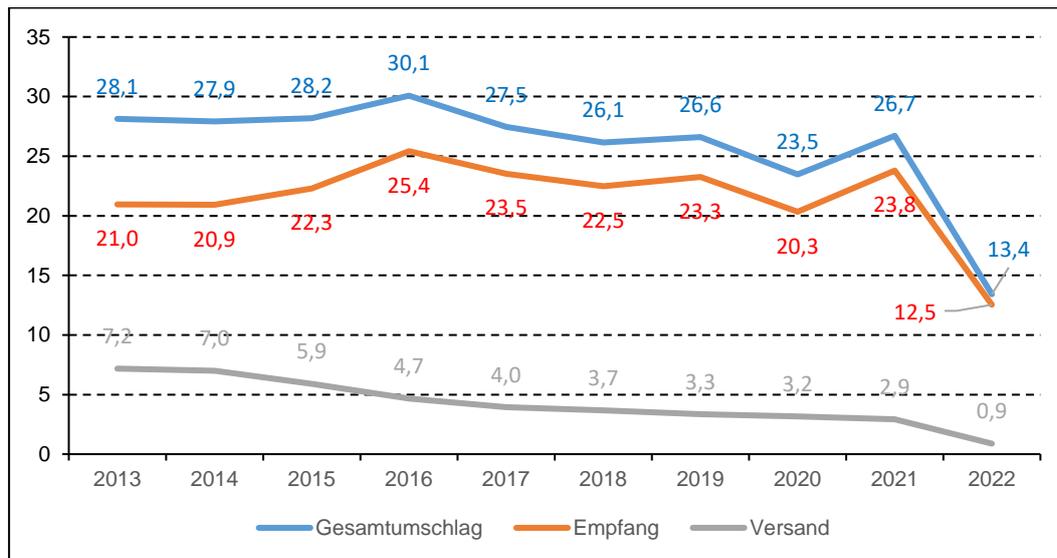
	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2022	2021	Δ	2022	2021	Δ	2022	2021	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands ¹	8,6	7,3	16,8	4,3	3,7	16,8	4,3	3,7	16,8
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	156,9	173,0	-9,3	97,5	105,1	-7,2	59,4	67,9	-12,5
Europa	148,8	164,2	-9,3	94,4	103,0	-8,3	54,4	61,2	-11,1
Europäische Union ¹	95,9	99,3	-3,4	52,5	52,9	-0,7	43,4	46,3	-6,4
darunter:									
Schweden	24,4	25,6	-4,5	13,2	13,8	-4,4	11,3	11,8	-4,6
Finnland	13,9	15,7	-11,3	8,8	10,6	-16,7	5,1	5,1	-0,2
Dänemark	13,5	12,4	8,8	5,9	5,6	5,1	7,6	6,8	11,8
Niederlande	11,8	10,6	10,6	7,8	5,4	44,8	4,0	5,3	-24,1
Belgien	6,7	6,9	-3,7	2,5	2,1	21,2	4,2	4,9	-14,1
Polen	5,9	5,5	6,5	3,6	3,5	1,7	2,3	2,0	14,9
Litauen	4,0	5,4	-25,6	2,3	3,3	-30,9	1,7	2,1	-17,2
Lettland	3,8	3,6	7,6	2,5	2,5	0,0	1,3	1,1	25,2
Spanien	3,5	4,5	-22,4	1,9	2,2	-15,5	1,6	2,3	-29,0
Frankreich	2,5	2,6	-6,8	1,4	1,4	0,5	1,1	1,3	-14,9
Estland	2,0	2,0	1,2	1,3	1,4	-6,2	0,7	0,6	17,4
Griechenland	1,3	1,2	4,6	0,3	0,3	15,7	1,0	1,0	1,8
Portugal	1,1	1,2	-6,7	0,7	0,6	15,6	0,5	0,6	-27,1
Italien	0,9	1,2	-22,3	0,3	0,2	45,6	0,6	1,0	-38,5
Irland	0,4	0,5	-13,5	0,1	0,1	61,9	0,3	0,4	-30,4
übrige europäische Länder	52,9	64,9	-18,4	41,9	50,0	-16,3	11,1	14,9	-25,7
darunter:									
Norwegen	22,7	20,2	12,5	19,6	17,0	15,7	3,1	3,2	-4,5
Russische Föderation	13,4	26,7	-49,8	12,5	23,8	-47,3	0,9	2,9	-69,8
Vereinigtes Königreich	12,4	12,9	-3,8	7,5	6,8	10,2	4,9	6,1	-19,7
Türkei	3,8	4,1	-6,1	1,8	1,6	13,1	2,0	2,4	-18,7
Übrige Länder	8,1	8,9	-8,8	3,1	2,1	43,2	5,0	6,7	-25,4
darunter:									
Marokko	3,5	3,4	3,2	0,9	0,7	24,7	2,6	2,7	-2,7
Ägypten	2,3	1,8	26,9	1,0	0,6	57,0	1,3	1,2	10,8
Algerien	1,0	2,1	-51,4	0,6	0,1	339,6	0,4	1,9	-80,4
Insgesamt	165,5	180,3	-8,3	101,7	108,7	-6,4	63,7	71,6	-11,0

¹ Im Seeverkehr wird für innerdeutsche Verkehre aktuell das sogenannte Einstromverfahren vom Statistischen Bundesamt angewendet. Dabei wird der Empfang im Löschhafen als Versand im Ladehafen gutgeschrieben. Diese methodische Änderung ist in den Genesis-Quadern rückwirkend ab dem Jahr 2011 umgesetzt worden. Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen.

Den starken Rückgang des Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation im Jahr 2022 veranschaulicht Abbildung 2. War die Russische Föderation im Jahr 2021 mit einem Umschlagsvolumen von rund 26,7 Mio. t noch das wichtigste Partnerland der deutschen Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr, so fiel sie im Jahr 2022 mit rund 13,4 Mio. t auf Rang 5 zurück. Der Güterumschlag im seeseitigen Empfang, auf den im Jahr 2022 rund 93,4 Prozent des Gesamtumschlags mit der Russischen Föderation entfielen, nahm im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 11,3 Mio. t bzw. 47,3 Prozent auf rund 12,5 Mio. t ab; der seeseitige Versand reduzierte sich von rund 2,9 Mio. t auf rund 0,9 Mio. t.

Kurzstreckenseeverkehr
Russische Föderation
- Flussrichtung

Abbildung 2: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation insgesamt und nach Flussrichtung in Mio. t

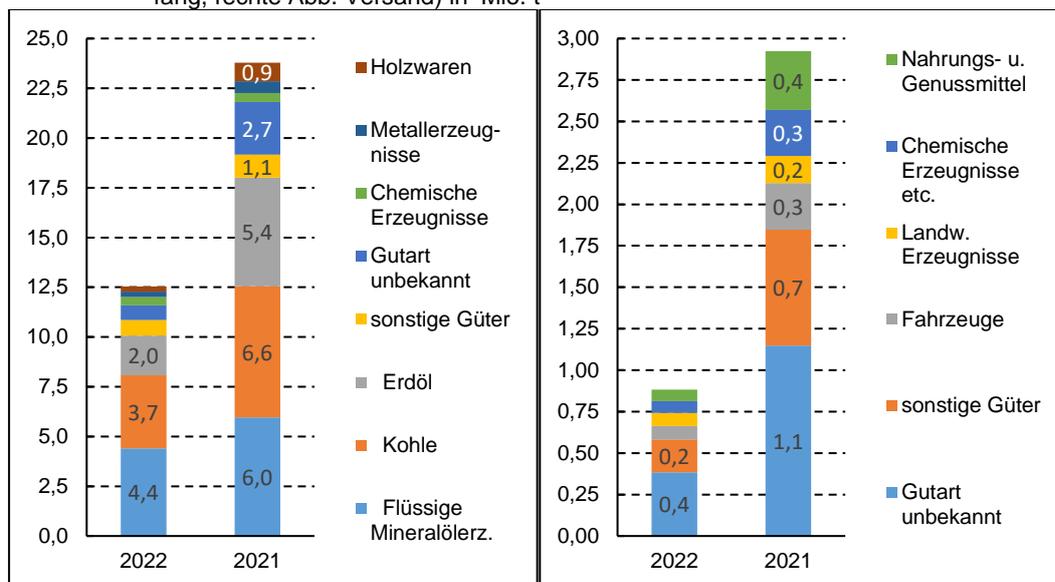


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im Kurzstreckenseeverkehr zwischen der Russischen Föderation und Deutschland wurden zuletzt vorrangig Rohstoffe, containerisierte Güter und Fahrzeuge befördert (siehe Abbildung 3). Insgesamt wurden im Jahr 2022 kumuliert rund 10,1 Mio. t Kohle, Erdöl und flüssige Mineralölerzeugnisse aus der Russischen Föderation auf dem Seeweg nach Deutschland transportiert, rund 7,9 Mio. t weniger als im Vorjahr (siehe Abbildung 3). Ursächlich für die Rückgänge waren die o.g. Sanktionen gegen die Russische Föderation, die jedoch erst im Laufe des Jahres 2022 zum Tragen kamen. Der übrige Wareneingang bestand vor allem aus containerisierten Waren, die u.a. in der Güterabteilung „Gutart unbekannt“ (0,7 Mio. t) aufgehen, chemischen Erzeugnissen (0,4 Mio. t), Holzwaren (0,3 Mio. t) und Metall-erzeugnissen (0,3 Mio. t). Im Seeverkehr von deutschen zu russischen Häfen entfiel knapp die Hälfte des Umschlagsvolumens auf die Güterabteilung „Gutart unbekannt“; danach folgten Fahrzeuge, landwirtschaftliche und chemische Erzeugnisse sowie Nahrungs- und Genussmittel.

- Güterabteilung

Abbildung 3: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation nach Güterabteilungen und Verkehrsbeziehungen (linke Abb. Empfang, rechte Abb. Versand) in Mio. t



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

Aufgrund ihrer geographischen Nähe 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 2022 weiterhin ihre höchsten Umschlagsleistungen 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; neben dem Vereinigten Königreich kommt dabei regelmäßig Norwegen und der Russischen Föderation hohe Bedeutung zu. Insgesamt erfolgten im Jahr 2022 rund 59,4 Prozent des gesamten Seegüterumschlags niederländischer Häfen im Kurzstreckenseeverkehr mit europäischen Nicht-EU-Staaten; bezogen auf Belgien und Frankreich lagen die entsprechenden Anteilswerte bei rund 43,7 Prozent bzw. rund 41,4 Prozent. Deutschland erreichte diesbezüglich einen Anteilswert von rund 32,0 Prozent. Polnische und deutsche Seehäfen erzielten im Jahr 2022 hingegen den überwiegenden Teil ihrer Umschlagsleistungen im Kurzstreckenseeverkehr mit Häfen anderer EU-Staaten (59,9 Prozent bzw. 58,0 Prozent). Die Russische Föderation gehörte im Jahr 2022 bei allen oben genannten Ländern zu den 5 Handelspartnern mit den höchsten Güterumschlägen, bei keinem erreichte sie noch Rang 1. Aufgrund des Zugangs zum Mittelmeer und der geographischen Nähe zu Nordafrika ist für die französischen Häfen der Warenaustausch mit Algerien, Ägypten und Marokko vergleichsweise bedeutsam. Insgesamt entfielen im Jahr 2022 rund 17,6 Mio. t bzw. rund 15,1 Prozent des gesamten Seegüterumschlags französischer Häfen auf Kurzstreckenseeverkehre mit Staaten außerhalb Europas.

Güterumschlag ausgewählter EU-Staaten

Tabelle 2: Güterumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 nach Fahrtgebieten

	Deutschland		Belgien		Niederlande		Frankreich		Polen	
	in Mio. t	An-teil in %	in Mio. t	An-teil in %	in Mio. t	An-teil in %	in Mio. t	An-teil in %	in Mio. t	An-teil in %
Insgesamt	165,5	100	152,0	100	291,0	100	116,5	100	83,7	100
Europa	148,8	90,0	138,7	91,2	269,1	92,5	98,8	84,9	73,0	87,2
Europäische Union	95,9	58,0	72,3	47,5	96,2	33,1	50,6	43,5	50,1	59,9
darunter:										
Schweden	24,4	14,8	10,4	6,8	8,0	2,7	0,9	0,8	11,4	13,6
Finnland	13,9	8,4	6,7	4,4	10,1	3,5	0,5	0,4	3,4	4,1
Dänemark	13,5	8,2	2,8	1,8	3,7	1,3	0,5	0,4	1,9	2,3
Niederlande	11,8	7,1	4,0	2,6	2,0	0,7	9,0	7,8	6,6	7,9
Deutschland	8,6	5,2	4,1	2,7	8,0	2,7	1,5	1,3	8,2	9,8
Belgien	6,7	4,0	4,8	3,2	4,9	1,7	5,9	5,1	6,0	7,2
Polen	5,9	3,6	3,5	2,3	5,6	1,9	0,9	0,8	3,2	3,8
Litauen	4,0	2,4	2,1	1,4	2,6	0,9	0,4	0,4	1,2	1,4
Lettland	3,8	2,3	1,5	1,0	3,8	1,3	0,2	0,2	2,9	3,5
Spanien	3,5	2,1	9,1	6,0	14,2	4,9	8,0	6,9	2,6	3,1
Frankreich	2,5	1,5	8,3	5,5	10,6	3,7	13,7	11,7	1,1	1,3
Estland	2,0	1,2	1,3	0,8	3,3	1,1	0,4	0,3	0,5	0,6
Griechenland	1,3	0,8	3,0	2,0	1,7	0,6	0,8	0,7	0,1	0,2
Portugal	1,1	0,7	2,1	1,4	5,3	1,8	1,3	1,2	0,4	0,4
Italien	0,9	0,6	2,8	1,8	2,5	0,9	3,1	2,7	0,3	0,3
Irland	0,4	0,3	4,5	2,9	6,3	2,2	2,4	2,0	0,1	0,1
übrige europäische Länder	52,9	32,0	66,4	43,7	172,9	59,4	48,2	41,4	22,9	27,4
darunter:										
Norwegen	22,7	13,7	5,0	3,3	32,2	11,1	3,0	2,6	6,6	7,9
Russische Föderation	13,4	8,1	19,2	12,6	52,3	18,0	12,9	11,1	8,8	10,6
Vereinigtes Königreich	12,4	7,5	27,2	17,9	74,6	25,6	27,3	23,5	6,3	7,5
Türkei	3,8	2,3	13,4	8,8	6,9	2,4	4,0	3,5	0,9	1,1
Übrige Länder	8,1	4,9	13,3	8,8	21,9	7,5	17,6	15,1	10,7	12,8
darunter:										
Marokko	3,5	2,1	3,3	2,1	2,6	0,9	5,0	4,3	1,1	1,3
Ägypten	2,3	1,4	3,7	2,4	8,8	3,0	3,7	3,2	8,5	10,2
Algerien	1,0	0,6	2,6	1,7	4,9	1,7	5,9	5,1	0,8	0,9

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

Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 05.07.2023). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

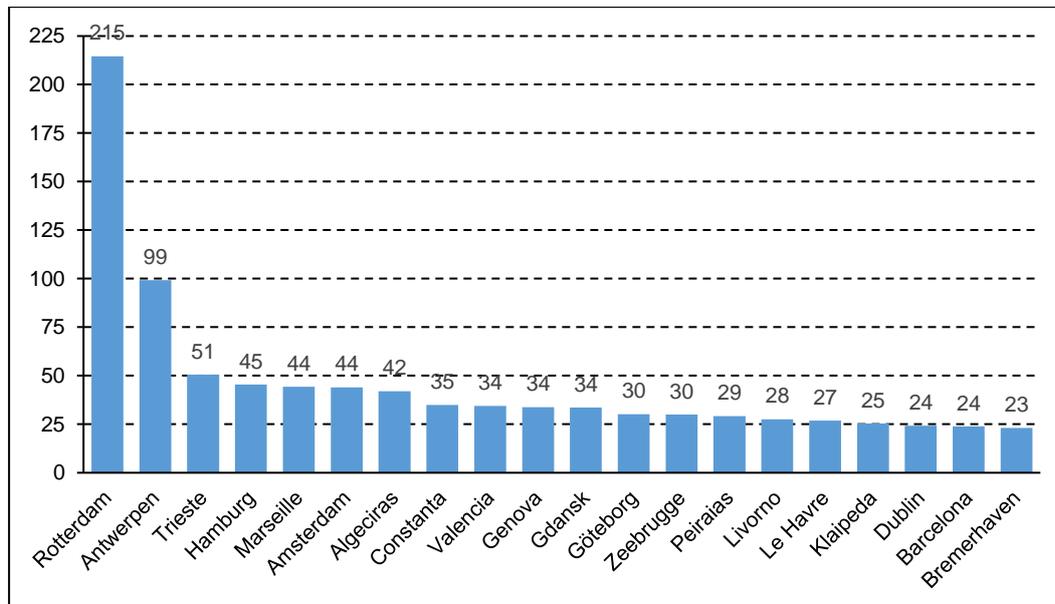
Aktuell liegen vollständige Angaben zum Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr nur bis zum Jahr 2021 vor. In diesem Jahr wurden in der EU-27 im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs zu bzw. von wichtigen Häfen Waren mit einem Gesamtgewicht von knapp 2,3 Mrd. t befördert.¹ Dies waren rund 4,3 Prozent bzw. rund 100 Mio. t mehr als im Jahr 2020. Dabei wurden in den größten 20 Häfen rund 40,6 Prozent aller Güter umgeschlagen, die über den Kurzstreckenseeverkehr zu bzw. von

EU-27 Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021

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 27 EU-Mitgliedstaaten und Häfen im geographischen Europa, im Mittelmeerraum sowie am Schwarzen Meer im Jahr 2021 insgesamt rund 1,8 Mrd. t Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2020 bedeutete dies ein Plus von rund 6 Prozent.

wichtigen EU-Hafen transportiert wurden (siehe Abbildung 4). Rotterdam blieb der mit Abstand größte Seehafen in der Europäischen Union. Mit rund 215 Mio.t war das Gewicht der in Rotterdam im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Güter mehr als doppelt so hoch wie im zweitgrößten Hafen Antwerpen (rund 99 Mio. t), der wiederum fast das doppelte Volumen des drittgrößten Hafens Trieste erreichte (rund 51 Mio. t).

Abbildung 4: Top 20 Häfen der EU im Kurzstreckenseeverkehr 2021, in Mio. t

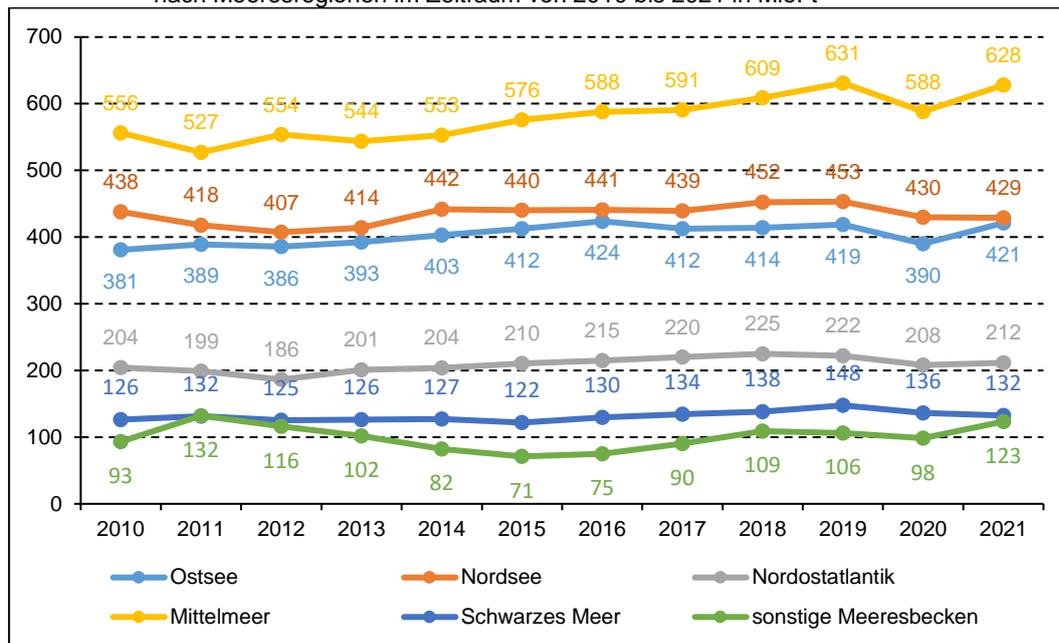


Quelle: Eurostat (Stand: 05.07.2023). Eigene Darstellung.

Nachdem die Seegüterumschläge in den Haupthäfen der Europäischen Union im Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie in allen Meeresregionen rückläufig waren, zeigten sich im Jahr 2021 im Zuge der allgemeinen konjunkturellen Erholung, von der auch der deutsche Außenhandel profitierte, in den meisten Meeresregionen Umschlagszuwächse (siehe Abbildung 5). Ausnahmen bildeten der Nordsee- und der Schwarzmeerraum. In der Regel blieben die Seegüterumschläge jedoch hinter den 2019er Werten zurück. Mit insgesamt rund 628 Mio. t entfielen im Jahr 2021 rund 32,3 Prozent des gesamten Seegüterumschlags im EU-Kurzstreckenseeverkehr auf den Mittelmeerraum; im Vergleich zum Jahr 2020 entsprach dies einer Zunahme um rund 6,7 Prozent bzw. rund 40 Mio. t. Danach folgten im Jahr 2021 der Nordseeraum mit rund 429 Mio. t (2020: 430 Mio. t), das Ostseegebiet mit rund 421 Mio. t (2020: 390 Mio. t) und der Nordostatlantik mit rund 212 Mio. t (2020: 208 Mio. t).

Entwicklung des EU-27 Kurzstreckenseeverkehrs nach Meeresregion

Abbildung 5: Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr nach Meeresregionen im Zeitraum von 2010 bis 2021 in Mio. t



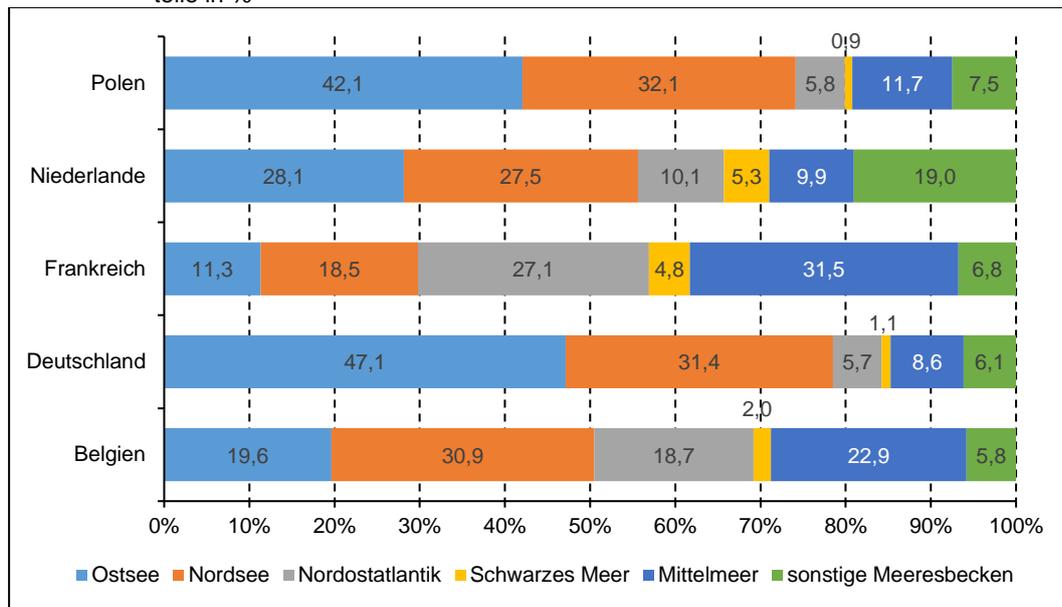
Anmerkung: Das Vereinigte Königreich ist im Jahr 2020 aus der Europäischen Union ausgeschieden. Hinsichtlich eines besseren Vergleichs der Jahresergebnisse ist der Seegüterumschlag des Vereinigten Königreichs für sämtliche Jahre nicht mehr mit einbezogen worden.

Quelle: Eurostat (Stand: 05.07.2023). Eigene Darstellung.

Abbildung 6 stellt den Seegüterumschlag polnischer, niederländischer, französischer, deutscher und belgischer Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 nach Meeresregionen gegenüber. Aufgrund der geographischen Nähe sind der Nord- und Ostseeraum für Deutschland und Polen von großer Bedeutung. Kumuliert entfielen rund 78,5 Prozent bzw. rund 74,2 Prozent des gesamten Güterumschlags deutscher und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr auf diese beiden Meeresregionen. Die belgischen und niederländischen Haupthäfen wiesen diesbezüglich etwas geringere Anteilswerte in Höhe von rund 50,5 Prozent bzw. rund 55,6 Prozent auf. Kurzstreckenseeverkehre französischer Häfen fanden im Jahr 2021 vorrangig mit Häfen im Mittelmeerraum (31,5 Prozent) und im Nordostatlantik (27,1 Prozent) statt.

Seegüterumschlag ausgewählter EU-Staaten nach Meeresregion

Abbildung 6: Seegüterumschlag polnischer, niederländischer, französischer, deutscher und belgischer Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 nach Meeresregionen, Anteile in %



Anmerkung: Abweichungen von 100 Prozent sind rundungsbedingt.

Quelle: Eurostat (Stand: 05.07.2023). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

Von den Umschlagsrückgängen im Kurzstreckenseeverkehr war im Jahr 2022 ein Großteil der Güterabteilungen betroffen (siehe Tabelle 3). Unter den aufkommensträchtigeren Güterabteilungen wiesen lediglich Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr Umschlagszuwächse auf und zwar um rund 4,8 Prozent auf rund 5,6 Mio. t. Dabei legten insbesondere die Versandmengen nach Belgien (+27,0 Prozent) und ins Vereinigte Königreich (+18,3 Prozent) zu. Rund 56,5 Mio. t bzw. rund 34,2 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr entfielen im Jahr 2022 auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern; im Vergleich zum Vorjahr war dies ein Minus von rund 9,2 Prozent bzw. 5,8 Mio. t. In der zweitwichtigsten Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ gingen die Güterumschläge von rund 22,5 Mio. t im Jahr 2021 um rund 5,5 Prozent auf rund 21,2 Mio. t im Jahr 2022 zurück. Davon entfielen rund 20,6 Mio. t auf den Empfang und rund 0,7 Mio. t auf den Versand. Maßgeblich für die Abnahme waren im Vorjahresvergleich vor allem starke Umschlagsrückgänge bei russischer Importkohle (-44,5 Prozent) und russischem Erdöl (-63,6 Prozent), die durch höhere Umschlagsmengen von Erdöl (+109,9 Prozent) und Kohle (+19,1 Prozent) aus Norwegen nur teilweise kompensiert wurden. Ebenfalls rückläufig entwickelte sich im Jahr der Seegüterumschlag in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“. Er ging von rund 20,1 Mio. t im Jahr 2021 auf rund 19,0 Mio. t im Jahr 2022 zurück, davon entfielen rund 16,4 Mio. t auf den seeseitigen Empfang. Die hohe Inflation, der Fachkräftemangel und die stark gestiegenen Kosten für Energie und Baumaterialien ließen die Preise für Bauleistungen im Jahr 2022 deutlich ansteigen. Hinzu kamen steigende Zinsen für Immobilienkredite, die den Erwerb eines Eigen-

Kurzstreckenseeverkehr
nach Güterabteilungen

heims verteuerten. Infrastruktur- und Wohnungsbauvorhaben wurden daher teilweise zurückgestellt. Produktionsrückgänge in energieintensiven Branchen wie der chemischen Industrie sowie der Metallherzeugung und -verarbeitung dämpften ebenfalls die Umschlagsentwicklung. Insgesamt sank der Umschlag chemischer Erzeugnisse im Kurzstreckenseeverkehr von rund 12,0 Mio. t im Jahr 2021 auf rund 10,8 Mio. t im Jahr 2022; der Umschlag von Metallen und Metallherzeugnissen nahm von rund 4,9 Mio. t auf rund 4,2 Mio. t ab.

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

	Güterumschlag					
	Insgesamt		davon:			
			Empfang		Versand	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
In Mio. t						
Landwirtschaftliche u. verw. Erzeugnisse	8,8	9,6	4,8	4,6	4,0	5,0
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	21,2	22,5	20,6	21,7	0,7	0,8
Erze, Steine u. Erden u.ä.	19,0	20,1	16,4	17,5	2,6	2,6
Nahrungs- und Genussmittel	7,2	7,2	3,4	3,0	3,8	4,2
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	0,4	0,4	0,2	0,1	0,3	0,3
Holzw., Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	8,0	9,3	6,1	6,9	1,9	2,3
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	14,5	16,6	9,0	9,9	5,4	6,7
Chemische Erzeugnisse etc.	10,8	12,0	4,7	5,1	6,1	6,9
Sonst. Mineralerzeugnisse	2,1	2,5	0,6	0,7	1,5	1,8
Metalle und Metallherzeugnisse	4,2	4,9	1,7	1,8	2,5	3,1
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	1,9	2,3	0,8	0,8	1,1	1,4
Fahrzeuge	5,6	5,3	1,8	1,5	3,8	3,8
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	0,4	0,5	0,2	0,2	0,2	0,3
Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,5	2,6	1,4	1,5	1,0	1,2
Post, Pakete	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Geräte u. Material zur Güterbef.	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0
Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sammelgut	1,9	1,8	1,1	1,0	0,8	0,8
Nicht identifizierbare Güter	56,5	62,3	28,7	32,0	27,8	30,3
Sonstige Güter a.n.g.	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1
Insgesamt	165,5	180,3	101,7	108,7	63,7	71,6

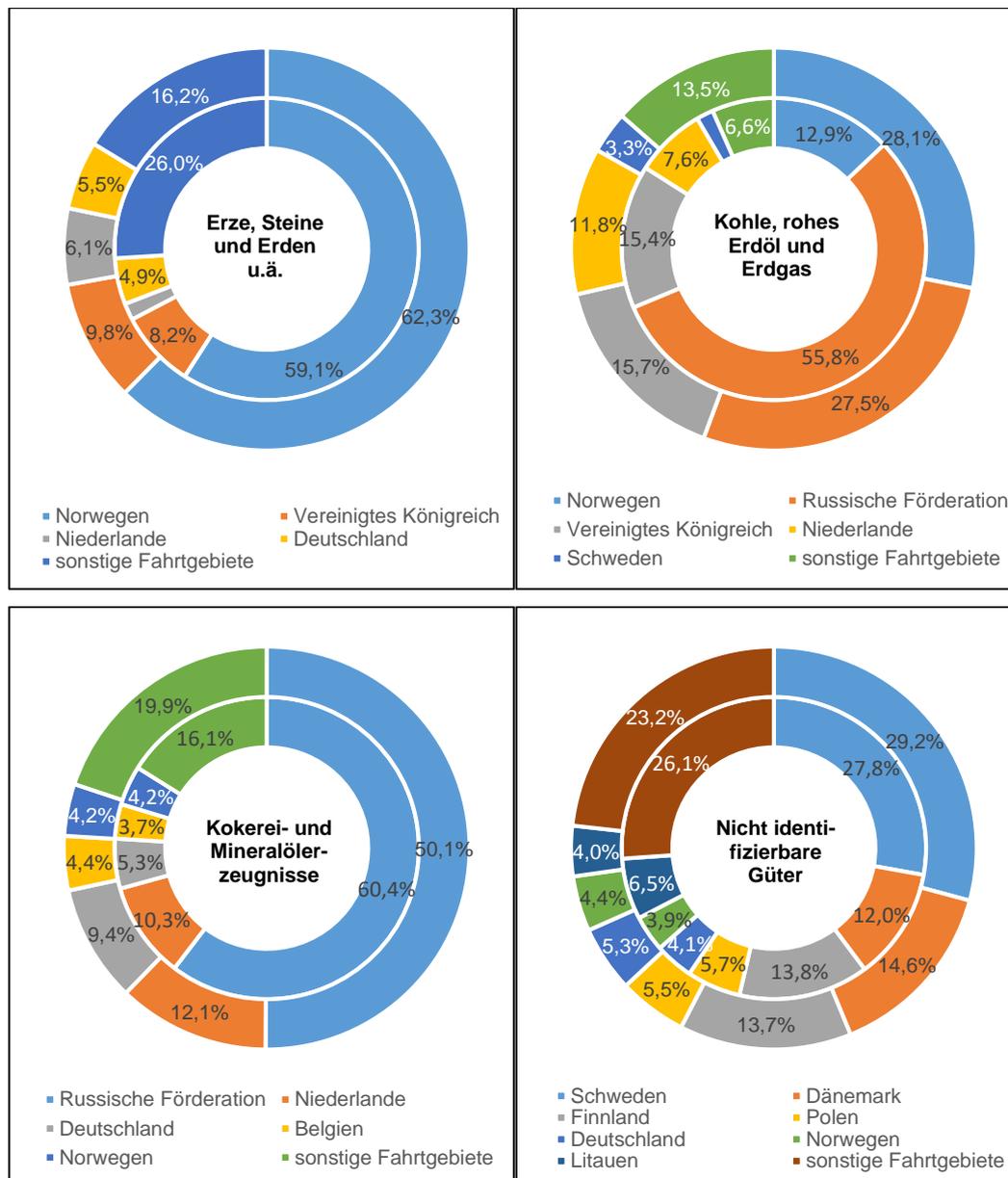
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen.

Im Jahr 2022 entfielen kumuliert rund 73,4 Prozent des gesamten empfangsseitigen Güterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr auf die vier umschlagstärksten Güterabteilungen „Nicht identifizierbare Güter“, „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden u.ä.“ und „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“. Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete für diese vier Güterabteilungen veranschaulicht Abbildung 7. Hervorzuheben ist die abnehmende Bedeutung der Russischen Föderation als Lieferantin fossiler Energieträger infolge des Ukraine-Krieges zugunsten Norwegens, das bei anderen Güterabteilungen im Vergleich zum Jahr 2021 ebenfalls anteilmäßig zulegte. Als Quelle von Gütern der Abteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ kam Norwegen im Jahr 2022 von allen Ländern weiterhin die höchste Bedeutung zu. Im Vergleich zum Vorjahr nahm sein

Empfangsseitiger Umschlag nach ausgewählten Güterabteilungen und Fahrtgebieten

diesbezüglicher Anteil auf rund 62,3 Prozent zu; mit deutlichem Abstand folgten das Vereinigte Königreich (9,8 Prozent) und die Niederlande (6,1 Prozent). Der Anteil Norwegens am gesamten empfangsseitigen Umschlag von Gütern der Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ hat sich im Vergleichszeitraum auf rund 28,1 Prozent mehr als verdoppelt, während sich der diesbezügliche Anteil der Russischen Föderation von rund 55,8 Prozent im Jahr 2021 auf rund 27,5 Prozent im Jahr 2022 mehr als halbierte. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2022 das Vereinigte Königreich (15,7 Prozent) und die Niederlande (11,8 Prozent), deren Anteile im Vergleich zum Jahr 2021 ebenfalls stiegen.

Abbildung 7: Empfangsseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2022 (äußerer Ring) und im Jahr 2021 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



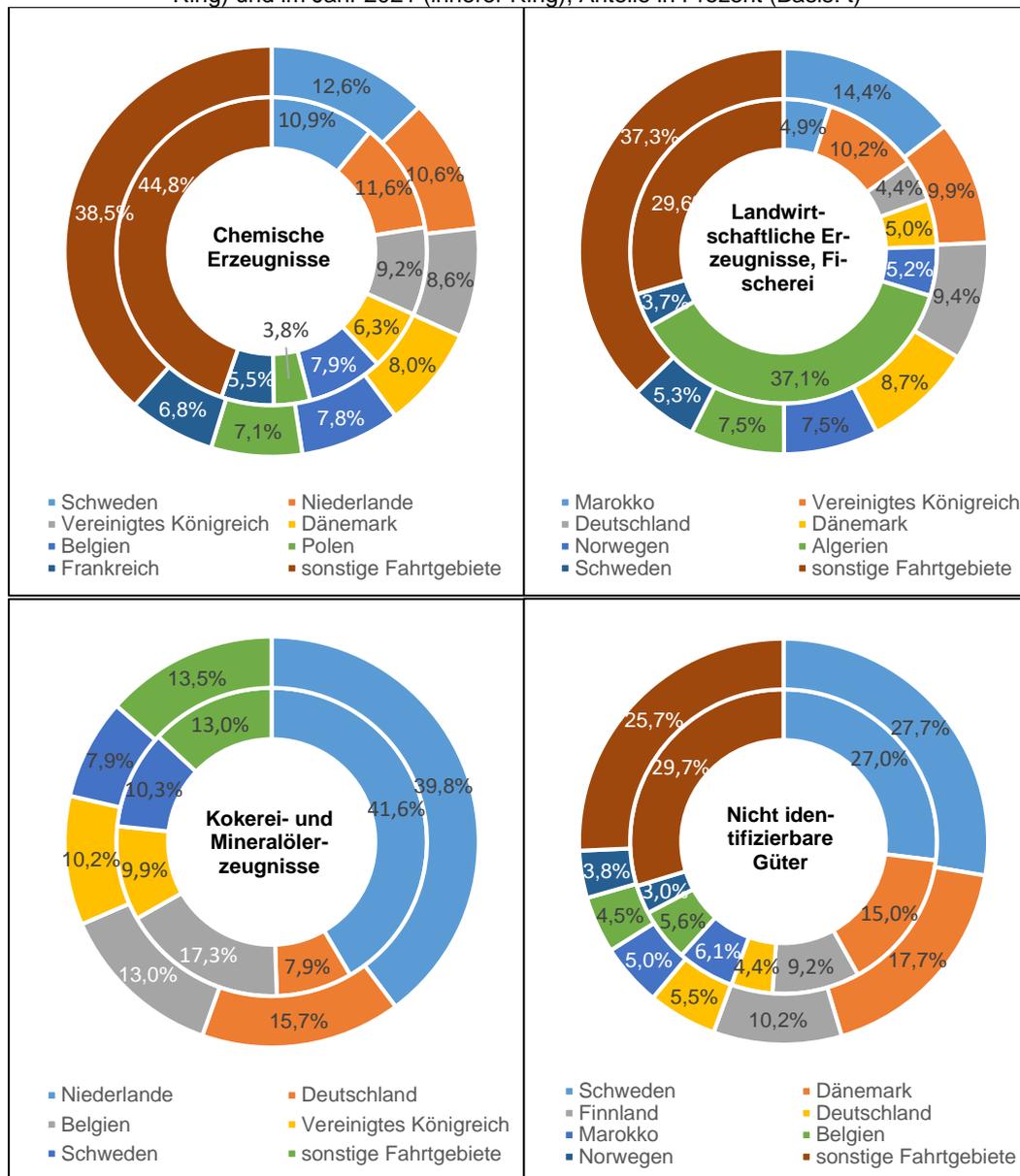
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Russische Föderation blieb im Jahr 2022 im Kurzstreckenseeverkehr trotz Rückgängen das mit Abstand wichtigste Partnerland deutscher Seehäfen für Kokerei- und Mineralölzeugnisse. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die o.g. Sanktionen gegen die Russische Föderation erst im Laufe des Jahres 2022 zum Tragen kamen. Insgesamt sank der Anteil am gesamten empfangsseitigen Umschlag von Gütern dieser Abteilung im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 10,3 Prozentpunkte auf rund 50,1 Prozent. Auf Rang 2 lag die Niederlande mit einem Anteil von rund 12,1 Prozent (2021: 10,3 Prozent). Die im seeseitigen Empfang umgeschlagenen, nicht näher identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehälter stammten im Jahr 2022 weiterhin vorrangig aus Schweden; ihr Anteil erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 1,4 Prozentpunkte auf rund 29,2 Prozent. Weitere wichtige Handelspartner deutscher Seehäfen waren Dänemark (14,6 Prozent) und Finnland (13,7 Prozent).

Im seeseitigen Versand deutscher Häfen entfielen im Jahr 2022 kumuliert rund 68,0 Prozent des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die vier umschlagsstärksten Güterabteilungen „Chemische Erzeugnisse“, „Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Fischerei“, „Kokerei und Mineralölzeugnisse“, sowie „Nicht identifizierbare Güter“. Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete für diese vier Güterabteilungen veranschaulicht Abbildung 8. Wie beim seeseitigen Empfang wird demnach ein hoher Anteil der nicht näher identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehältern mit skandinavischen Ländern umgeschlagen. Die höchsten Anteile entfielen im Jahr 2022 weiterhin auf Schweden (27,7 Prozent), Dänemark (17,7 Prozent) und Finnland (10,2 Prozent). Chemische Erzeugnisse wurden im Jahr 2022 vorrangig in Richtung Schweden (12,6 Prozent), Niederlande (10,6 Prozent), Vereinigtes Königreich (8,6 Prozent), Dänemark (8,0 Prozent), Belgien (7,8 Prozent), Polen (7,1 Prozent) und Frankreich (6,8 Prozent) verschifft. Im Vorjahresvergleich löste Schweden die Niederlande an der Spitze ab. Größere Anteilsverschiebungen zeigten sich im Jahr 2022 beim versandseitigen Umschlag von Gütern der Abteilung „Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Fischerei“. Während der Anteil Marokkos an den Verschiffungen im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 9,5 Prozentpunkte auf rund 14,4 Prozent anstieg, sank er im Falle Algeriens um von rund 37,1 Prozent auf rund 7,5 Prozent. Weitere wichtige Handelspartner deutscher Seehäfen waren im Jahr 2022 das Vereinigte Königreich (9,9 Prozent), Dänemark (8,7 Prozent), Norwegen (7,5 Prozent) und Schweden (5,3 Prozent). Kokerei- und Mineralölzeugnisse wurden im Jahr 2022 weiterhin in hohem Maße von deutschen Seehäfen in die Niederlande versandt; ihr Anteil am gesamten seeseitigen Versand nahm im Vergleich zum Jahr 2021 allerdings um rund 1,8 Prozentpunkte auf rund 39,8 Prozent ab. Mit deutlichem Abstand folgten Belgien (13,0 Prozent), das Vereinigte Königreich (10,2 Prozent) und Schweden (7,9 Prozent).

Versandseitiger Umschlag nach ausgewählten Güterabteilungen und Fahrtgebieten

Abbildung 8: Versandseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2022 (äußerer Ring) und im Jahr 2021 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



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

2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

Die deutschen Seehäfen wiesen im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr in Bezug auf alle Ladungsarten Umschlagsrückgänge im Kurzstreckenseeverkehr auf. Der Umschlag von Massengütern wie Getreide, Kohle oder Mineralöl nahm von rund 78,8 Mio. t im Jahr 2021 um rund 8,7 Prozent auf rund 72,0 Mio. t im Jahr 2022 ab (siehe Tabelle 4). Dabei fiel der Umschlagsrückgang bei den festen Massengütern im Vergleichszeitraum mit rund 10,5 Prozent höher aus als bei den flüssigen Massengütern mit rund 6,8 Prozent. Im seeseitigen Empfang reduzierten sich die Umschlagsvolumina der Massengüter von rund 58,8 Mio. t im Jahr 2021 auf rund 53,2 Mio. t, im seeseitigen Versand von rund 21,9 Mio. t auf rund 18,8 Mio. t. Der Umschlag von Stückgütern, die ohne Ladungsträger mit dem Seeschiff befördert werden, nahm im Vergleichszeitraum um rund 0,1 Mio. t bzw. rund 0,7 Prozent

Entwicklung nach
Ladungsarten

auf rund 16,9 Mio. t ab. Dabei legten die Stückgutumschläge im seeseitigen Empfang im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,5 Mio. t auf rund 8,7 Mio. t zu, im seeseitigen Versand sanken sie um rund 0,6 Mio. t auf rund 8,2 Mio. t. Mit einem Minus von rund 14,4 Prozent auf rund 44,9 Mio. t wiesen die Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 im Vorjahresvergleich eine besonders hohe Abnahme auf. Überdurchschnittliche Umschlagsrückgänge zeigten sich dabei im seeseitigen Versand (-17,3 Prozent); im seeseitigen Empfang fielen sie etwas moderater aus (-11,7 Prozent). Der Umschlag selbstfahrender und nicht selbstfahrender Einheiten im Kurzstreckenseeverkehr sank im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 kumuliert um rund 1,0 Mio. t auf rund 31,8 Mio. t. Der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) verringerte sich dabei um rund 0,6 Prozent auf rund 19,3 Mio. t, von denen rund 10,1 Mio. t auf den seeseitigen Versand entfielen. Das Umschlagsvolumen nicht selbstfahrender Einheiten sank um rund 7,1 Prozent auf rund 12,5 Mio. t. Innerhalb der letztgenannten Gruppe entfiel im Jahr 2022 ein Umschlagsvolumen von rund 10,3 Mio. t auf unbegleiteter Lkw-Anhänger bzw. Sattelaufleger; im Vergleich zum Jahr 2021 war dies ein Rückgang von rund 0,2 Mio. t.

Tabelle 4: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

	Güterumschlag					
	Insgesamt		davon:			
			Empfang		Versand	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
In Mio. t						
Massengut	72,0	78,8	53,2	58,8	18,8	21,9
flüssiges Massengut	35,9	38,5	27,7	27,9	8,2	10,6
festes Massengut	36,1	40,3	25,5	28,9	10,5	11,3
Stückgut	16,9	17,0	8,7	8,2	8,2	8,8
Container	44,9	52,4	24,2	27,4	20,7	25,0
Selbstfahrende Einheiten	19,3	19,4	9,2	9,2	10,1	10,2
Lkw (einschl. Anhänger)	19,3	19,4	9,2	9,2	10,1	10,2
Pkw (einschl. Anhänger) u. Krafräder	0,0	0,0	0	0	0,0	0
Nicht selbstfahrende Einheiten	12,5	13,4	6,4	7,2	6,0	6,3
Anhänger/Sattelaufleger für Lkw	10,3	10,5	5,1	5,3	5,2	5,2
Rolltrailer	1,4	1,6	0,9	1,0	0,5	0,7
Eisenbahngüterwagen	0,7	1,0	0,4	0,6	0,3	0,4
Übrige nicht selbstfahrende Einheiten	0,0	0,3	0,0	0,3	0,0	0
Insgesamt	165,5	180,3	101,7	108,7	63,7	71,6

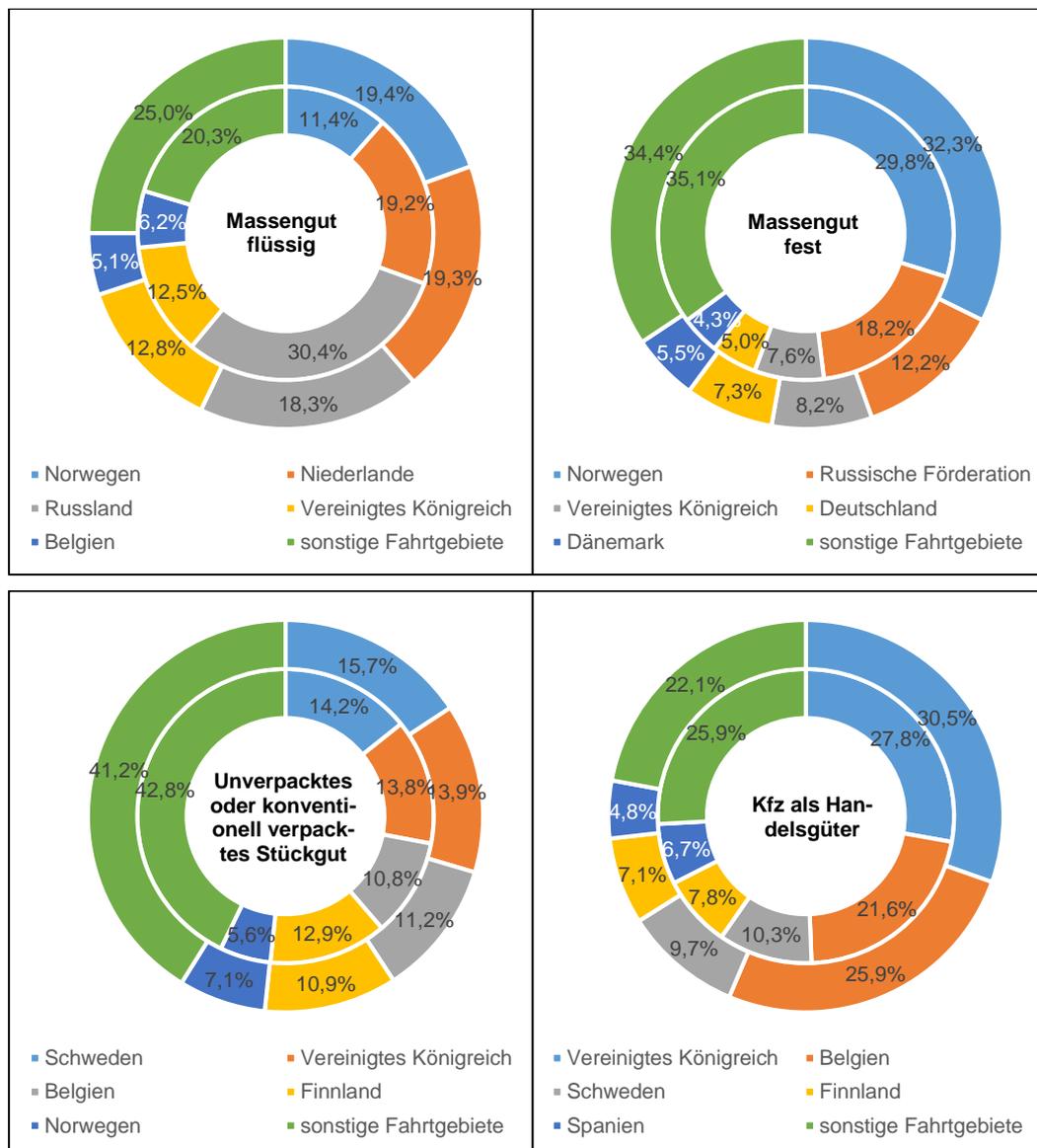
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs für den Seegüterumschlag von flüssigen und festen Massengütern sowie Stückgütern veranschaulicht Abbildung 9. Auf die Entwicklung des Containerumschlags und des RoRo-Verkehrs deutscher Seehäfen wird in nachstehenden Abschnitten noch genauer eingegangen. Rund 19,4 Prozent des gesamten Umschlags flüssiger Massengüter – hierzu zählen hauptsächlich Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Flüssiggas – entfielen im Jahr 2022 auf den Kurzstreckenseeverkehr mit Norwegen; im Jahr 2021 lag dessen Anteilswert noch bei rund 11,4

Kurzstreckenseeverkehr
in regionaler Gliederung
nach Ladungsarten

Prozent. Auf Rang 2 folgte die Niederlande, deren Anteil mit rund 19,3 Prozent im Vorjahresvergleich nahezu unverändert blieb. Die Russische Föderation fiel im Jahr 2022 auf Rang 3 zurück; ihr Anteilswert lag mit rund 18,3 Prozent um rund 12,1 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2022 das Vereinigte Königreich und Belgien mit Anteilen von rund 12,8 Prozent bzw. rund 5,1 Prozent am Gesamtumschlag. Bei den festen Massengütern – u.a. Erze, Kohle und Getreide – entfiel im Jahr 2022 kumuliert etwas weniger als die Hälfte des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf Norwegen (32,2 Prozent) und die Russische Föderation (12,2 Prozent). Während der Anteilswert Norwegens im Vergleich zum Vorjahr zulegte, sank der Anteil der Russischen Föderation um rund 6,0 Prozentpunkte. Weitere wichtige Handelspartner waren im Jahr 2022 das Vereinigte Königreich (8,2 Prozent) und Dänemark (5,5 Prozent).

Abbildung 9: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und Fahrtgebieten im Jahr 2022 (äußerer Ring) und im Jahr 2021 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



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

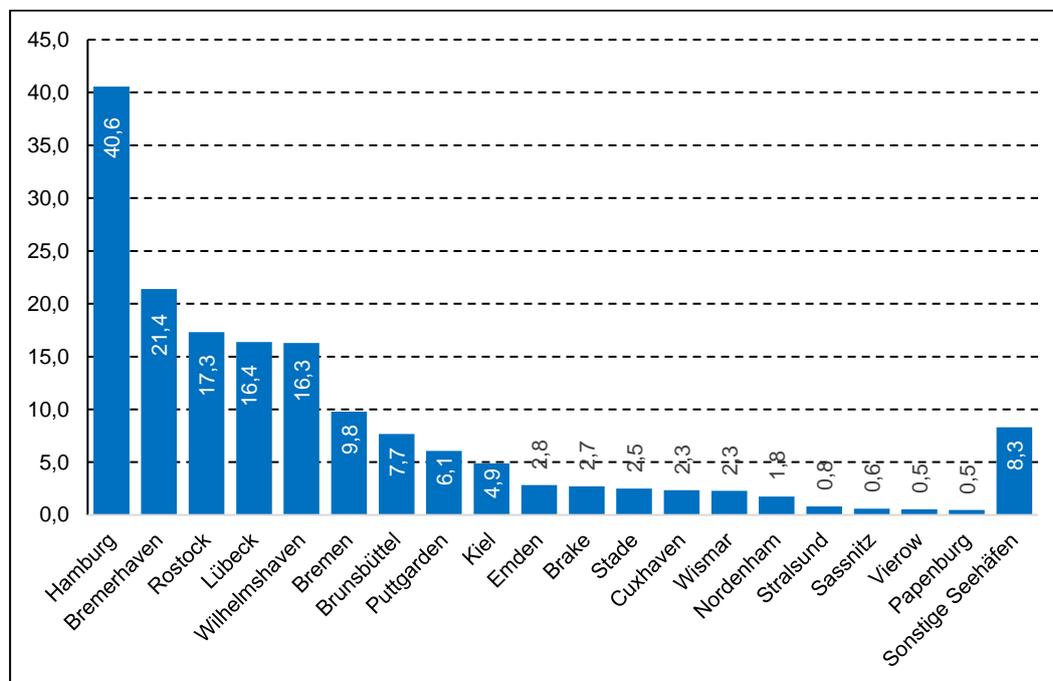
Beim Umschlag unverpackter oder konventionell verpackter Stückgüter entfielen die größten Mengen im Jahr 2022 auf Schweden (15,7 Prozent), das Vereinigte Königreich (13,9 Prozent), Belgien (11,2 Prozent) und Finnland (10,9 Prozent). Im Vorjahresvergleich rückläufigen Anteilswerten von Finnland standen dabei zunehmende Anteilswerte auf Seiten Schwedens, des Vereinigten Königreichs und Belgiens gegenüber. Beim Umschlag von Kraftfahrzeugen, die als Handelsgut deklariert waren, entfielen die größten Mengen im Jahr 2022 weiterhin auf das Vereinigte Königreich (30,5 Prozent) und Belgien (25,9 Prozent). Beide Länder wiesen im Vorjahresvergleich steigende Anteile am Gesamtumschlag auf. Auf den weiteren Plätzen folgten unverändert Schweden (9,7 Prozent), Finnland (7,1 Prozent) und Spanien (4,8 Prozent) – allesamt mit rückläufigen Anteilswerten.

2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen

Der größte Teil des gesamten Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr entfiel im Jahr 2022 mit rund 40,6 Mio. t weiterhin auf Hamburg (siehe Abbildung 10). Danach folgten die Bremischen Häfen mit einem Gesamtgüterumschlag von rund 31,2 Mio. t und Rostock mit rund 17,3 Mio. t. Die drei genannten Häfen vereinten damit im Jahr 2022 rund 53,8 Prozent des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr (2021: 56,6 Prozent). Auf den weiteren Plätzen folgten die Seehäfen Lübeck (16,4 Mio. t), Wilhelmshaven (16,3 Mio. t) und Brunsbüttel (7,7 Mio. t).

Güterumschlag nach Häfen

Abbildung 10: Gesamtgüterumschlag ausgewählter Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 in Mio. t

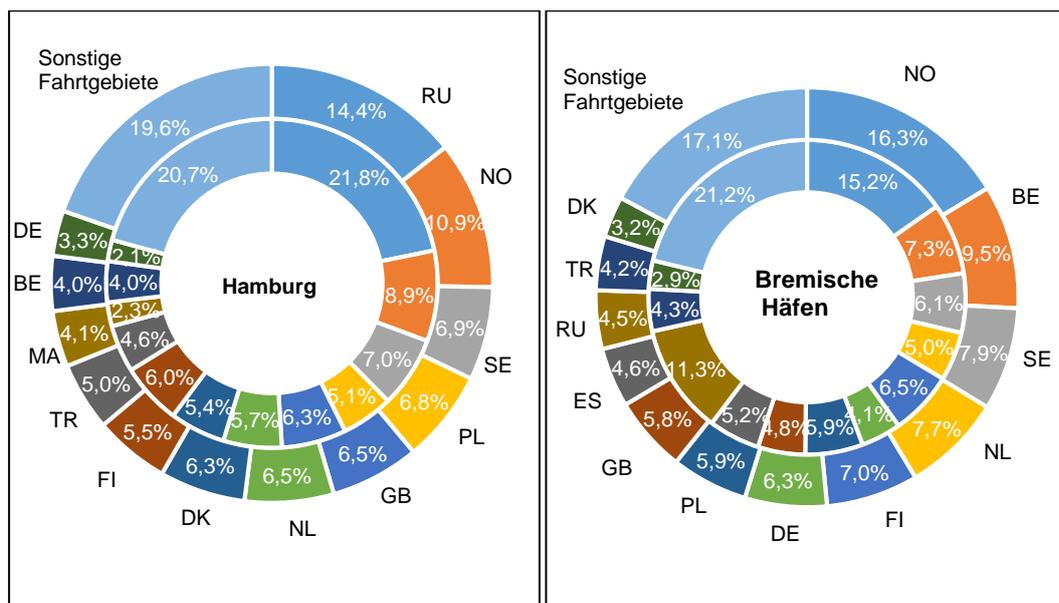


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 11 differenziert den Güterumschlag für die beiden umschlagstärksten deutschen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr – Hamburg und Bremen/Bremerhaven – für die Jahre 2021 und 2022 nach Fahrtgebieten. Angesichts der infolge des Krieges in der Ukraine gegen die Russische Föderation getroffenen Sanktionen, anderer Maßnahmen zur Handelsbeschränkung und nicht sanktioniertem Verhalten von Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern sank in Hamburg der Anteil der Russischen Föderation am Gesamtumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,4 Prozentpunkte auf rund 14,4 Prozent. Trotz des starken Rückgangs blieb die Russische Föderation im Jahr 2022 wichtigster Handelspartner Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr. Der Anteilswert von Norwegen bewegte sich mit rund 10,9 Prozent um rund 2,0 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau. Weitere wichtige Handelspartner für Hamburg waren im Jahr 2022 Schweden (6,9 Prozent), Polen (6,8 Prozent), das Vereinigte Königreich (6,5 Prozent), die Niederlande (6,5 Prozent), Dänemark (6,3 Prozent) und Finnland (5,5 Prozent). Der Anteil Marokkos am Güterumschlag Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr legte von rund 2,3 Prozent im Jahr 2021 auf rund 4,1 Prozent im Jahr 2022 zu. In den Bremischen Häfen blieb Norwegen, das im Jahr zuvor die Russische Föderation von Rang 1 verdrängt hatte, im Jahr 2022 wichtigster Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr. Sein Anteilswert stieg von rund 15,2 Prozent im Jahr 2021 auf rund 16,3 Prozent im Jahr 2022. Der Anteilswert der Russischen Föderation ging weiter von rund 11,3 Prozent im Jahr 2021 auf rund 4,5 Prozent im Jahr 2022 zurück. Die Russische Föderation fiel damit im Jahr 2022 noch hinter Belgien, Schweden, die Niederlande, Finnland, Polen, das Vereinigte Königreich und Spanien zurück.

Hamburg,
Bremen/Bremerhaven

Abbildung 11: Güterumschlag der Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 (äußerer Ring) und im Jahr 2021 (innerer Ring) nach Fahrtgebieten, Anteile in Prozent (Basis t)



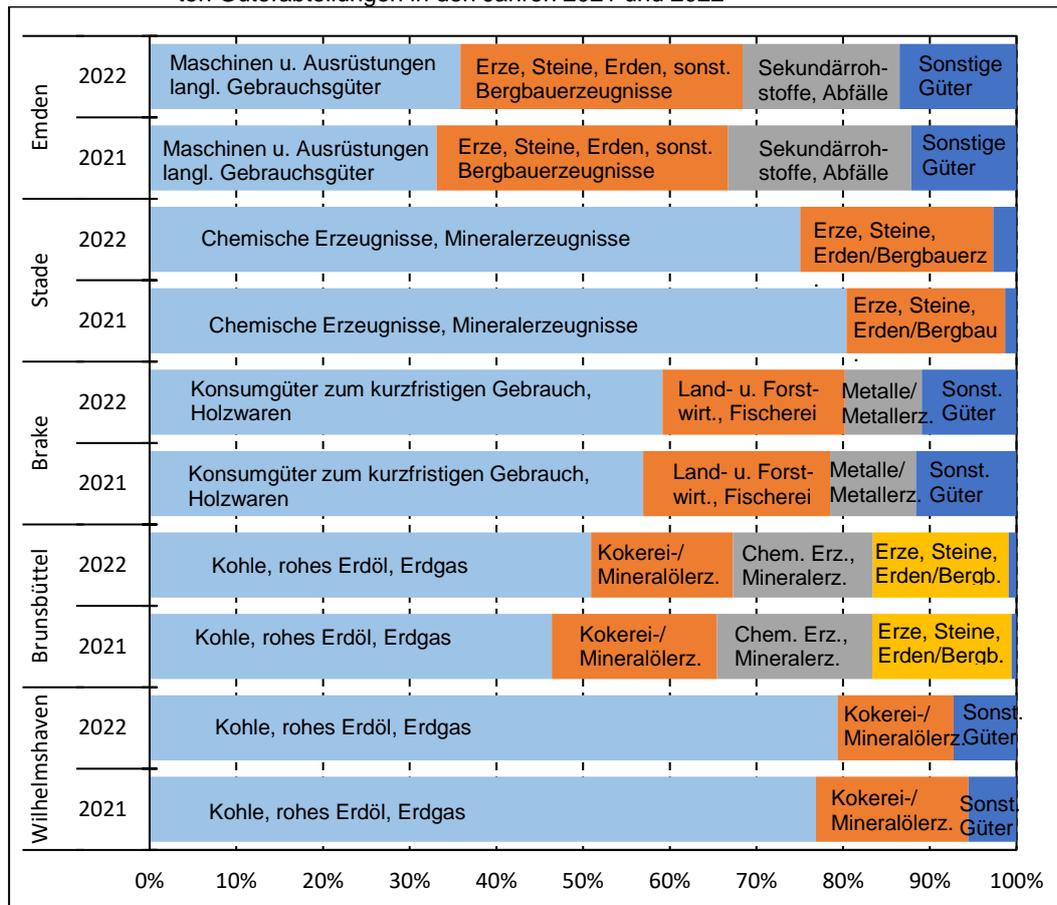
Abkürzungen: BE – Belgien, DK – Dänemark, ES – Spanien, FI – Finnland, GB – Vereinigtes Königreich, DE – Deutschland, MA – Marokko, NL – Niederlande, NO – Norwegen, PL – Polen, RU – Russische Föderation, SE – Schweden, TR – Türkei.

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. Somit leistet dieser Hafen einen wesentlichen Beitrag für die Sicherung der Energieversorgung in Deutschland. Die kumulierten Anteile der beiden Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sowie „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ am Gesamtumschlag erreichten in Wilhelmshaven im Jahr 2022 rund 92,8 Prozent, im Vergleich zum Jahr 2021 sank dieser Anteil um rund 1,7 Prozentpunkte (siehe Abbildung 12). Im Hafen Bützfleth in Stade werden dagegen überwiegend chemische Erzeugnisse im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen. Deren Anteile am Gesamtumschlag gingen jüngst allerdings von rund 80,4 Prozent im Jahr 2021 auf rund 75,0 Prozent im Jahr 2022 zurück. Im Gegenzug stieg der Anteil der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ am Gesamtumschlag im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 4,0 Prozentpunkte auf rund 22,3 Prozent. In Brake entfallen hohe Anteile des Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die zusammengefassten Güterabteilungen „Konsumgüter zum kurzfristigen Gebrauch einschließlich Holzwaren“ (insbesondere Öle und Fette sowie Papier, Pappe und Waren daraus) sowie „Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“ (u.a. Getreide). Die kumulierten Anteilswerte dieser beiden zusammengefassten Güterabteilungen erhöhten sich von rund 78,5 Prozent im Jahr 2021 auf rund 80,2 Prozent im Jahr 2022. Im Gegenzug ging der Umschlagsanteil der Güterabteilung „Metalle und Metallergzeugnisse“ leicht zurück. Im Hafen von Brunsbüttel stieg der Anteil der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ am Gesamtumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 auf rund 50,9 Prozent. Ebenfalls bedeutsam war dort der Umschlag von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen (16,4 Prozent), chemischen und mineralischen Erzeugnissen (kumuliert rund 16,1 Prozent) sowie Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen (15,7 Prozent), deren Anteilswerte im Vergleich zum Jahr 2021 allesamt leicht rückläufig waren. In Emden stieg der Anteil der Güterabteilung „Maschinen und Ausrüstungen einschließlich langlebige Gebrauchsgüter“ am Gesamtumschlag von rund 33,1 Prozent im Jahr 2021 auf rund 35,9 Prozent im Jahr 2022. Erze, Steine, Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse erreichten im Jahr 2022 einen Umschlagsanteil von rund 32,5 Prozent, Sekundärrohstoffe und Abfälle von rund 18,1 Prozent.

Güterumschlag nach
Häfen und Güter-
abteilungen

Abbildung 12: Gesamtumschlag ausgewählter Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen in den Jahren 2021 und 2022



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

3 Containerverkehre

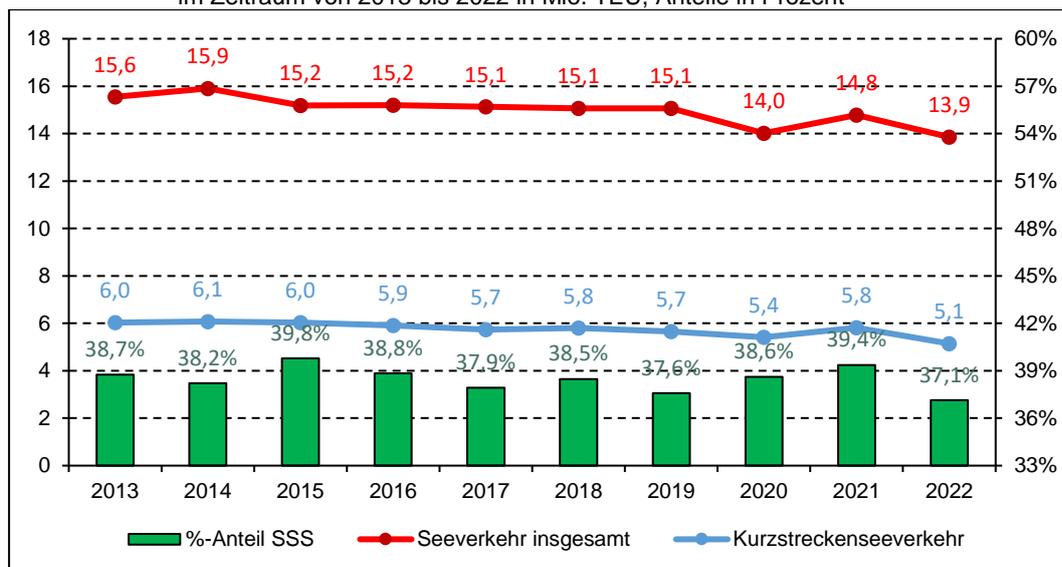
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes schlugen deutsche Seehäfen im Jahr 2022 im Kurzstreckenseeverkehr insgesamt rund 5,1 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) um – rund 11,5 Prozent bzw. rund 0,7 Mio. TEU weniger als im Jahr 2021. Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr entwickelte sich im Vergleichszeitraum damit schwächer als der Gesamtcontainerumschlag deutscher Häfen, der um rund 0,9 Mio. TEU bzw. rund 6,3 Prozent auf rund 13,9 Mio. TEU abnahm. Beide Umschlagswerte fielen auf den niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre (siehe Abbildung 13). Ein wesentlicher Grund war der hohe Umschlagsrückgang mit europäischen Nicht-EU-Staaten (-37,3 Prozent), hier insbesondere mit der Russischen Föderation (-74,0 Prozent) infolge der getroffenen Sanktionen der Europäischen Union und anderer Maßnahmen zur Handelsbeschränkung. Der Containerumschlag deutscher Seehäfen mit anderen EU-Staaten legte im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 hingegen um rund 1,7 Prozent auf über 3,2 Mio. t zu. Insgesamt sank der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Containerumschlag der deutschen Seehäfen um rund 2,3 Prozentpunkte auf rund 37,1 Prozent. Dies war ebenfalls der niedrigste Wert der letzten zehn Jahre. Aufgrund des hohen Rückgangs im Verkehr mit der Russischen Föderation avancierten Polen und Schweden im Jahr 2022 mit jeweils rund

Containerumschlag
deutscher Seehäfen
- insgesamt

0,54 Mio. TEU zu den wichtigsten Handelspartnern, gefolgt von Finnland (0,49 Mio. TEU), dem Vereinigten Königreich (0,42 Mio. TEU) und Dänemark (0,35 Mio. TEU). Der innerdeutsche Seeverkehr legte im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 17,0 Prozent auf rund 0,28 Mio. TEU zu. Die bereits im Jahr 2021 zu beobachtenden Friktionen in den globalen Lieferketten, die sich u.a. in teils massiven Schiffsverspätungen und daraus resultierenden längeren Verweildauern von Containern bzw. Containerstaus in den Terminals in den Seehäfen widerspiegelten, setzten sich im Jahr 2022 fort. So kam es im Jahresverlauf u.a. aufgrund pandemiebedingter Abfertigungsengpässe in südchinesischen Häfen sowie Personalmangel in US-amerikanischen Seehäfen, die zu längeren Warte- und Umlaufzeiten von Containerschiffen führten, zu teils massiven Verspätungen von Containerschiffen in den Häfen der Nord-Range. In der Spitze steckten zeitweise knapp 14 Prozent aller in Containern verschifften Waren im Stau fest. Betroffen waren u.a. der Spielwarenhandel, Baumärkte und Fahrradhändler sowie Händler von elektronischen Produkten, Nahrungs- und Genussmitteln. Erst zum Jahresende hin begann sich die Situation in den norddeutschen Containerhäfen zu entschärfen.

Abbildung 13: Containerumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2022 in Mio. TEU, Anteile in Prozent



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

Im seeseitigen Empfang ging der Containerumschlag deutscher Seehäfen im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,3 Mio. TEU bzw. rund 9,6 Prozent auf rund 2,77 Mio. TEU zurück (siehe Tabelle 5). Maßgeblich hierfür waren vor allem geringere Umschlagsvolumina im grenzüberschreitenden Empfang mit europäischen Nicht-EU-Staaten, die insgesamt um fast ein Drittel abnahmen. Hohe Rückgänge zeigten sich im Vergleichszeitraum empfangsseitig insbesondere im Verkehr mit der Russischen Föderation (-73,8 Prozent) und dem Vereinigten Königreich (-22,6 Prozent), das im Jahr 2022 mit rund 0,34 Mio. TEU im Kurzstreckenseeverkehr dennoch der wichtigste Handelspartner im seeseiti-

- Empfang

gen Empfang von Containern blieb. Die Containerumschläge deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr mit außereuropäischen Ländern reichten im Jahr 2022 ebenfalls nicht an ihre Vorjahreswerte heran (-8,5 Prozent). Im innerdeutschen Verkehr legten die Containerumschläge hingegen zu (+17,0 Prozent). Gleiches galt für den grenzüberschreitenden Empfang aus anderen EU-Mitgliedstaaten, der im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,5 Prozent auf rund 1,75 Mio. TEU anstieg.

Tabelle 5: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2022	2021	Δ	2022	2021	Δ	2022	2021	Δ
	in Mio. TEU	in Mio. TEU	in %	in Mio. TEU	in Mio. TEU	in %	in Mio. TEU	in Mio. TEU	in %
Verkehr innerhalb Deutschlands ¹	0,28	0,24	17,0	0,14	0,12	17,0	0,14	0,12	17,0
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	4,87	5,58	-12,7	2,63	2,95	-10,7	2,24	2,63	-15,1
Europa	4,39	5,02	-12,6	2,48	2,78	-10,8	1,91	2,25	-14,9
Europäische Union	3,24	3,18	1,7	1,75	1,69	3,5	1,49	1,50	-0,4
darunter:									
Polen	0,54	0,51	6,7	0,33	0,32	3,3	0,21	0,19	12,3
Schweden	0,54	0,53	0,8	0,29	0,30	-3,8	0,25	0,23	6,6
Finnland	0,49	0,48	1,0	0,31	0,31	-0,4	0,18	0,18	3,3
Dänemark	0,35	0,34	3,2	0,18	0,16	12,9	0,17	0,18	-5,5
Belgien	0,27	0,23	17,9	0,09	0,07	32,5	0,18	0,16	11,5
Niederlande	0,26	0,17	54,3	0,18	0,10	87,6	0,08	0,07	7,9
Litauen	0,19	0,24	-21,0	0,09	0,13	-28,2	0,10	0,12	-12,9
Lettland	0,12	0,14	-14,3	0,06	0,09	-30,4	0,06	0,06	11,8
Estland	0,12	0,12	4,2	0,06	0,06	1,3	0,06	0,06	7,3
Frankreich	0,11	0,10	14,8	0,06	0,04	52,0	0,05	0,06	-8,2
Spanien	0,10	0,15	-36,9	0,05	0,08	-40,0	0,05	0,08	-33,9
Griechenland	0,09	0,10	-3,1	0,02	0,02	-2,6	0,07	0,07	-3,3
Portugal	0,03	0,04	-18,0	0,02	0,01	112,6	0,02	0,03	-49,4
übrige europäische Länder	1,15	1,84	-37,3	0,73	1,09	-32,9	0,42	0,75	-43,8
darunter:									
Vereinigtes Königreich	0,42	0,59	-28,7	0,34	0,44	-22,6	0,08	0,15	-46,4
Norwegen	0,30	0,29	1,8	0,15	0,14	1,2	0,15	0,15	2,3
Türkei	0,24	0,28	-15,9	0,14	0,15	-4,6	0,09	0,13	-28,6
Russische Föderation	0,17	0,65	-74,0	0,09	0,35	-73,8	0,08	0,31	-74,2
Übrige Länder	0,48	0,56	-13,9	0,15	0,17	-8,5	0,32	0,39	-16,3
darunter:									
Marokko	0,27	0,29	-5,3	0,09	0,08	16,2	0,18	0,21	-13,0
Ägypten	0,12	0,15	-15,5	0,05	0,06	-20,8	0,08	0,09	-11,9
Israel	0,07	0,11	-35,8	0,02	0,03	-45,3	0,05	0,08	-32,2
Insgesamt	5,15	5,82	-11,5	2,77	3,07	-9,6	2,37	2,75	-13,7

¹ Im Seeverkehr wird für innerdeutsche Verkehre aktuell das sogenannte Einstromverfahren vom Statistischen Bundesamt angewendet. Dabei wird der Empfang im Löschhafen als Versand im Ladehafen gutgeschrieben. Diese methodische Änderung ist in den Genesis-Quadern rückwirkend ab dem Jahr 2011 umgesetzt worden. Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen.

Noch etwas höher als im seeseitigen Empfang fielen die Umschlagsrückgänge im Versand aus. Der versandseitige Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr sank von rund 2,75 Mio. TEU im Jahr 2021 um rund 13,7 Prozent auf rund 2,37 Mio. TEU im Jahr 2022. Wie im seeseitigen Empfang waren hierfür vor allem geringere Umschlagsvolumina mit

- Versand

europäischen Nicht-EU-Staaten (-43,8 Prozent), vorrangig mit der Russischen Föderation (-74,2 Prozent) und dem Vereinigten Königreich (-46,4 Prozent), maßgeblich. Ebenfalls rückläufig entwickelten sich im Vergleichszeitraum die Containerumschläge mit außereuropäischen Ländern (-16,3 Prozent), insbesondere mit Marokko und Israel, und den anderen EU-Staaten (-0,4 Prozent). Umschlagszuwächsen u.a. mit Polen (+12,3 Prozent), Schweden (+6,6 Prozent), Belgien (+11,5 Prozent) und den Niederlanden (+7,9 Prozent) standen dabei Rückgänge u.a. mit Spanien (-33,9 Prozent), Litauen (-12,9 Prozent) und Dänemark (-5,5 Prozent) gegenüber.

Tabelle 6 differenziert den Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 nach Fahrtgebieten. Es zeigen sich mehr oder minder stark ausgeprägte Überschneidungen bei den bedienten Fahrtgebieten deutscher und benachbarter Hafenstandorte. Containerverkehre mit dem Vereinigten Königreich zählten im Jahr 2022 bei allen oben aufgeführten Hafennationen weiterhin zu den umschlagsstärksten. Mit rund 0,88 Mio. TEU erzielten die niederländischen Häfen im Jahr 2022 den größten Umschlag mit dem Vereinigten Königreich; dies entsprach rund 31,4 Prozent des gesamten Containerumschlags der niederländischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr. Die Umschlagsvolumina der belgischen und deutschen Containerhäfen mit dem Vereinigten Königreich lagen im Jahr 2022 bei rund 0,51 Mio. TEU bzw. rund 0,42 Mio. TEU. Im Gegensatz zu den Vorjahren spielten Containerumschläge mit der Russischen Föderation bei allen betrachteten Hafennationen im Jahr 2022 nur noch eine nachrangige Rolle. Für belgische Containerhäfen war die Türkei mit rund 0,71 Mio. TEU im Jahr 2022 das wichtigste Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr. In Frankreich kommt inländischen Verkehren eine vergleichsweise hohe Bedeutung zu; mit einem Volumen von rund 0,50 Mio TEU fanden im Jahr 2022 rund 29,2 Prozent aller Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr innerhalb Frankreichs statt. Für die polnischen Seehäfen war Deutschland im Jahr 2022 mit einem Umschlagsvolumen von rund 0,83 Mio. TEU bzw. einem Anteil von rund 37,4 Prozent am gesamten Containerumschlag mit Abstand der wichtigste Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr. Insgesamt entfielen rund 80,4 Prozent des gesamten polnischen Containerumschlags im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 auf EU-Länder; außereuropäische Länder spielten praktisch keine Rolle.

Containerumschläge aus-
gewählter EU-Staaten
- nach Fahrtgebieten

Tabelle 6: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 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	5,15	100	4,55	100	2,80	100	1,71	100	2,22	100
Europa	4,67	90,7	4,01	88,1	2,62	93,5	1,54	90,0	2,22	99,9
Europäische Union	3,51	68,3	2,51	55,1	1,25	44,7	1,13	66,4	1,79	80,4
darunter:										
Polen	0,54	10,5	0,15	3,3	0,08	2,9	0,03	1,7	0,01	0,7
Schweden	0,54	10,4	0,26	5,7	0,08	2,9	0,00	0,1	0,08	3,6
Finnland	0,49	9,5	0,26	5,6	0,13	4,6	0,00	0,1	0,13	5,7
Dänemark	0,35	6,9	0,12	2,7	0,01	0,3	0,00	0,0	0,00	0,1
Deutschland	0,28	5,4	0,20	4,4	0,07	2,4	0,06	3,6	0,83	37,3
Belgien	0,27	5,3	0,22	4,8	0,06	2,2	0,17	10,1	0,35	15,7
Niederlande	0,26	5,0	0,12	2,6	0,00	0,1	0,08	5,0	0,13	5,8
Litauen	0,19	3,7	0,16	3,5	0,04	1,4	0,01	0,8	0,12	5,4
Lettland	0,12	2,4	0,07	1,6	0,04	1,5	0,00	0,2	0,09	4,0
Estland	0,12	2,3	0,05	1,0	0,03	1,1	0,00	0,1	0,00	0,1
Frankreich	0,11	2,2	0,20	4,3	0,06	2,1	0,50	29,1	0,01	0,6
Spanien	0,10	1,9	0,18	3,9	0,13	4,8	0,10	5,8	0,02	1,0
Griechenland	0,09	1,8	0,15	3,3	0,03	1,1	0,01	0,7	0,01	0,3
Portugal	0,03	0,6	0,09	2,0	0,13	4,5	0,03	1,9	0,00	0,0
übrige europäische Länder	1,15	22,4	1,50	33,0	1,37	48,8	0,43	25,4	0,43	19,5
darunter:										
Vereinigtes Königreich	0,42	8,1	0,51	11,2	0,88	31,4	0,27	15,8	0,35	15,8
Norwegen	0,30	5,8	0,07	1,6	0,22	7,7	0,00	0,0	0,02	0,9
Türkei	0,24	4,6	0,71	15,6	0,07	2,5	0,13	7,6	0,00	0,0
Russische Föderation	0,17	3,3	0,20	4,4	0,08	2,9	0,00	0,2	0,06	2,8
Übrige Länder	0,48	9,3	0,54	11,9	0,18	6,5	0,17	10,0	0,00	0,1
darunter:										
Marokko	0,27	5,3	0,22	4,8	0,06	2,0	0,07	4,3	0,00	0,0
Ägypten	0,12	2,4	0,14	3,1	0,08	2,7	0,02	1,3	0,00	0,1
Israel	0,07	1,4	0,14	3,2	0,04	1,5	0,04	2,4	0,00	0,0

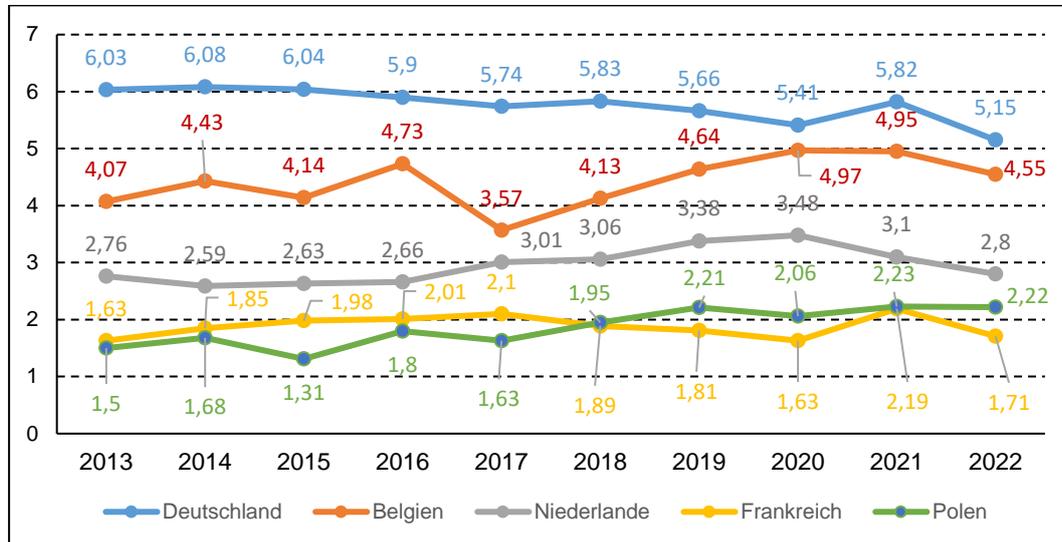
Anmerkung: Pro Land wurden die fünf Fahrtgebiete mit dem höchsten Containerumschlag eingefärbt.
Quelle: Eurostat (Stand: 20.07.2023). Eigene Berechnungen.

Abbildung 14 fasst die Entwicklung des Containerumschlags deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2013 bis 2022 zusammen. Demnach fanden im gesamten Betrachtungszeitraum die meisten Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr in deutschen Seehäfen statt; allerdings wurde im Jahr 2022 mit rund 5,15 Mio. TEU das geringste Umschlagsvolumen im gesamten Betrachtungszeitraum erreicht. Auf den weiteren Plätzen folgten die Seehäfen in Belgien (4,55 Mio. TEU), den Niederlanden (2,80 Mio. TEU), Polen (2,22 Mio. TEU) und Frankreich (1,71 Mio. TEU). Mit Ausnahme der polnischen Häfen, deren Umschlagsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr annähernd stagnierte, verzeichneten alle genannten Hafennationen im Vorjahresvergleich deutliche Rückgänge ihres Containerumschlags.

- Zeitraum von 2013-2022

Diese beliefen sich in Frankreich auf rund 21,9 Prozent, in Belgien und den Niederlanden auf rund 8,1 Prozent bzw. rund 9,7 Prozent.

Abbildung 14: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr von 2013 bis 2022 in Mio. TEU



Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 20.07.2023). Eigene Berechnungen.

3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen

Die beiden größten deutschen Containerhäfen – Hamburg und Bremerhaven – verzeichneten im Jahr 2022 Rückgänge im Kurzstreckenseeverkehr. In Hamburg nahmen die Containerumschläge von rund 2,72 Mio. TEU im Jahr 2021 um rund 10,5 Prozent auf rund 2,43 Mio. TEU im Jahr 2022 ab. Infolge der EU-Sanktionen und weiterer Handelsbeschränkungen sanken die Containerumschläge mit der Russischen Föderation, die im Jahr 2021 diesbezüglich noch wichtigster Handelspartner Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr war, im Jahr 2022 um rund 77,5 Prozent auf rund 0,08 Mio. TEU. Größere Umschlagsrückgänge zeigten sich zudem mit weiteren europäischen Nicht-EU-Staaten wie dem Vereinigten Königreich (-14,2 Prozent) und der Türkei (-12,3 Prozent). Die Containerumschläge mit anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union wiesen mit einem Plus von rund 4,3 Prozent auf rund 1,58 Mio. TEU im Jahr 2022 hingegen ein Wachstum auf. Umschlagszuwächsen Hamburgs u.a. mit Polen (+21,2 Prozent) und Finnland (+23,7 Prozent) standen dabei Rückgänge u.a. mit Schweden (-1,6 Prozent) und Litauen (-5,2 Prozent) gegenüber. Die Containerumschläge Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr mit Ländern außerhalb Europas sanken im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 10,8 Prozent auf rund 0,25 Mio. TEU, u.a. aufgrund von Rückgängen im Verkehr mit Israel und Ägypten. Die Containerumschläge im innerdeutschen Verkehr legten ausgehend von einem niedrigen Niveau erneut deutlich zu. Die aufkommensstärksten Partnerländer Hamburgs waren im Jahr 2022 im Kurzstreckenseeverkehr Polen, Schweden und Finnland.

Rückgänge in Hamburg...

Tabelle 7: Containerumschlag des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in den Jahren 2021 und 2022 nach Fahrtgebieten

	Hamburg			Bremen/Bremerhaven		
	2022	2021	Δ	2022	2021	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,08	0,06	31,2	0,09	0,06	37,2
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	2,36	2,66	-11,4	1,85	2,16	-14,6
Europa	2,13	2,41	-11,5	1,68	1,95	-13,6
Europäische Union	1,58	1,52	4,3	1,20	1,24	-3,0
darunter:						
Polen	0,30	0,25	21,2	0,19	0,23	-15,7
Schweden	0,29	0,30	-1,6	0,17	0,14	14,6
Finnland	0,21	0,17	23,7	0,18	0,20	-6,5
Dänemark	0,20	0,20	-2,4	0,15	0,13	10,2
Litauen	0,11	0,12	-5,2	0,07	0,10	-28,3
Belgien	0,11	0,10	10,3	0,11	0,08	34,8
Griechenland	0,07	0,06	16,3	0,02	0,02	1,8
Lettland	0,07	0,07	-0,7	0,05	0,06	-25,0
Estland	0,07	0,07	1,4	0,05	0,04	3,9
Niederlande	0,06	0,06	6,0	0,10	0,08	36,1
Frankreich	0,04	0,05	-33,3	0,02	0,02	-15,7
Spanien	0,03	0,04	-25,7	0,07	0,09	-23,0
Portugal	0,01	0,01	-17,8	0,02	0,03	-18,1
übrige europäische Länder	0,55	0,89	-38,2	0,48	0,71	-32,2
darunter:						
Vereinigtes Königreich	0,20	0,24	-14,2	0,14	0,22	-37,6
Türkei	0,14	0,16	-12,3	0,09	0,12	-21,2
Norwegen	0,12	0,12	-0,1	0,17	0,16	5,2
Russische Föderation	0,08	0,37	-77,5	0,06	0,19	-70,2
Übrige Länder	0,22	0,25	-10,8	0,16	0,22	-23,8
darunter:						
Marokko	0,11	0,09	21,7	0,08	0,11	-29,8
Ägypten	0,06	0,08	-21,1	0,06	0,07	-12,5
Israel	0,05	0,08	-40,0	0,03	0,03	-26,4
Insgesamt	2,43	2,72	-10,5	1,93	2,22	-13,2

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

In den Bremischen Häfen nahmen die Containerumschläge von rund 2,22 Mio. TEU im Jahr 2021 um rund 13,2 Prozent auf rund 1,93 Mio. TEU im Jahr 2022 ab. Ursächlich waren – wie in Hamburg – vorrangig hohe Umschlagsrückgänge im Verkehr mit europäischen Nicht-EU-Staaten, insbesondere der Russischen Föderation (-70,2 Prozent), dem Vereinigten Königreich (-37,6 Prozent) und der Türkei (-21,2 Prozent). Umschlagsrückgänge in Höhe von rund 23,8 Prozent zeigten sich im Vergleichszeitraum in Summe zudem im Verkehr mit außereuropäischen Staaten; sowohl mit Marokko als auch mit Ägypten und Israel entwickelten sich die Containerumschläge im Vergleich zum Jahr 2021 stark rückläufig. Die Containerumschläge mit anderen EU-Staaten nahmen im Vergleichszeitraum um rund 3,0 Prozent auf rund 1,20 Mio. TEU ab. Zuwächse u.a. mit Schweden (+14,6 Prozent), Dänemark (+10,2 Prozent) und Belgien (+34,8 Prozent) konnten Abnahmen auf anderen

... und Bremischen Häfen

Relationen u.a. mit Polen (-15,7 Prozent), Finnland (-6,5 Prozent) und Litauen (-28,3 Prozent) nicht ausgleichen. Ähnlich wie in Hamburg spielen innerdeutsche Containerumschläge, die im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 37,2 Prozent auf rund 0,09 Mio. TEU anstiegen, in den Bremischen Häfen mengenmäßig nur eine untergeordnete Rolle.

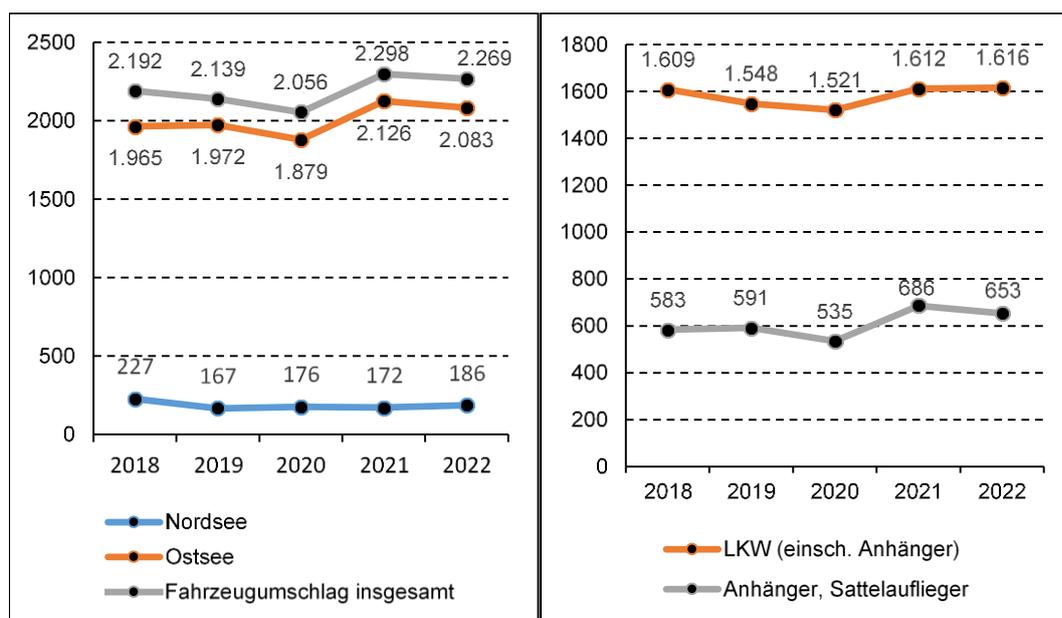
4 RoRo-Verkehre

4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten

In den deutschen Seehäfen wurden im Jahr 2022 rund 2,27 Mio. Ladungsträger im RoRo-Verkehr umgeschlagen, davon rund 1,62 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und rund 0,65 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger. Im Vergleich zum Jahr 2021 bedeutete dies eine Abnahme um insgesamt rund 29 Tsd. Einheiten bzw. rund 1,3 Prozent (siehe Abbildung 15). Dennoch war dies das zweithöchste Umschlagsergebnis der letzten fünf Jahre. Mit rund 2,08 Mio. Einheiten entfiel im Jahr 2022 der Großteil des gesamten Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr auf die deutschen Ostseehäfen. Im Vergleich zum Jahr 2021 nahmen dort die Fahrzeugumschläge um rund 43 Tsd. Einheiten bzw. rund 2,0 Prozent ab. Nach Rückgängen im Jahr 2021 nahm in den deutschen Nordseehäfen der Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr im Jahr 2022 im Vorjahresvergleich um rund 8,6 Prozent auf rund 186 Tsd. Einheiten zu. Dies war die höchste Umschlagsleistung der letzten vier Jahre.

RoRo-Verkehre nach Seeregion und Fahrzeugart

Abbildung 15: Entwicklung des Fahrzeugumschlags im RoRo Verkehr nach Seeregion (linke Abb.) und Fahrzeugart (rechte Abb.) von 2018 bis 2022, Anzahl in 1.000



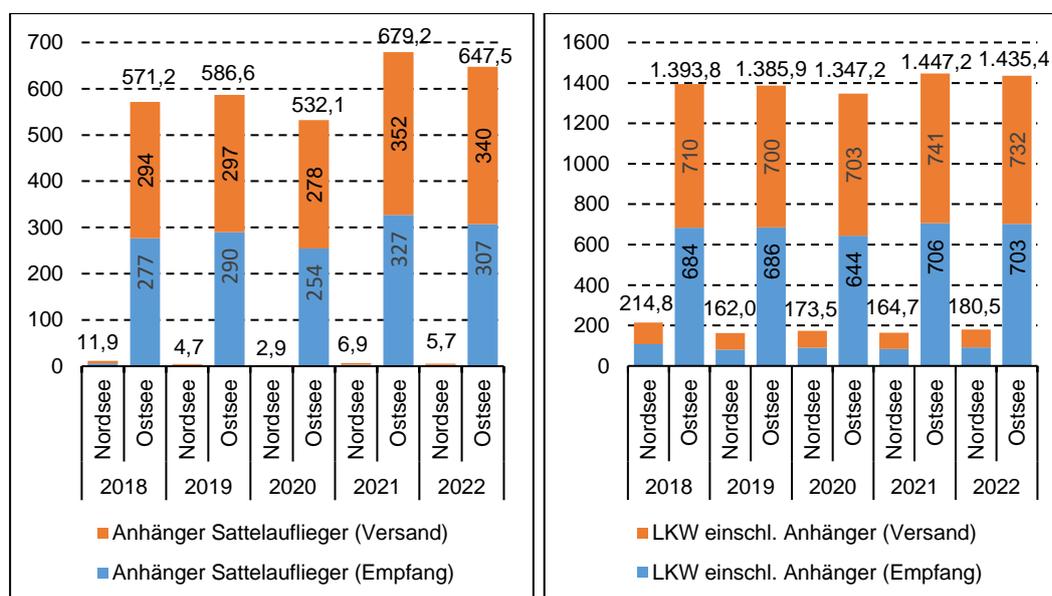
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS8 R5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellungen.

Unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger werden nahezu ausschließlich in den deutschen Ostseehäfen umgeschlagen (siehe Abbildung 16). Von den insgesamt rund

Entwicklung des Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr

653 Tsd. Anhängern bzw. Sattelaufiegern, die im Jahr 2022 in deutschen Seehäfen umgeschlagen wurden, entfielen rund 648 Tsd. auf den Ostseeraum. Im Gegensatz zu den deutschen Ostseehäfen werden in den deutschen Nordseehäfen im Rahmen von RoRo-Verkehren nahezu ausschließlich Lkw (einschließlich Anhänger) umgeschlagen. Insgesamt wurden dort im Jahr 2022 knapp 181 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger) umgeschlagen; im Vorjahr waren es knapp 165 Tsd. Einheiten. In den deutschen Ostseehäfen belief sich der Umschlag selbstfahrender Einheiten im Jahr 2022 auf rund 1,44 Mio. Einheiten; im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Abnahme um rund 0,8 Prozent.

Abbildung 16: Entwicklung des Umschlags von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufiegern (linke Abb.) sowie Lkw (einschl. Anhänger) (rechte Abb.) nach Seeregionen und Verkehrsbeziehung von 2018 bis 2022, Anzahl in 1.000



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

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den Ostseehäfen Kiel, Lübeck, Puttgarden, Rostock und Sassnitz im Jahr 2022 im RoRo-Verkehr kumuliert knapp 2,1 Mio. Ladungsträger umgeschlagen, davon über 1,4 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und über 0,6 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger (siehe Tabelle 8). Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies insgesamt eine Abnahme um rund 2,0 Prozent. Während der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) im Vergleichszeitraum um rund 0,8 Prozent abnahm, verzeichnete der Umschlag von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufiegern mit einem Minus von rund 4,7 Prozent einen überdurchschnittlichen Rückgang. Wichtigste Partnerländer im RoRo-Verkehr der deutschen Ostseehäfen waren im Jahr 2022 weiterhin Schweden mit einem Fahrzeugumschlag von rund 826 Tsd. Einheiten, Dänemark (756 Tsd. Einheiten) und Finnland (318 Tsd. Einheiten). Auf sie entfielen im Jahr 2022 kumuliert rund 91,2 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 unbeglei-

Umschlagsentwicklung in deutschen Ostseehäfen von Lkw, Anhängern bzw. Sattelaufiegern

teten Anhängern bzw. Sattelauflegern auf. Insgesamt wurden im Jahr 2022 im RoRo-Verkehr mit Dänemark rund 751 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger) umgeschlagen, mit Schweden und Litauen rund 573 Tsd. bzw. rund 38 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger). Der Umschlag unbegleiteter Anhänger bzw. Sattelaufleger im RoRo-Verkehr mit Finnland belief sich im Jahr 2022 auf rund 289 Tsd. Einheiten; auf den weiteren Plätzen folgten Schweden mit rund 253 Tsd. Einheiten und Litauen mit rund 47 Tsd. Einheiten.¹ Der Fahrzeugumschlag mit der Russischen Föderation ging im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 79,6 Prozent auf rund 0,9 Tsd. Einheiten zurück. Aufgrund der EU-Sanktionen wurde die Fährverbindung von Lübeck nach Sankt Peterburg im Laufe des Jahres 2022 bis auf Weiteres ausgesetzt.

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

	Insgesamt			Lkw (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger		
	2022	2021	Δ	2022	2021	Δ	2022	2021	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	2.082,9	2.126,4	-2,0	1.435,4	1.447,2	-0,8	647,5	679,3	-4,7
darunter:									
Schweden	826,0	869,3	-5,0	573,0	611,2	-6,2	253,0	258,2	-2,0
Dänemark	756,4	719,8	5,1	750,6	709,1	5,9	5,8	10,7	-45,8
Finnland	317,6	342,5	-7,3	28,6	34,7	-17,7	289,0	307,8	-6,1
Litauen	85,3	110,4	-22,7	38,2	54,8	-30,3	47,1	55,6	-15,2
Lettland	52,5	42,7	23,1	32,4	29,6	9,5	20,1	13,1	53,9
Norwegen	35,7	29,9	19,4	12,2	6,8	78,4	23,6	23,1	2,0
Estland	7,6	7,2	6,9	0,3	0,4	-27,5	7,4	6,8	8,9
Russ. Föderation	0,9	4,3	-79,6	0,1	0,3	-68,0	0,8	4,1	-80,3

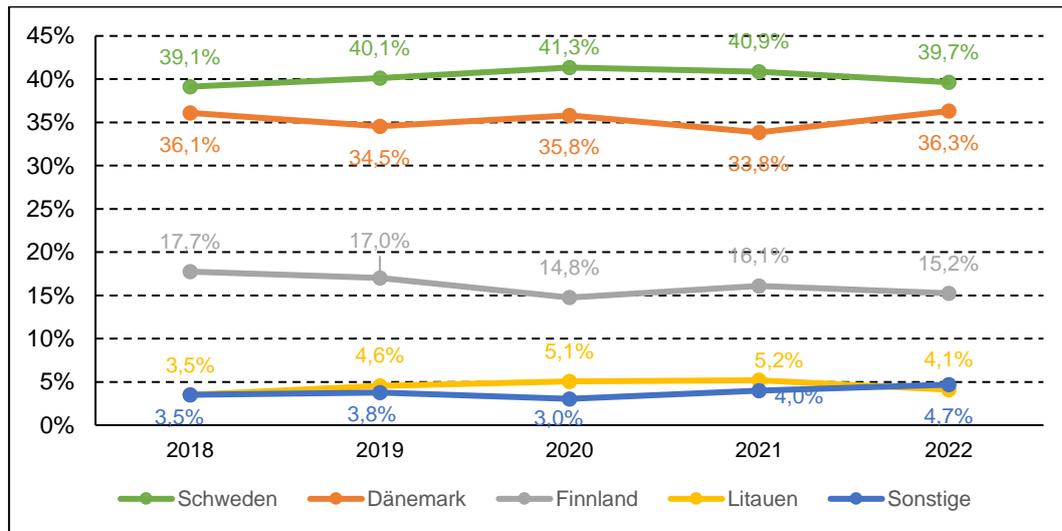
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigne Darstellung.

Abbildung 17 stellt die Entwicklung der Anteile der einzelnen Länder an den RoRo-Verkehren der deutschen Ostseehäfen im Zeitraum von 2018 bis 2022 dar. Danach wurden im gesamten Betrachtungszeitraum jedes Jahr die meisten Fahrzeuge im RoRo-Verkehr mit Schweden umgeschlagen. Mit Ausnahme der Jahre 2018 und 2022 lag der Anteil Schwedens am gesamten Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr stets über 40 Prozent, zuletzt erreichte er im Jahr 2022 rund 39,7 Prozent (2021: 40,9 Prozent). Der Anteil des zweitwichtigsten Partnerlandes Dänemark am gesamten Fahrzeugumschlag erhöhte sich von rund 33,8 Prozent im Jahr 2021 auf rund 36,3 Prozent im Jahr 2022. Dagegen nahmen die Anteile Finnlands und Litauens an den RoRo-Verkehren der deutschen Ostseehäfen im Vergleichszeitraum jeweils um rund 0,9 Prozentpunkte auf rund 15,2 Prozent bzw. 4,1 Prozent ab. Die übrigen Destinationen vereinten im Jahr 2022 einen Anteil von rund 4,7 Prozent.

Anteilsentwicklung

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

Abbildung 17: Anteile der wichtigsten Partnerländer im RoRo-Verkehr mit deutschen Ostseehäfen seit 2018

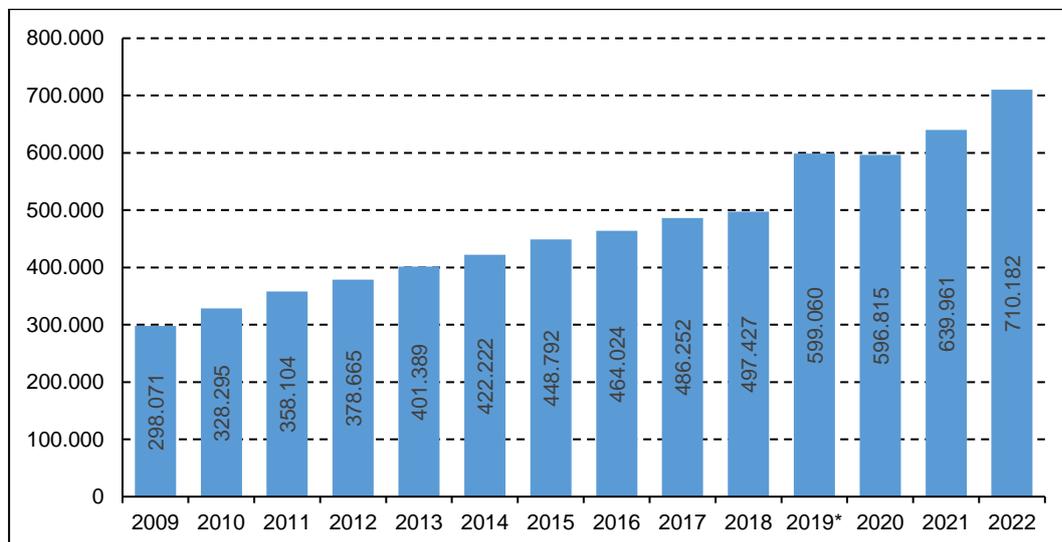


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke, die Dänemark mit Schweden verbindet, stiegen von rund 640 Tsd. Einheiten im Jahr 2021 um rund 11,0 Prozent auf rund 710 Tsd. Einheiten im Jahr 2022. Aufgrund einer Ausweitung der in dieser Zahl berücksichtigten Fahrzeuge sind die Ergebnisse für die Jahre ab 2019 mit den Daten früherer Jahre nicht direkt vergleichbar (siehe Abbildung 18).

Dänemark,
Öresundbrücke

Abbildung 18: Zahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke seit 2009



* 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 ab dem Jahr 2019 mit den Vorjahren ist damit nicht gegeben.

Quelle: Øresundsbron. Eigene Darstellung.

4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen

Abbildung 19 stellt den Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr im Ostseeraum im Zeitraum von 2018 bis 2022 differenziert für die vier größten deutschen Fährhäfen dar. Der Seehafen

Fahrzeugumschlag in
den großen Ostseehäfen
- Lübeck

Lübeck wies demnach während des gesamten Betrachtungszeitraums den höchsten Fahrzeugumschlag aller Häfen auf. Im Jahr 2022 wurden dort rund 742 Tsd. Fahrzeuge im RoRo-Verkehr umgeschlagen; ein Rückgang von rund 50 Tsd. Einheiten bzw. rund 6,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Im Jahr 2022 war Schweden mit einem Fahrzeugumschlag von rund 417 Tsd. Einheiten weiterhin das wichtigste Partnerland, gefolgt von Finnland mit rund 262 Tsd. Einheiten. Kumuliert entfielen im Jahr 2022 rund 91,5 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags Lübecks im RoRo-Verkehr auf diese beiden Länder.

Der Seehafen Puttgarden befindet sich im Norden der Ostseeinsel Fehmarn in Sichtweite zu Dänemark. Insgesamt wurden auf der Relation Puttgarden-Rødby im Jahr 2022 über 581 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger) befördert, rund 24 Tsd. Einheiten bzw. rund 4,3 Prozent mehr als im Jahr 2021. Dies war das höchste Umschlagsergebnis der letzten fünf Jahre.

- Puttgarden

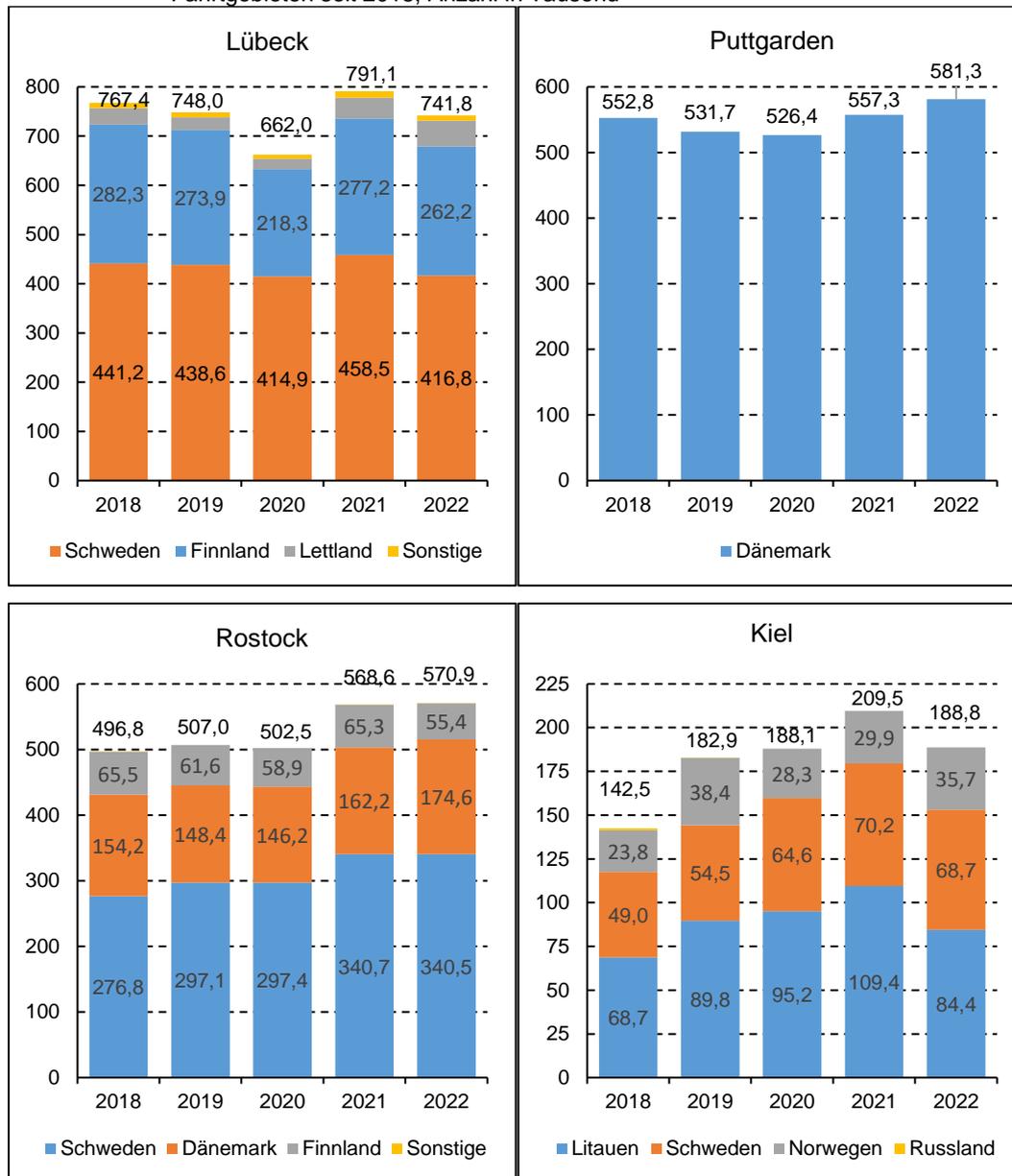
Im Seehafen Rostock werden die meisten Fahrzeuge im RoRo-Verkehr mit Schweden umgeschlagen. Von den insgesamt rund 571 Tsd. Fahrzeugumschlägen in Rostock im Jahr 2022 entfielen rund 341 Tsd. Einheiten bzw. rund 59,6 Prozent auf Schweden. Weitere wichtige Partnerländer Rostocks im RoRo-Verkehre waren – wie die Jahre zuvor – Dänemark (175 Tsd. Einheiten) und Finnland (55 Tsd. Einheiten). Insgesamt stieg der Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr in Rostock im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2 Tsd. Einheiten bzw. rund 0,4 Prozent. Wie Puttgarden erzielte Rostock damit im Jahr 2022 sein höchstes Umschlagsergebnis der letzten fünf Jahre

- Rostock

Im Seehafen Kiel sank die Anzahl der im RoRo-Verkehr umgeschlagenen Fahrzeuge im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,9 Prozent auf knapp 189 Tsd. Einheiten. Wie in den Vorjahren fanden RoRo-Verkehre ausschließlich mit Litauen (84 Tsd. Einheiten), Schweden (69 Tsd. Einheiten) und Norwegen (36 Tsd. Einheiten) statt. Rückläufigen Fahrzeugumschlägen mit Litauen und Schweden standen im Vergleich zum Jahr 2021 Zuwächse mit Norwegen gegenüber.

- Kiel

Abbildung 19: Fahrzeugumschlag der wichtigsten deutschen Ostseehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten seit 2018, Anzahl in Tausend

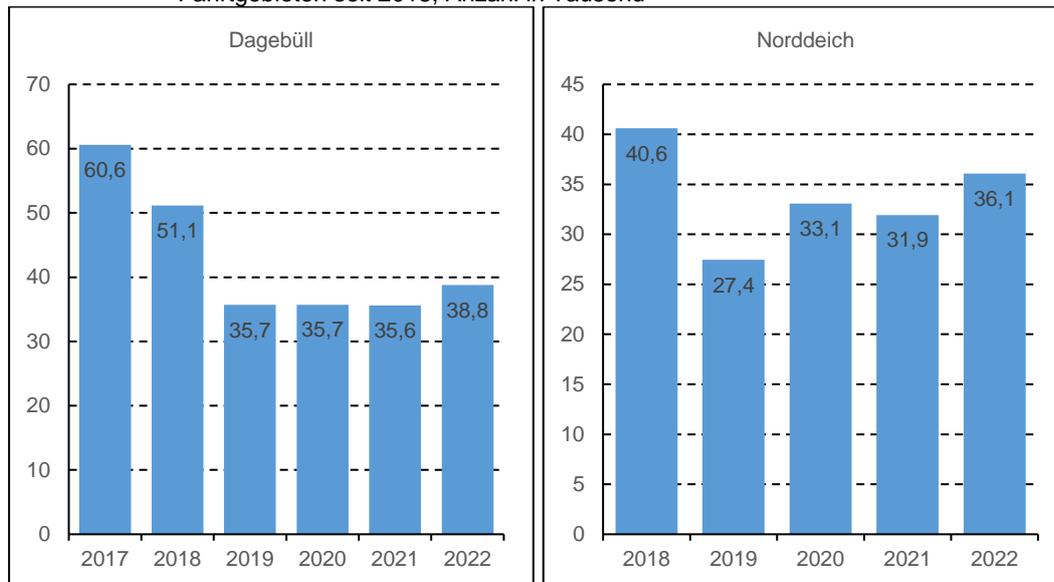


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr mit den deutschen Nordseehäfen sind im Vergleich zu den Ostseehäfen von geringerer Bedeutung. Abbildung 20 stellt dahingehend die Entwicklung des Fahrzeugumschlags in den aufkommensstarken Nordseehäfen Dagebüll und Norddeich für den Zeitraum von 2018 bis 2022 dar. In Dagebüll wurden im Jahr 2022 knapp 39 Tsd. Fahrzeuge umgeschlagen, in Norddeich rund 36 Tsd. Fahrzeuge. Beide Seehäfen übertrafen damit ihre Umschlagsergebnisse des Vorjahres. Im Falle beider Häfen erfolgten die Fahrzeugumschläge im Rahmen innerdeutscher RoRo-Verkehre, sogenannter Inselverkehre.

Nordseehäfen
Dagebüll und Norddeich

Abbildung 20: Fahrzeugumschlag der wichtigsten deutschen Nordseehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten seit 2018, Anzahl in Tausend



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

Anhang A

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

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2022	2021	Δ	2022	2021	Δ	2022	2021	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	2.082,9	2.126,4	-2,0	1.010,4	1.033,3	-2,2	1.072,5	1.093,1	-1,9
darunter:									
Schweden	826,0	869,3	-5,0	403,0	419,9	-4,0	423,0	449,5	-5,9
Dänemark	756,4	719,8	5,1	367,3	346,4	6,0	389,1	373,4	4,2
Finnland	317,6	342,5	-7,3	149,4	168,0	-11,1	168,2	174,5	-3,6
Litauen	85,3	110,4	-22,7	41,1	56,1	-26,7	44,2	54,3	-18,6
Lettland	52,5	42,7	23,1	26,8	21,5	24,6	25,7	21,1	21,7
Norwegen	35,7	29,9	19,5	18,1	14,9	21,6	17,6	15,0	17,4
Estland	7,6	7,2	6,9	3,9	3,9	-0,3	3,8	3,3	15,4
Russ. Föderation	0,9	4,3	-79,6	0,5	2,3	-79,3	0,4	2,0	-80,0

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



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Logistik und Mobilität
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
Bundesamt für Logistik und Mobilität

Stand des Berichtes: August 2023

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

... aktiv für den Güterverkehr
