



Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2023

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung.....	2
2 Gesamtentwicklung.....	4
2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten.....	4
2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen	14
2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten.....	18
2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen	21
3 Containerverkehre.....	25
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten	25
3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen	30
4 RoRo-Verkehre	32
4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten	32
4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen	36
Anhang	39

1 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Seehäfen im Jahr 2023. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr stand im Jahr 2023 weiterhin unter dem Einfluss des Ukraine-Krieges und anhaltend schwieriger weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen. Insgesamt sank der Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 6,3 Prozent auf rund 155,0 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 Vergleich zum Jahr 2022 um rund 4,1 Prozent auf rund 267,8 Mio. t abnahm, fiel auf rund 57,9 Prozent. Maßgeblich waren vor allem Umschlagsrückgänge im Verkehr mit der Russischen Föderation (-87,3 Prozent), Dänemark (-8,2 Prozent), Finnland (-6,7 Prozent) und Schweden (-5,9 Prozent), die durch Umschlagszuwächse u.a. im innerdeutschen Verkehr (+6,2 Prozent) sowie auf den Relationen mit Norwegen (+10,6 Prozent) und dem Vereinigten Königreich (+5,5 Prozent) nur teilweise kompensiert wurden. Güterumschlag deutscher Seehäfen
- Nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern bildeten im Jahr 2023 mit rund 53,0 Mio. t – wie in den Vorjahren – die wichtigste Güterabteilung im Kurzstreckenseeverkehr deutscher Häfen. Im Vorjahresvergleich sank der Umschlag um rund 3,6 Mio. t bzw. rund 6,3 Prozent. Der Umschlag der zweitwichtigsten Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ ging um rund 14,0 Prozent auf rund 18,3 Mio. t zurück. Bei den volumenträchtigen Güterabteilungen „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (-11,3 Prozent), „Chemische Erzeugnisse etc.“ (-6,3 Prozent) und „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“ (-3,9 Prozent) kam es ebenfalls zu Umschlagsrückgängen, Umschlagszuwächse gab es u.a. bei Erzen, Steinen und Erden u.ä. (+3,7 Prozent) sowie Nahrungs- und Genussmitteln (+3,2 Prozent). Im Zuge der Substitution russischer Einfuhren wurden fossile Energieträger im Jahr 2023 größtenteils aus den USA, Norwegen und dem Vereinigten Königreich bezogen. Güterabteilungen
- Sämtliche Ladungsarten wiesen im Jahr 2023 im Kurzstreckenseeverkehr ein geringeres Umschlagsvolumen als im Vorjahr auf. Die Güterumschläge von festen und flüssigen Massengütern fielen um rund 4,5 Prozent bzw. rund 4,2 Prozent auf jeweils rund 34,4 Mio. t; der Containerumschlag sank um rund 9,0 Prozent. Die Umschläge von Stückgütern (-7,2 Prozent), nichtselbstfahrenden Einheiten (-10,1 Prozent) und selbstfahrenden Einheiten (-4,3 Prozent) nahmen im Vergleich zum Jahr 2022 ebenfalls ab. Ladungsarten
- Mit rund 36,2 Mio. t entfiel im Jahr 2023 weiterhin der größte Teil des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg; auf den Häfen

weiteren Plätzen folgten die Bremischen Häfen mit rund 29,3 Mio. t und Rostock mit rund 19,4 Mio. t. Insgesamt entfielen im Jahr 2023 rund 42,2 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, z.B. Wilhelmshaven und Stade, auf bestimmte Güterarten spezialisiert.

- Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr nahm im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,5 Prozent auf rund 4,8 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 8,5 Prozent auf rund 12,7 Mio. t sank, stieg auf rund 37,5 Prozent (2022: 37,1 Prozent). Deutliche Rückgänge gab es im Vergleichszeitraum u.a. bei den Containerumschlägen mit Dänemark (-14,9 Prozent), Schweden (-12,7 Prozent), dem Vereinigten Königreich (-5,3 Prozent) und Norwegen (-4,2 Prozent). Diesen standen Zuwächse u.a. im Containerumschlag mit Litauen (+24,5 Prozent), Finnland (+11,6 Prozent) sowie im innerdeutschen Verkehr (+5,9 Prozent) gegenüber. Nach mehreren Angriffen auf Frachtschiffe vor der jemenitischen Küste setzten mehrere Reedereien Mitte Dezember 2023 die Passage durch das Rote Meer und den Suez-Kanal aus und routen ihre Containerschiffe seitdem ums Kap der Guten Hoffnung. Nach anfänglichen Schiffsverspätungen, u.a. in Hamburg und Bremerhaven, haben sich die logistischen Abläufe bereits im 1. Quartal 2024 weitgehend den geänderten Schiffsrouten angepasst.
- Die Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr sanken im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 5,9 Prozent auf rund 2,14 Mio. Einheiten (1,56 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger), 0,58 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger). Hiervon entfielen rund 1,94 Mio. Einheiten auf den Ostseeraum. Die wichtigsten Partnerländer mit Anteilen von rund 40,5 Prozent bzw. rund 35,9 Prozent am gesamten Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr waren im Jahr 2023 weiterhin Schweden und Dänemark. Mit rund 700 Tsd. Einheiten erfolgten die meisten Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr im Jahr 2023 im Seehafen Lübeck, gefolgt von Puttgarden (550 Tsd. Einheiten) und Rostock (510 Tsd. Einheiten). Rund 82,1 Prozent der Finnlandverkehre wurden im Jahr 2023 über Lübeck abgewickelt, rund 78,5 Prozent der Dänemarkverkehre über Puttgarden. Die aufkommensträchtigen Verkehre mit Schweden teilten sich hauptsächlich Lübeck und Rostock.

Containerverkehre

RoRo-Verkehre

2 Gesamtentwicklung

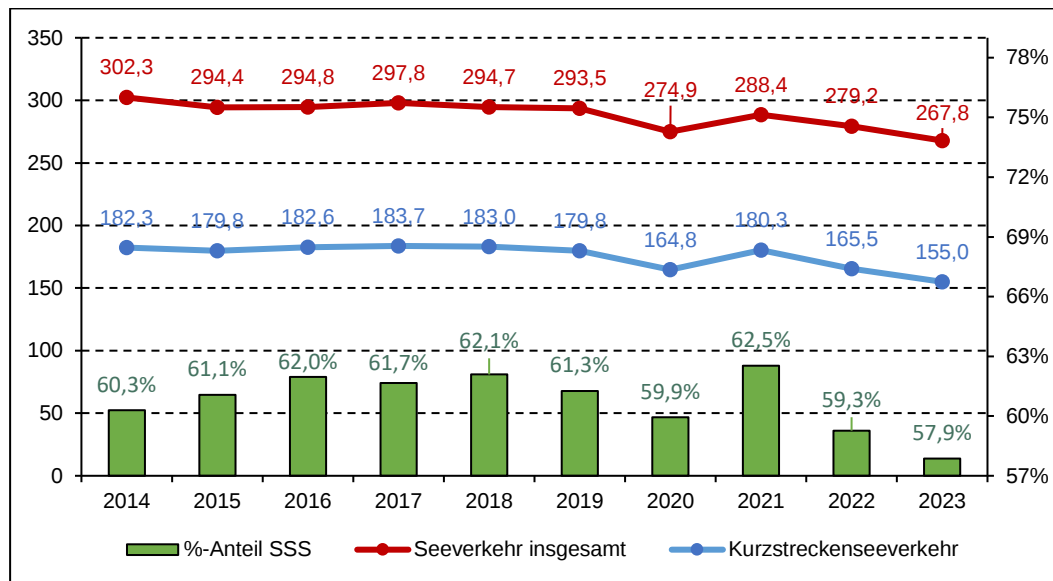
2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

Der Seegüterumschlag deutscher Häfen nahm im Jahr 2023 im dritten Jahr in Folge ab. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes fiel der Güterumschlag (ohne Eigengewichte der Ladungsträger) deutscher Häfen im Seeverkehr von rund 279,2 Mio. t im Jahr 2022 um rund 4,1 Prozent auf rund 267,8 Mio. t im Jahr 2023 (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 165,5 Mio. t im Jahr 2022 um rund 6,3 Prozent auf rund 155,0 Mio. t im Jahr 2023. Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seegüterumschlag sank damit von rund 59,3 Prozent im Jahr 2022 auf rund 57,9 Prozent im Jahr 2023. Dies war ebenfalls der niedrigste Stand der letzten zehn Jahre. Nach mehreren Angriffen auf Frachtschiffe vor der jemenitischen Küste setzten mehrere Reedereien Mitte Dezember 2023 die Passage durch das Rote Meer und den Suez-Kanal aus. Seit Jahresbeginn 2024 ist die Anzahl an Containerschiffen, die das Rote Meer und den Suezkanal passieren, um durchschnittlich mehr als 60 Prozent gesunken. Gleichzeitig verdreifachte sich die Menge an Schiffen rund ums Kap der Guten Hoffnung vor Afrika. Die Änderungen der Schifffahrtsrouten wirkten sich anfangs u.a. in Form von Schiffsverspätungen, der Nicht-Einhaltung von Lieferterminen und der Erhöhung der Frachtraten aus. In den deutschen Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven nahm die Anzahl der ankommenden Schiffe im Dezember 2023 und Januar 2024 deutlich ab. Zwischenzeitlich haben sich die logistischen Abläufe weitgehend den geänderten Schiffsrouten angepasst; bereits im Februar 2024 hatte sich die Lage in den deutschen Nordseehäfen und den für Deutschland wichtigen ARA-Häfen wieder entspannt.

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

Abbildung 1: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2014 bis 2023 in Mio. t, Anteile in Prozent

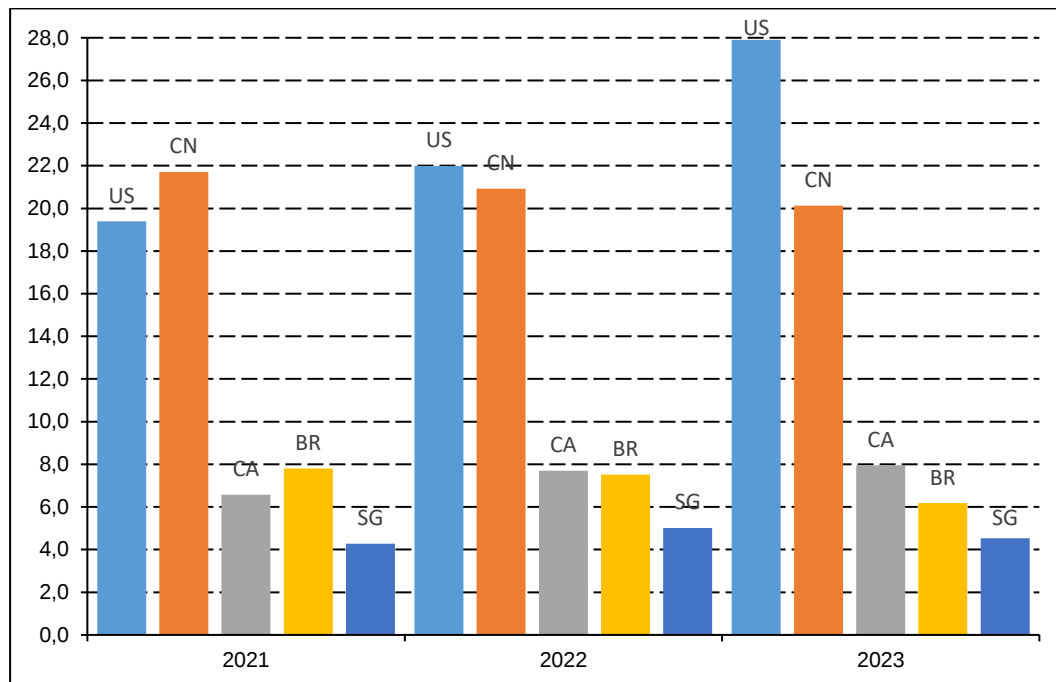


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen.

Nachdem die Deep-Sea-Verkehre im Jahr 2022 im Vorjahresvergleich noch um rund 5,2 Prozent zugelegt hatten, gingen sie im Jahr 2023 um rund 0,8 Prozent zurück. Abbildung 2 zeigt dahingehend die jüngere Entwicklung des Seegüterumschlags deutscher Häfen mit den fünf aufkommensträftigsten Partnerländern des Jahres 2023. Der Seegüterumschlag mit den USA stieg demnach von rund 22,0 Mio. t im Jahr 2022 um rund 26,9 Prozent auf rund 27,9 Mio. t im Jahr 2023. Der Seegüterumschlag mit China entwickelte sich zuletzt rückläufig und erreichte im Jahr 2023 noch rund 20,1 Mio. t (2022: 20,9 Mio. t). Weitere wichtige Partnerländer deutscher Seehäfen im Rahmen von Deep-Sea-Verkehren waren im Jahr 2023 Kanada (8,0 Mio. t), Brasilien (6,2 Mio. t) und Singapur (4,5 Mio. t).

Top 5-Partnerländer
Deep-Sea-Verkehr

Abbildung 2: Top 5-Partnerländer deutscher Seehäfen im Deep-Sea-Verkehr im Zeitraum von 2021 bis 2023, Seegüterumschlag in Mio. t



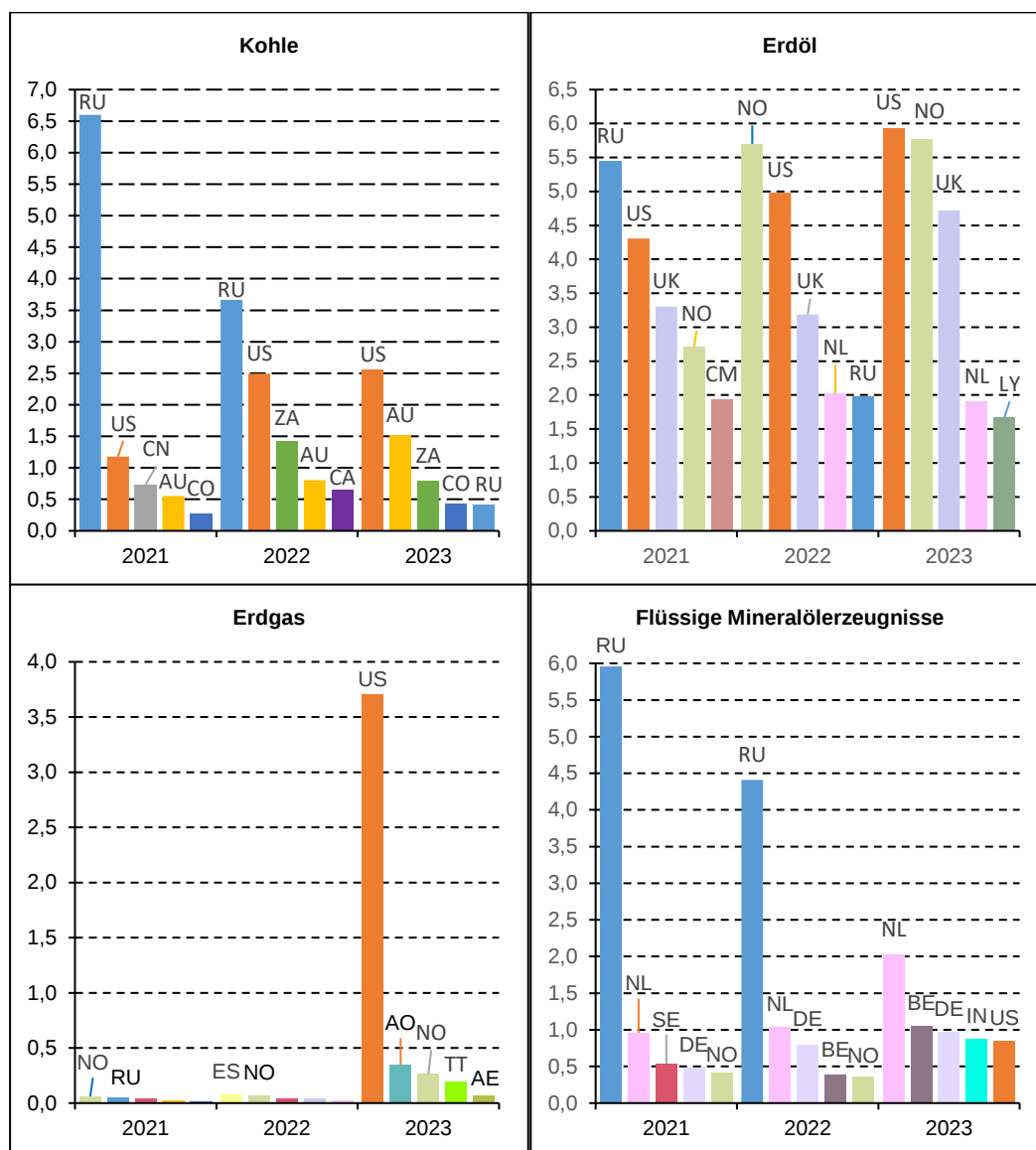
Abkürzungen: BR – Brasilien, CA – Kanada, CN – China, US – Vereinigte Staaten von Amerika, SG – Singapur.
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im Jahr 2021 war die Russische Föderation das aufkommensstärkste Partnerland deutscher Seehäfen beim seeseitigen Empfang von Kohle, Erdöl und flüssigen Mineralerzeugnissen. Die im Jahr 2022 aufgrund des Ukraine-Krieges gegen die Russische Föderation verhängten Sanktionen hatten daher starke Auswirkungen auf den seeseitigen Empfang deutscher Seehäfen. Fossile Energieträger, die zuvor aus der Russischen Föderation bezogen wurden, wurden in der Folge durch Lieferungen aus anderen Staaten, insbesondere den USA, Norwegen und dem Vereinigten Königreich, substituiert. Die hieraus resultierenden strukturellen Verschiebungen beim seeseitigen Empfang deutscher Seehäfen von fossilen Energieträgern fasst Abbildung 3 zusammen. Erdgas spielte im seeseitigen Empfang bis zum Jahr 2022 nur eine sehr geringe Rolle, da es hauptsächlich über Pipelines aus der Russischen Föderation nach Deutschland importiert wurde. Durch die Einfuhr von Flüssigerdgas (LNG), vor allem aus den USA, ist die Bedeutung dieses Energieträgers im Jahr 2023 für den seeseitigen Empfang deutlich gestiegen. Insgesamt belief sich die Einfuhr von Erdgas aus den USA im Jahr 2023 auf rund 3,7 Mio. t. An der Nord- und Ostsee entstanden dafür die ersten deutschen LNG-Terminals¹.

Seeseitiger Empfang
fossiler Energieträger

¹ Im Dezember 2022 nahm das Flüssiggasterminal in Wilhelmshaven als erstes deutsches Terminal den Betrieb auf. Es folgten die Terminals in Lubmin im Januar 2023 und Brunsbüttel im März 2023. Das LNG-Terminal in Stade ging als viertes deutsches Terminal im Dezember 2023 in Betrieb. Siehe hierzu: Bundesnetzagentur veröffentlicht Zahlen zur Gasversorgung 2023. Pressemitteilung vom 04.01.2024. <https://www.bundesnetzagentur.de/997440>. Zuletzt abgerufen am 21.06.2024.

Abbildung 3: Seeseitiger Empfang deutscher Häfen von fossilen Energieträgern im Zeitraum von 2021 bis 2023 nach Herkunftsländern, in Mio. t



Abkürzungen: AE – Vereinigte Arabische Emirate, AO – Angola, AU – Australien, BE – Belgien, CA – Kanada, CM – Kamerun, CO – Kolumbien, CN – China, DE – Deutschland, ES – Spanien, IN – Indien, LY – Libyen, NL – Niederlande, NO – Norwegen, RU – Russische Föderation, SE – Schweden, TT – Trinidad & Tobago, UK – Vereinigtes Königreich, US – Vereinigte Staaten von Amerika, ZA – Südafrika.

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

Tabelle 1 differenziert den Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen nach Fahrtgebieten. Entgegen der rückläufigen Gesamtentwicklung legten die innerdeutschen Seeverkehre von rund 8,6 Mio. t im Jahr 2022 um rund 6,2 Prozent auf rund 9,1 Mio. t im Jahr 2023 zu. Der Güterumschlag mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union nahm im Vergleichszeitraum hingegen um rund 4,0 Prozent auf rund 92,0 Mio. t. ab. Die aufkommensstärksten EU-Partnerländer im Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen waren im Jahr 2023 weiterhin Schweden (23,0 Mio. t), Finnland (13,0 Mio. t), Dänemark (12,4 Mio. t) und die Niederlande (11,2 Mio. t). Der Warenaustausch mit europäischen Nicht-EU-Ländern ging von rund 52,9 Mio. t im Jahr 2022 um rund 16,9 Prozent auf rund 44,0 Mio. t im Jahr 2023 zurück – vor allem aufgrund des abermaligen hohen Rückgangs der Güterumschläge mit der Russischen Föderation, die mit rund 1,7 Mio. t im Jahr 2023

Kurzstreckenseeverkehr
nach Fahrtgebieten
- Deutsche Seehäfen

im Vergleich zum Vorjahr um rund 87,3 Prozent sanken. Ebenfalls rückläufig entwickelte sich der seeseitige Warenaustausch mit der Türkei, der im Vergleichszeitraum um rund 8,9 Prozent auf rund 3,5 Mio. t abnahm. Zum aufkommensstärksten Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr deutscher Häfen stieg im Jahr 2023 Norwegen auf mit einem Umschlagsvolumen von rund 25,1 Mio. t; im Vergleich zum Jahr 2022 bedeutete dies einen Anstieg um rund 10,6 Prozent. Der seeseitige Warenaustausch mit dem Vereinigten Königreich stieg von rund 12,4 Mio. t im Jahr 2022 um rund 5,5 Prozent auf rund 13,1 Mio. t im Jahr 2023. Die Kurzstreckenseeverkehre mit Staaten außerhalb Europas legten im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 22,8 Prozent auf rund 9,9 Mio. t zu; vor allem aufgrund eines deutlichen Anstiegs der Seeverkehre mit Marokko, dem im Jahr 2023 mit rund 4,3 Mio. t aufkommensstärksten außereuropäischen Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen.

Tabelle 1: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2023	2022	Δ	2023	2022	Δ	2023	2022	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands ¹	9,1	8,6	6,2	4,5	4,3	6,2	4,5	4,3	6,2
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	145,9	156,9	-7,0	88,8	97,5	-8,9	57,1	59,4	-3,9
Europa	136,0	148,8	-8,6	84,7	94,4	-10,3	51,3	54,4	-5,7
Europäische Union ¹	92,0	95,9	-4,0	51,2	52,5	-2,6	40,9	43,4	-5,8
darunter:									
Schweden	23,0	24,4	-5,9	11,9	13,2	-9,2	11,0	11,3	-2,0
Finnland	13,0	13,9	-6,7	8,6	8,8	-2,6	4,4	5,1	-13,9
Dänemark	12,4	13,5	-8,2	5,7	5,9	-2,7	6,7	7,6	-12,4
Niederlande	11,2	11,8	-4,6	7,5	7,8	-2,9	3,7	4,0	-7,9
Polen	5,7	5,9	-3,2	3,5	3,6	-3,5	2,3	2,3	-2,7
Belgien	5,5	6,7	-18,4	2,4	2,5	-5,0	3,1	4,2	-26,4
Spanien	5,1	3,5	45,7	2,6	1,9	38,3	2,5	1,6	54,1
Litauen	4,5	4,0	11,6	2,3	2,3	0,6	2,2	1,7	26,2
Lettland	3,7	3,8	-3,1	2,4	2,5	-2,5	1,3	1,3	-4,2
Frankreich	2,3	2,5	-5,1	1,6	1,4	11,2	0,8	1,1	-26,4
Estland	1,9	2,0	-5,0	1,3	1,3	4,0	0,6	0,7	-20,8
Griechenland	0,9	1,3	-33,4	0,2	0,3	-37,2	0,7	1,0	-32,3
Portugal	0,9	1,1	-22,6	0,4	0,7	-42,3	0,5	0,5	6,1
Italien	0,7	0,9	-21,7	0,2	0,3	-32,6	0,5	0,6	-15,6
Irland	0,7	0,4	51,5	0,3	0,1	71,9	0,4	0,3	40,9
übrige europäische Länder	44,0	52,9	-16,9	33,5	41,9	-20,0	10,5	11,1	-5,3
darunter:									
Norwegen	25,1	22,7	10,6	22,0	19,6	11,9	3,2	3,1	2,2
Vereinigtes Königreich	13,1	12,4	5,5	8,0	7,5	5,9	5,1	4,9	4,9
Türkei	3,5	3,8	-8,9	1,5	1,8	-20,0	2,0	2,0	1,2
Russische Föderation	1,7	13,4	-87,3	1,7	12,5	-86,4	0,0	0,9	-99,1
Übrige Länder	9,9	8,1	22,8	4,1	3,1	35,4	5,8	5,0	15,1
darunter:									
Marokko	4,3	3,5	22,8	0,6	0,9	-33,6	3,7	2,6	42,5
Libysch-Arabische Dschamahirija	1,9	0,4	401,7	1,8	0,4	403,5	0,1	0,0	369,3
Ägypten	1,8	2,3	-20,0	0,7	1,0	-23,9	1,1	1,3	-17,0
Insgesamt	155,0	165,5	-6,3	93,4	101,7	-8,2	61,6	63,7	-3,3

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.

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 2023 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. Insgesamt erfolgten im Jahr 2023 rund 54,7 Prozent des gesamten Seegüterumschlags niederländischer Häfen im Kurzstreckenseeverkehr mit euro-

Güterumschlag ausgewählter EU-Staaten

päischen Nicht-EU-Staaten; bezogen auf Belgien und Frankreich lagen die entsprechenden Anteilswerte bei rund 39,6 Prozent bzw. rund 33,3 Prozent. Deutschland erreichte diesbezüglich einen Anteilswert von rund 28,4 Prozent. Polnische und deutsche Seehäfen erzielten im Jahr 2023 den überwiegenden Teil ihrer Umschlagsleistungen im Kurzstreckenseeverkehr mit Häfen anderer EU-Staaten (65,2 Prozent bzw. 60,8 Prozent). Für polnische Häfen war Deutschland mit einem Güterumschlag von rund 14,6 Mio. t im Jahr 2023 das wichtigste Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr, gefolgt von Norwegen mit rund 14,3 Mio. t. In Frankreich kam den inländischen Verkehren mit einem Güterumschlag von rund 14,5 Mio. t im Jahr 2023 eine vergleichsweise hohe Bedeutung zu. Aufkommensstärkste Handelspartner Frankreichs im Kurzstreckenseeverkehr waren im Jahr 2023 das Vereinigte Königreich (26,1 Mio. t), die Niederlande (9,3 Mio. t) und Spanien (8,9 Mio. t). 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 2023 rund 19,0 Mio. t bzw. rund 17,6 Prozent des gesamten Seegüterumschlags französischer Häfen auf Kurzstreckenseeverkehre mit Staaten außerhalb Europas. Die Russische Föderation gehörte im Jahr 2023 lediglich noch bei Belgien zu den fünf Handelspartnern mit den höchsten Güterumschlägen; der Seegüterumschlag betrug hier rund 10,6 Mio. t.

Tabelle 2: Güterumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2023 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	155,0	100	140,8	100	236,4	100	107,9	100	101,4	100
Europa	145,1	93,6	127,8	90,7	215,7	91,3	88,8	82,4	86,7	85,5
Europäische Union	101,1	65,2	72,0	51,2	86,4	36,5	52,9	49,1	61,6	60,8
darunter:										
Schweden	23,0	14,8	10,7	7,6	7,5	3,2	1,0	1,0	11,2	11,1
Finnland	13,0	8,4	6,4	4,6	7,4	3,1	0,5	0,4	3,6	3,6
Dänemark	12,4	8,0	2,8	2,0	3,7	1,6	0,3	0,2	1,8	1,8
Niederlande	11,2	7,2	3,2	2,3	4,1	1,7	9,3	8,6	10,7	10,5
Deutschland	9,1		4,0	2,8	7,5	3,2	1,3	1,2	14,6	14,4
Polen	5,7	3,7	3,9	2,8	6,9	2,9	0,6	0,5	2,2	2,1
Belgien	5,5	3,5	3,4	2,4	2,9	1,2	6,1	5,6	7,7	7,6
Spanien	5,1	3,3	8,7	6,2	10,6	4,5	8,9	8,2	2,3	2,3
Litauen	4,5	2,9	2,0	1,4	2,6	1,1	0,4	0,3	1,7	1,7
Lettland	3,7	2,4	1,5	1,1	2,4	1,0	0,3	0,3	2,2	2,2
Frankreich	2,3	1,5	10,0	7,1	9,9	4,2	14,5	13,4	1,8	1,8
Estland	1,9	1,2	1,3	0,9	1,6	0,7	0,2	0,1	0,5	0,4
Griechenland	0,9	0,6	2,4	1,7	1,9	0,8	0,8	0,8	0,0	0,0
Portugal	0,9	0,6	1,8	1,3	4,9	2,1	1,3	1,2	0,6	0,6
Italien	0,7	0,5	2,9	2,1	2,9	1,2	3,4	3,1	0,3	0,3
Irland	0,7	0,4	4,6	3,3	6,0	2,6	3,3	3,1	0,3	0,3
übrige europäische Länder	44,0	28,4	55,7	39,6	129,4	54,7	35,9	33,3	25,1	24,7
darunter:										
Norwegen	25,1	16,2	5,4	3,9	31,6	13,4	2,8	2,6	14,3	14,1
Vereinigtes Königreich	13,1	8,5	27,3	19,4	73,2	31,0	26,1	24,2	6,3	6,2
Türkei	3,5	2,2	11,5	8,1	7,2	3,0	4,0	3,7	0,9	0,8
Russische Föderation	1,7	1,1	10,6	7,5	11,0	4,7	2,3	2,2	3,5	3,4
Übrige Länder	9,9	6,4	13,0	9,3	20,6	8,7	19,0	17,6	14,7	14,5
darunter:										
Marokko	4,3	2,8	2,9	2,0	3,1	1,3	3,5	3,2	1,2	1,1
Libyen	1,9	1,2	0,5	0,3	2,3	1,0	2,7	2,5	0,8	0,8
Ägypten	1,8	1,2	4,1	2,9	8,4	3,6	3,4	3,1	11,9	11,7

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

Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 16.07.2024). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

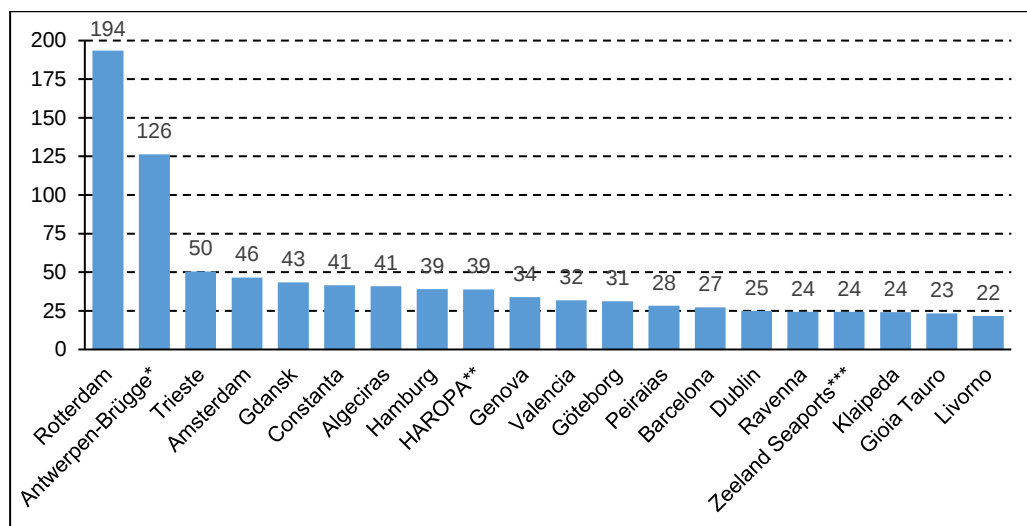
Aktuell liegen vollständige Angaben zum Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr nur bis zum Jahr 2022 vor. Insgesamt wurden im Jahr 2022 in der EU-27 im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs zu bzw. von wichtigen Häfen Waren mit einem Gesamtgewicht von knapp 2,2 Mrd. t befördert.¹ In den 20 größten Häfen der Europäischen Union wurden rund 42,3 Prozent aller Güter umgeschlagen, die über den Kurzstreckenseeverkehr zu bzw. von wichtigen EU-Häfen transportiert wurden

EU-27 Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022

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 2022 insgesamt rund 1,7 Mrd. t Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2021 bedeutete dies ein Minus von rund 4,6 Prozent.

(siehe Abbildung 4). Rotterdam blieb im Jahr 2022 mit einem Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr von rund 194 Mio. t der mit Abstand größte Seehafen in der Europäischen Union. Auf den weiteren Plätzen folgten der Hafenverbund Antwerpen-Brügge mit rund 126 Mio. t, Trieste (50 Mio. t) und Amsterdam (46 Mio. t). Der Hafen Hamburg belegte mit rund 39 Mio. t Rang 8.

Abbildung 4: Top 20 Häfen der EU im Kurzstreckenseeverkehr 2022, in Mio. t



* Die Seehäfen Antwerpen und Zeebrügge haben sich im Jahr 2022 zu einem Hafenverband Antwerpen-Brügge zusammengeschlossen.

** Verbund der Häfen Le Havre, Rouen und Paris.

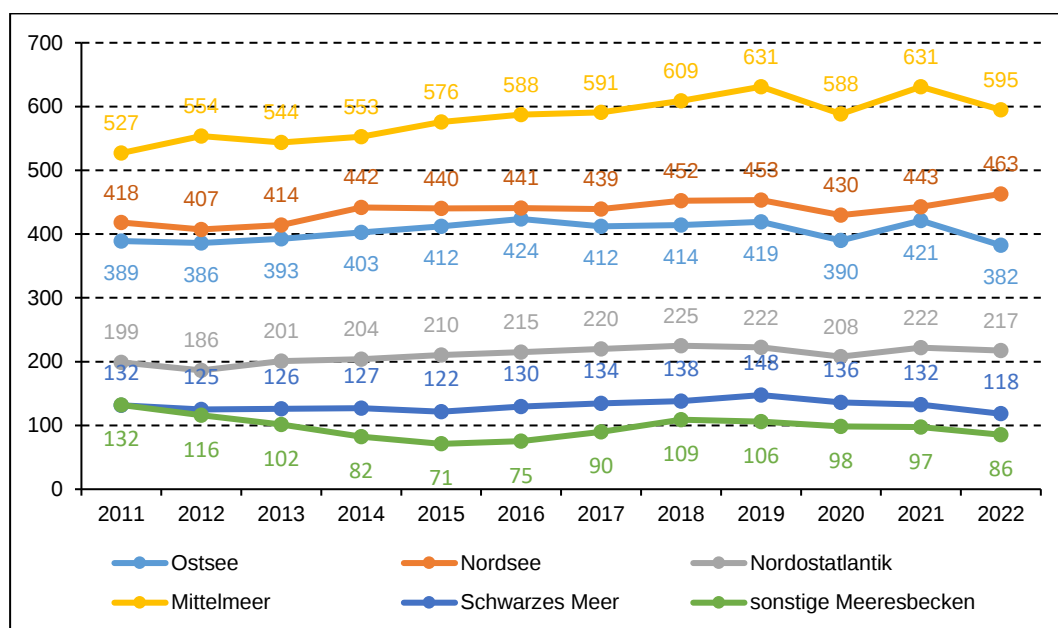
*** Verbund der Seehäfen Terneuzen und Vlissingen.

Quelle: Eurostat (Stand: 16.05.2024). Eigene Darstellung.

Nach Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat) war die Nordsee im Jahr 2022 die einzige Meeresregion, die gegenüber dem Jahr 2021 einen Anstieg des Seegüterumschlags verzeichnete. Der Seegüterumschlag stieg dort von rund 442,8 Mio. t im Jahr 2021 um rund 4,6 Prozent auf rund 463,1 Mio. t im Jahr 2022. Mit insgesamt rund 595,0 Mio. t entfielen im Jahr 2022 rund 32,0 Prozent des gesamten Seegüterumschlags im EU-Kurzstreckenseeverkehr auf den Mittelmeerraum, im Vergleich zum Jahr 2022 (630,9 Mio. t) entsprach dies einem Rückgang von rund 5,7 Prozent. Weitere wichtige Meeresregionen waren im Jahr 2022 das Ostseegebiet mit einem Seegüterumschlag von rund 382,4 Mio. t (2021: 421,1 Mio. t) und der Nordostatlantik mit rund 217,3 Mio. t (2021: 221,7 Mio. t). Der Seegüterumschlag im Schwarzen Meer ging von rund 132,4 Mio. t im Jahr 2021 um rund 10,7 Prozent auf rund 118,3 Mio. t im Jahr 2022 zurück.

Entwicklung des EU-27 Kurzstreckenseeverkehrs nach Meeresregion

Abbildung 5: Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr nach Meeresregionen im Zeitraum von 2011 bis 2022 in Mio. t



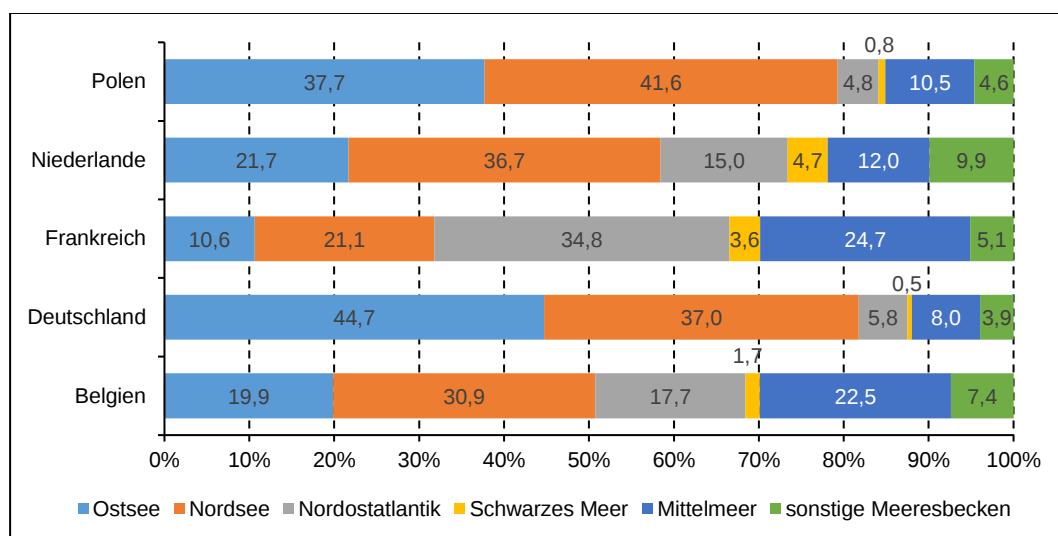
Anmerkung: Das Vereinigte Königreich ist im Jahr 2020 aus der Europäischen Union ausgeschieden. Hinsichtlich eines besseren Vergleichs der Jahresergebnisse ist der Seegüterumschlag des Vereinigten Königreichs für sämtliche Jahre nicht mehr mit einbezogen worden.

Quelle: Eurostat (Stand: 16.05.2024). Eigene Darstellung.

Abbildung 6 stellt den Seegüterumschlag polnischer, niederländischer, französischer, deutscher und belgischer Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 nach Meeresregionen gegenüber. Aufgrund der geographischen Nähe sind der Nord- und Ostseeraum für Deutschland und Polen von großer Bedeutung. Kumuliert rund 81,7 Prozent des gesamten deutschen Seegüterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr entfiel im Jahr 2022 auf die Haupthäfen an der Ost- und Nordsee, im Falle Polens lag der kumulierte Anteil bei rund 79,3 Prozent. Die niederländischen und belgischen Haupthäfen wiesen bezüglich der beiden Meeresregionen etwas geringere Anteilswerte in Höhe von rund 58,4 Prozent bzw. rund 50,8 Prozent auf. Kurzstreckenseeverkehre französischer Häfen fanden im Jahr 2022 vorrangig mit Häfen am Nordostatlantik (34,8 Prozent) und im Mittelmeerraum (24,7 Prozent) statt.

Seegüterumschlag ausgewählter EU-Staaten nach Meeresregion

Abbildung 6: Seegüterumschlag polnischer, niederländischer, französischer, deutscher und belgischer Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2022 nach Meeresregionen, Anteile in %



Quelle: Eurostat (Stand: 16.05.2024). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

Von den Umschlagsrückgängen im Kurzstreckenseeverkehr war im Jahr 2023 ein Großteil der Güterabteilungen betroffen (siehe Tabelle 3). Im Jahr 2023 entfielen rund 53,0 Mio. t bzw. rund 34,2 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern. Im Vergleich zum Jahr 2022 bedeutete dies eine Abnahme um knapp 3,6 Mio. t. Rund 27,3 Mio. t des Umschlags in dieser Güterabteilung entfielen im Jahr 2023 auf den seeseitigen Empfang und rund 25,7 Mio. t auf den seeseitigen Versand. In der zweitgrößten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ legten die Güterumschläge im Kurzstreckenseeverkehr von rund 19,0 Mio. t im Jahr 2022 um rund 3,7 Prozent auf rund 19,7 Mio. t im Jahr 2023 zu, mit rund 17,1 Mio. t entfiel hiervon der Großteil auf den seeseitigen Empfang. Ein leichtes Umschlagsplus von rund 0,3 Mio. t auf rund 7,5 Mio. t verzeichnete im Vergleichszeitraum die Güterabteilung „Nahrungs- und Genussmittel“. Aufgrund rückläufiger Kohleimporte nahm der Güterumschlag in der drittgrößten Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ von rund 21,2 Mio. t im Jahr 2022 um rund 14,0 Prozent auf rund 18,3 Mio. t im Jahr 2023 ab. Mit rund 17,9 Mio. t entfiel im Jahr 2023 der Großteil des Umschlags auf den seeseitigen Empfang. Maßgeblich für die Abnahme waren im Vorjahresvergleich vor allem starke Umschlagsrückgänge bei russischer Importkohle (-88,7 Prozent) und der Importstopp von russischem Erdöl, die durch höhere Umschlagsmengen von fossilen Energieträgern aus dem Vereinigten Königreich (+48,1 Prozent) und Norwegen (+1,3 Prozent) nur teilweise kompensiert wurden.

Kurzstreckenseeverkehr
nach Güterabteilungen

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

	Güterumschlag					
	Insgesamt		davon:			
			Empfang		Versand	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
	In Mio. t					
Landwirtschaftliche u. verw. Erzeugnisse	8,5	8,8	3,5	4,8	5,0	4,0
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	18,3	21,2	17,9	20,6	0,3	0,7
Erze, Steine u. Erden u.ä.	19,7	19,0	17,1	16,4	2,7	2,6
Nahrungs- und Genussmittel	7,5	7,2	3,1	3,4	4,4	3,8
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	0,3	0,4	0,1	0,2	0,2	0,3
Holzw., Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	7,3	8,0	5,3	6,1	2,1	1,9
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	12,8	14,5	8,3	9,0	4,5	5,4
Chemische Erzeugnisse etc.	10,1	10,8	4,3	4,7	5,8	6,1
Sonst. Mineralerzeugnisse	2,0	2,1	0,4	0,6	1,6	1,5
Metalle und Metallerzeugnisse	3,7	4,2	1,6	1,7	2,1	2,5
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	2,1	1,9	0,9	0,8	1,2	1,1
Fahrzeuge	5,6	5,6	1,7	1,8	3,9	3,8
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	0,5	0,4	0,2	0,2	0,3	0,2
Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,0	2,5	0,9	1,4	1,1	1,0
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	0,1	0,0	0,1
Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sammelgut	1,4	1,9	0,8	1,1	0,6	0,8
Nicht identifizierbare Güter	53,0	56,5	27,3	28,7	25,7	27,8
Sonstige Güter a.n.g.	0,2	0,4	0,0	0,2	0,2	0,1
Insgesamt	155,0	165,5	93,4	101,7	61,6	63,7

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 2023 kumuliert rund 75,6 Prozent des gesamten empfangsseitigen Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr. Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete für diese vier Güterabteilungen veranschaulicht Abbildung 7. Hervorzuheben ist die weiter abnehmende Bedeutung der Russischen Föderation als Lieferantin fossiler Energieträger infolge des Ukraine-Krieges zugunsten Norwegens, das bei anderen Güterabteilungen ebenfalls anteilmäßig zulegte. Als Quelle von Gütern der Abteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ stieg der Anteil Norwegens von rund 62,3 Prozent im Jahr 2022 auf rund 70,7 Prozent im Jahr 2023, der Anteil Spaniens von rund 2,2 Prozent auf rund 3,1 Prozent. Eine rückläufige Anteilsentwicklung zeigte sich in dieser Güterabteilung hingegen mit dem Vereinigten Königreich; dessen Anteil am Kurzstreckenseeverkehr verringerte sich von rund 9,8 Prozent im Jahr 2022 auf rund 4,6 Prozent im Jahr 2023, der niederländische Anteilswert sank um rund 1,7 Prozentpunkte auf rund 4,4 Prozent. Der Anteil Norwegens am gesamten empfangsseitigen Umschlag von Gütern der Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ erhöhte sich von rund 28,1 Prozent im Jahr 2022 auf rund 33,7 Prozent im Jahr 2023, der Anteil des Vereinigten Königreichs von rund 15,7 Prozent auf rund 26,4 Prozent. Weitere wichtige Handelspartner waren im Jahr 2023 die Niederlande und Libyen mit Anteilswerten

Empfangsseitiger Umschlag nach ausgewählten Güterabteilungen und Fahrtgebieten

von rund 13,0 Prozent bzw. rund 9,3 Prozent. In der Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ verdoppelte sich der Anteil der Niederlande am Güterumschlag deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr von rund 12,1 Prozent im Jahr 2022 auf rund 24,6 Prozent im Jahr 2023. Im Vorjahrsvergleich höhere Anteile wiesen zudem u.a. Belgien (12,7 Prozent), das Vereinigte Königreich (7,4 Prozent), Norwegen (6,2 Prozent) und Schweden (5,3 Prozent) auf. Der Anteil der Russischen Föderation brach von rund 50,1 Prozent im Jahr 2022 auf rund 6,9 Prozent im Jahr 2023 ein. Die im seeseitigen Empfang umgeschlagenen, nicht näher identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehälter stammten im Jahr 2023 weiterhin vorrangig aus Schweden; allerdings nahm ihr Anteil im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 0,7 Prozentpunkte auf rund 28,5 Prozent ab. Weitere wichtige Handelspartner deutscher Seehäfen waren Finnland (15,0 Prozent), Dänemark, (14,8 Prozent), Polen (5,8 Prozent), Norwegen (5,4 Prozent) und Litauen (4,7 Prozent).

Abbildung 7: Empfangsseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2023 (äußerer Ring) und im Jahr 2022 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)

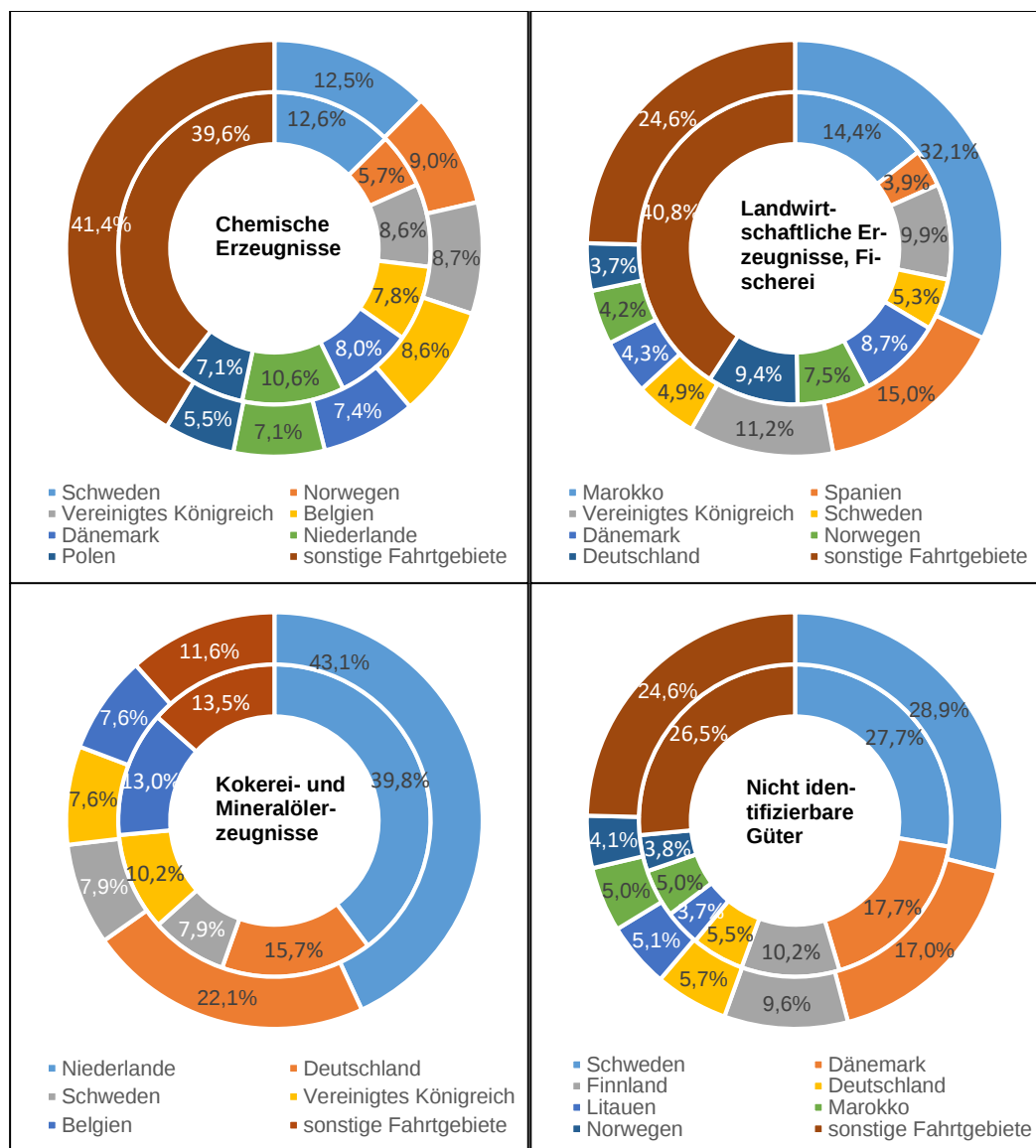


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im seeseitigen Versand deutscher Seehäfen entfielen im Jahr 2023 kumuliert rund 66,5 Prozent des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die vier umschlagsstärksten Güterabteilungen „Chemische Erzeugnisse“, „Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Fischerei“, „Kokerei und Mineralölerzeugnisse“, sowie „Nicht identifizierbare Güter“. Die Bedeutung einzelner Fahrtgebiete für diese vier Güterabteilungen veranschaulicht Abbildung 8. Wie im Vorjahr wurden chemische Erzeugnisse im Jahr 2023 vorrangig in Richtung Schweden (12,5 Prozent), Norwegen (9,0 Prozent), Vereinigtes Königreich (8,7 Prozent), Belgien (8,6 Prozent), Dänemark (7,4 Prozent), Niederlande (7,1 Prozent) und Polen (5,5 Prozent) verschifft. Beim versandseitigen Umschlag von Gütern der Abteilung „Landwirtschaftliche Erzeugnisse, Fischerei“ stieg der Anteil Marokkos an den Verschiffungen im Jahr 2023 nochmals deutlich an; er erhöhte sich von rund 14,4 Prozent im Jahr 2022 auf rund 32,1 Prozent im Jahr 2023. An zweiter und dritter Stelle der Rangfolge standen im Jahr 2023 Spanien und das Vereinigte Königreich, deren Anteile im Vergleich zum Vorjahr auf rund 15,0 Prozent bzw. 11,2 Prozent anstiegen. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2023 Schweden (4,9 Prozent), Dänemark (4,3 Prozent) und Norwegen (4,2 Prozent). Kokerei- und Mineralölerzeugnisse wurden im Jahr 2023 weiterhin in hohem Maße von deutschen Seehäfen in die Niederlande versandt; ihr Anteil am gesamten seeseitigen Versand stieg im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 3,3 Prozentpunkte auf rund 43,1 Prozent. Mit deutlichem Abstand folgten Schweden (7,9 Prozent) sowie das Vereinigte Königreich und Belgien mit jeweils rund 7,6 Prozent. Wie beim seeseitigen Empfang wird ein hoher Anteil der nicht näher identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehältern mit skandinavischen Ländern umgeschlagen. Die höchsten Anteile entfielen im Jahr 2023 auf Schweden (28,9 Prozent), Dänemark (17,0 Prozent) und Finnland (9,6 Prozent).

Versandseitiger Umschlag nach ausgewählten Güterabteilungen und Fahrtgebieten

Abbildung 8: Versandseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2023 (äußerer Ring) und im Jahr 2022 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



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

2.3 Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

Wie bereits im Jahr 2022 wiesen die deutschen Seehäfen im Jahr 2023 im Vorjahresvergleich in Bezug auf alle Ladungsarten Umschlagsrückgänge im Kurzstreckenseeverkehr auf. Der Umschlag von Massengütern im Kurzstreckenseeverkehr verringerte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,2 Mio. t bzw. rund 4,4 Prozent auf insgesamt rund 68,8 Mio. t (siehe Tabelle 4). Dabei fiel der Umschlagsrückgang bei den festen Massengütern (z.B. Getreide, Kohle) im Vergleichszeitraum mit rund 4,5 Prozent etwas höher aus als bei den flüssigen Massengütern (z.B. Mineralöle) mit rund 4,2 Prozent. Während sich im aufkommensträchtigeren seeseitigen Empfang im Vorjahresvergleich Umschlagsrückgänge sowohl bei festen Massengütern (-13,2 Prozent) als auch bei flüssigen Massengütern (-2,3 Prozent) zeigten, waren im aufkommensschwächeren Versand lediglich bei

Entwicklung nach
Ladungsarten

letzten genannten Gütern Abnahmen zu verzeichnen (-10,8 Prozent); bei festen Massengütern ergaben sich hier Umschlagszuwächse in Höhe von rund 16,6 Prozent. Bei Stückgütern, die ohne Ladungsträger mit dem Seeschiff befördert werden, ging der Umschlag von rund 16,9 Mio. t im Jahr 2022 um rund 1,2 Mio. t bzw. rund 7,2 Prozent auf rund 15,7 Mio. t im Jahr 2023 zurück, hauptsächlich aufgrund von Umschlagsrückgängen im seeseitigen Empfang. Die Containerumschläge nahmen von rund 44,9 Mio. t im Jahr 2022 um rund 9,0 Prozent auf rund 40,8 Mio. t im Jahr 2023 ab. Dabei zeigten sich Umschlagsrückgänge sowohl im seeseitigen Versand (-8,0 Prozent) als auch im seeseitigen Empfang (-9,9 Prozent). Der Umschlag von Lkw (einschl. Anhänger) nahm von rund 19,3 Mio. t im Jahr 2022 um 4,3 Prozent auf rund 18,5 Mio. t im Jahr 2023 ab. Sowohl der seeseitige Empfang (-3,3 Prozent) als auch der seeseitige Versand (-5,2 Prozent) waren von Abnahmen betroffen. Das Umschlagsvolumen nicht selbstfahrender Einheiten betrug im Jahr 2023 rund 11,2 Mio. t; dies waren rund 1,2 Mio. t weniger als im Jahr 2022. Innerhalb dieser Gruppe nahm das Umschlagsvolumen unbegleiteter Lkw-Anhänger bzw. Sattelaufleger im Vergleichszeitraum um rund 11,1 Prozent ab; das Umschlagsvolumen an Eisenbahngüterwagen erhöhte sich hingegen um rund 0,2 Mio. t auf rund 0,9 Mio. t.

Tabelle 4: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

	Güterumschlag					
	Insgesamt		davon:			
			Empfang		Versand	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
	In Mio. t					
Massengut	68,8	72,0	49,2	53,2	19,6	18,8
flüssiges Massengut	34,4	35,9	27,1	27,7	7,3	8,2
festes Massengut	34,4	36,1	22,1	25,5	12,3	10,5
Stückgut	15,7	16,9	7,6	8,7	8,1	8,1
Container	40,8	44,9	21,8	24,2	19,0	20,7
Selbstfahrende Einheiten	18,5	19,3	8,9	9,2	9,6	10,1
Lkw (einschl. Anhänger)	18,5	19,3	8,9	9,2	9,6	10,1
Pkw (einschl. Anhänger) u. Krafträder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nicht selbstfahrende Einheiten	11,2	12,4	5,9	6,4	5,3	6,0
Anhänger/Sattelaufleger für Lkw	9,2	10,3	4,6	5,1	4,6	5,2
Rolltrailer	1,1	1,4	0,7	0,9	0,4	0,5
Eisenbahngüterwagen	0,9	0,7	0,6	0,4	0,4	0,3
Übrige nicht selbstfahrende Einheiten	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Insgesamt	155,0	165,5	93,4	101,7	61,6	63,7

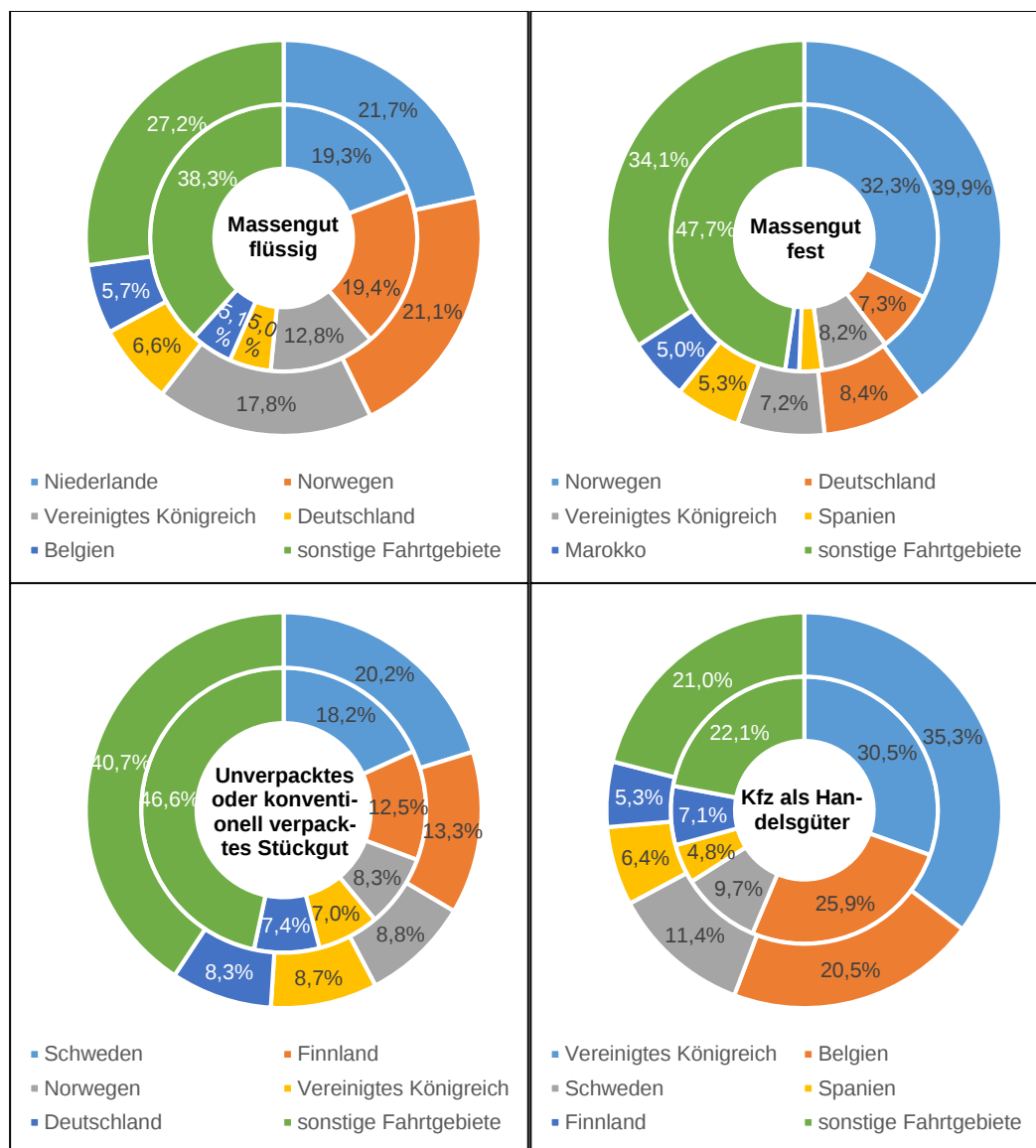
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

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. Im Gegensatz zu früheren Jahren gehörte die Russische Föderation zuletzt nicht mehr zu den aufkommensstärksten Partnerländern. Rund 21,7 Prozent des gesamten Umschlags flüssiger Massengüter entfielen im Jahr 2023 auf die Niederlande (2022: 19,3 Prozent). Auf

Kurzstreckenseeverkehr
in regionaler Gliederung
nach Ladungsarten

den weiteren Plätzen folgten Norwegen (21,1 Prozent), das Vereinigte Königreich (17,8 Prozent) und Belgien (5,7 Prozent), deren Anteile im Vorjahresvergleich allesamt anstiegen. Bei festen Massengütern entfiel im Jahr 2023 mit rund 39,9 Prozent der höchste Umschlagsanteil deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Norwegen, gefolgt von innerdeutschen Verkehren mit einem Anteil von rund 8,4 Prozent. Die Anteile des Vereinigten Königreichs gingen im Vergleichszeitraum um einen Prozentpunkt auf rund 7,2 Prozent zurück. Größere Anteile am Umschlag fester Massengüter im Kurzstreckenseeverkehr erreichten im Jahr 2023 zudem Spanien (5,3 Prozent) und Marokko (5,0 Prozent). Unverpackte oder konventionell verpackte Stückgüter wurden im Jahr 2023 vorrangig im Kurzstreckenseeverkehr mit Schweden (20,2 Prozent), Finnland (13,3 Prozent), Norwegen (8,8 Prozent) und dem Vereinigten Königreich (8,7 Prozent) umgeschlagen. All diese Länder wiesen im Vergleich zum Jahr 2022 höhere Anteilswerte auf. Kraftfahrzeuge, die als Handelsgut deklariert waren, wurden im Jahr 2023 überwiegend im Kurzstreckenseeverkehr mit dem Vereinigten Königreich (35,3 Prozent), Belgien (20,5 Prozent) Schweden (11,4 Prozent) und Spanien (6,4 Prozent) umgeschlagen.

Abbildung 9: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und Fahrtgebieten im Jahr 2023 (äußerer Ring) und im Jahr 2022 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



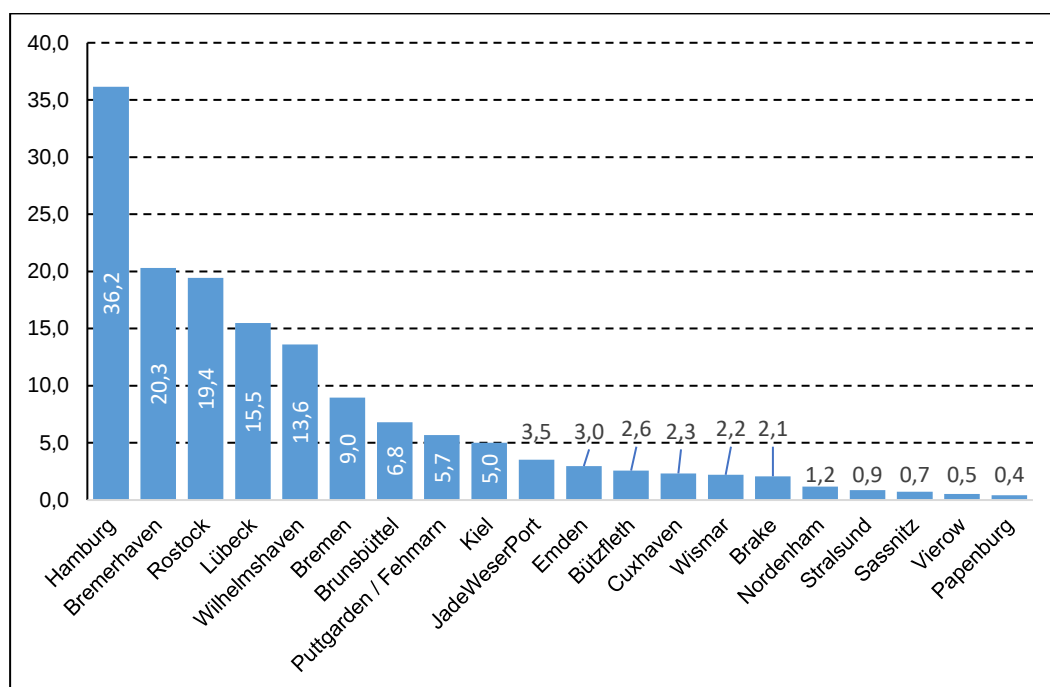
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen

Mit rund 36,2 Mio. t entfiel im Jahr 2023 der größte Teil des gesamten Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr weiterhin auf Hamburg (siehe Abbildung 10). Auf den nachfolgenden Plätzen befanden sich die Bremischen Häfen mit einem Gesamtgüterumschlag von rund 29,3 Mio. t sowie Rostock mit rund 19,4 Mio. t. Insgesamt entfielen im Jahr 2023 rund 42,2 Prozent des gesamten deutschen Seegüterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die oben genannten Seehäfen. Während der Güterumschlag in Hamburg und den Bremischen Häfen um rund 10,9 Prozent bzw. rund 6,0 Prozent gegenüber dem Jahr 2022 zurückging, verzeichnete Rostock ein Plus von rund 12,2 Prozent. Weitere bedeutende Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr waren im Jahr 2023 Lübeck (15,5 Mio. t), Wilhelmshaven (13,6 Mio. t) und Brunsbüttel (6,8 Mio. t).

Güterumschlag nach Häfen

Abbildung 10: Gesamtgüterumschlag ausgewählter Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2023 in Mio. t

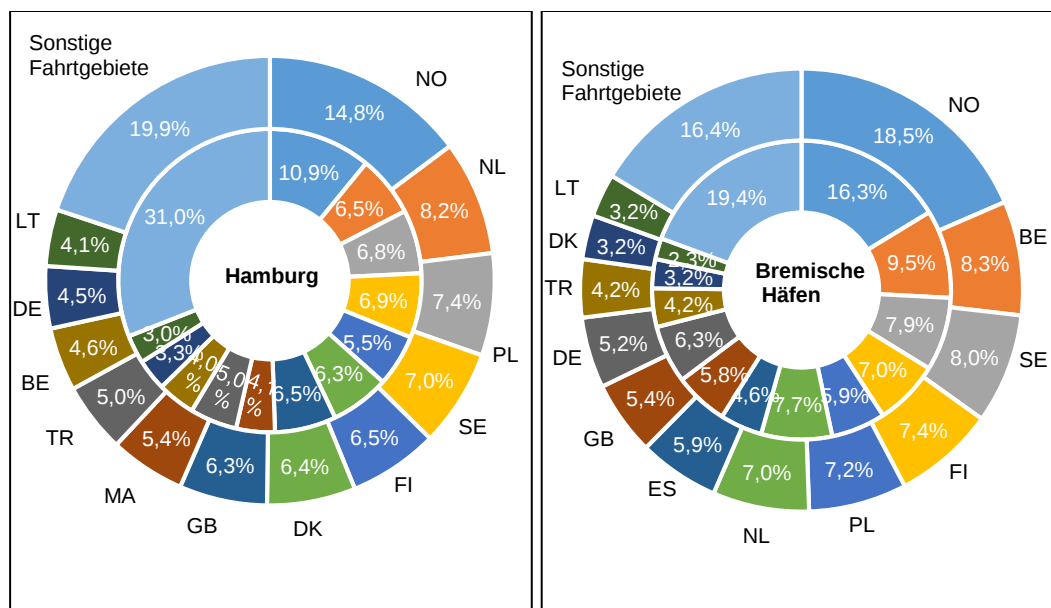


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 11 differenziert den Güterumschlag der beiden umschlagsstärksten deutschen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr – Hamburg und Bremen/Bremerhaven – für die Jahre 2022 und 2023 nach Fahrtgebieten. Danach stieg Norwegen im Jahr 2023 für den Seehafen Hamburg zum wichtigsten Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr auf. Sein Anteil am Güterumschlag Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr erhöhte sich von rund 10,9 Prozent im Jahr 2022 auf rund 14,8 Prozent im Jahr 2023. Weitere wichtige Partnerländer Hamburgs waren im Jahr 2023 die Niederlande (8,2 Prozent), Polen (7,4 Prozent), Schweden (7,0 Prozent), Finnland (6,5 Prozent), Dänemark (6,4 Prozent), Marokko (5,4 Prozent), Belgien (4,6 Prozent) und Litauen (4,1 Prozent). All diese Länder wiesen im Vergleich zum Jahr 2022 höhere Anteilswerte auf. Die Russische Föderation, die in den letzten Jahren stets Hamburgs wichtigstes Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr war, gehörte aufgrund der gegen sie getroffenen Sanktionen, anderer Maßnahmen zur Handelsbeschränkung und nicht sanktioniertem Verhalten von Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern im Jahr 2023 nicht mehr zu den bedeutendsten Partnerländern Hamburgs; im Jahr 2022 lag ihr Anteilswert noch bei rund 14,4 Prozent. Für die Bremischen Häfen blieb Norwegen, das bereits im Jahr 2021 die Russische Föderation von Rang 1 verdrängt hatte, im Jahr 2023 weiterhin wichtigster Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr. Sein Anteil vergrößerte sich von rund 16,3 Prozent im Jahr 2022 auf rund 18,5 Prozent im Jahr 2023. Weitere wichtige Partnerländer der Bremischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr waren im Jahr 2023 Belgien (8,3 Prozent), Schweden (8,0 Prozent), Finnland (7,4 Prozent), Polen (7,2 Prozent) und die Niederlande (7,0 Prozent). Wie in Hamburg zählte die Russische Föderation zuletzt nicht mehr zu den wichtigsten Partnerländern der Bremischen Häfen.

Hamburg,
Bremen/Bremerhaven

Abbildung 11: Güterumschlag der Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2023 (äußerer Ring) und im Jahr 2022 (innerer Ring) nach Fahrtgebieten, Anteile in Prozent (Basis t)



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

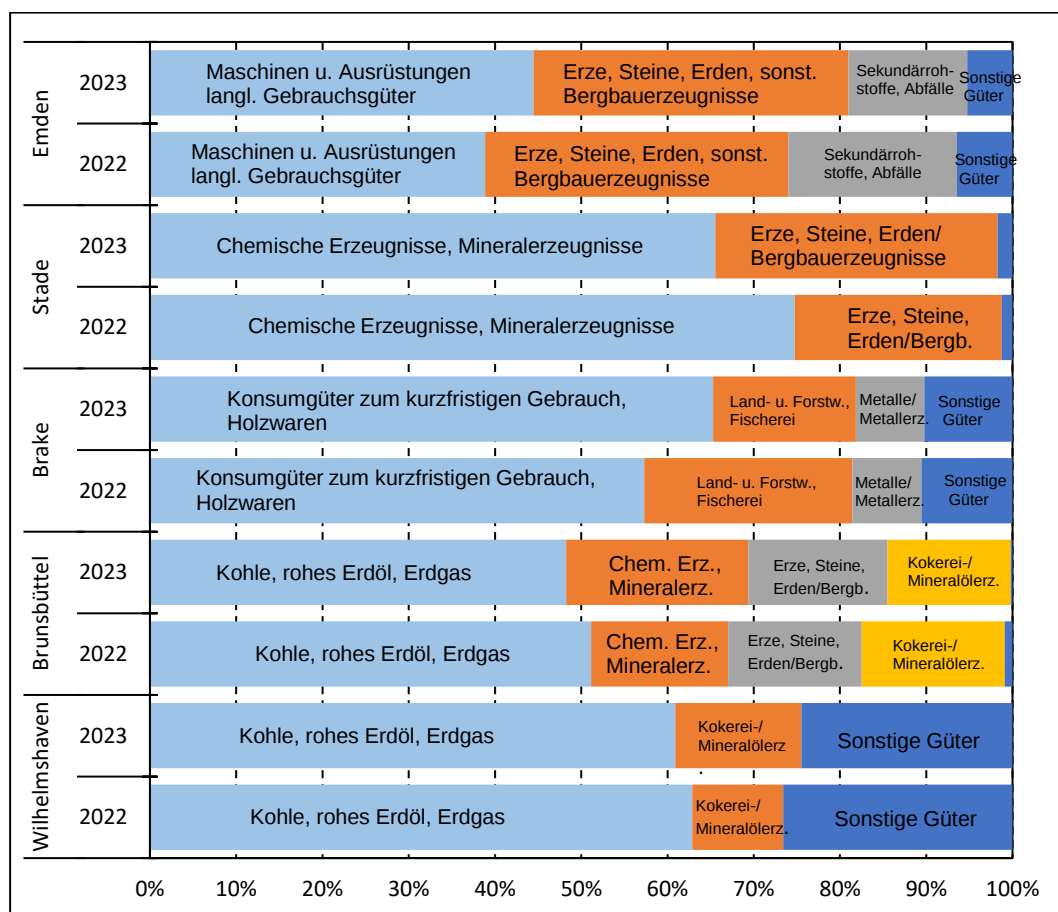
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

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 in Wilhelmshaven hauptsächlich Güter für die petrochemische, chemische und stromerzeugende Industrie umgeschlagen. Damit leistet dieser Hafen einen wesentlichen Beitrag für die Sicherung der Energieversorgung in Deutschland. Im Jahr 2023 sank der Anteilswert der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ am Gesamtumschlag in Wilhelmshaven von rund 62,9 Prozent im Jahr 2022 auf rund 60,9 Prozent (siehe Abbildung 12). Der Anteilswert der Güterabteilung „Kokerei und Mineralölerzeugnisse“ stieg im Vergleichszeitraum hingegen von rund 10,5 Prozent auf rund 14,6 Prozent. Damit entfielen im Jahr 2023 über drei Viertel des gesamten Güterumschlags Wilhelmshavens im Kurzstreckenseeverkehr auf diese beiden Güterabteilungen. Im Seehafen Brunsbüttel nahmen die Anteile der Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ und „Kokerei und Mineralölerzeugnisse“ am Gesamtumschlag im Kurzstreckenseeverkehr von rund 51,2 Prozent bzw. rund 16,6 Prozent im Jahr 2022 auf rund 48,2 Prozent bzw. rund 14,3 Prozent im Jahr 2023 ab. Die Anteile von chemischen Erzeugnissen und Mineralerzeugnisse stiegen kumuliert von rund 15,9 Prozent im Jahr 2022 auf rund 21,1 Prozent im Jahr 2023, jene von Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen von rund 15,5 Prozent auf rund 16,1 Prozent. In Brake entfallen hohe Anteile des Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die zusammengefassten Güterabteilungen „Konsumgüter zum kurzfristigen Gebrauch ein-

Güterumschlag nach Häfen und Güterabteilungen

schließlich Holzwaren“ sowie „Land- und Forstwirtschaft, Fischerei“. Die kumulierten Anteilswerte dieser beiden zusammengefassten Güterabteilungen erhöhten sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,4 Prozentpunkte auf rund 81,8 Prozent. Der Anteil der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ am Gesamtumschlag lag im Jahr 2023 – wie im Vorjahr – bei rund 8,0 Prozent. Im Hafen Bützfleth in Stade werden dagegen überwiegend chemische Erzeugnisse im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen. Deren Anteil am Gesamtumschlag ging von rund 74,8 Prozent im Jahr 2022 auf rund 65,5 Prozent im Jahr 2023 zurück. Dagegen stieg der Umschlagsanteil der Güterabteilung „Erze, Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse“ um rund 8,8 Prozentpunkte auf rund 32,8 Prozent. Im Seehafen Emden stieg der Anteil der Güterabteilung „Maschinen und Ausrüstungen einschließlich langlebiger Gebrauchsgüter“ am Gesamtumschlag von rund 38,9 Prozent im Jahr 2022 auf rund 44,5 Prozent im Jahr 2023. Erze, Steine, Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse erreichten im Jahr 2023 einen Umschlagsanteil von rund 36,5 Prozent (2022: 35,1 Prozent), Sekundärrohstoffe und Abfälle von rund 13,8 Prozent (2022: 19,5 Prozent).

Abbildung 12: Gesamtumschlag ausgewählter Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2023 und 2022



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

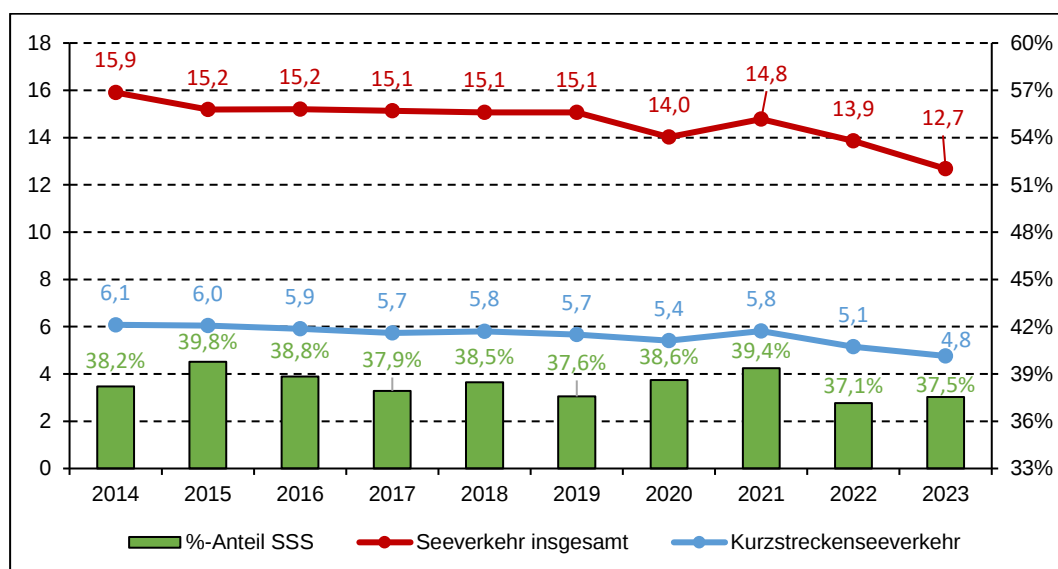
3 Containerverkehre

3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verringerte sich der Containerumschlag deutscher Häfen im Seeverkehr im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 1,2 Mio. TEU bzw. rund 8,5 Prozent auf insgesamt rund 12,7 Mio. TEU; der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr sank dabei um knapp 0,4 Mio. TEU bzw. rund 7,5 Prozent auf rund 4,8 Mio. TEU. Beide Umschlagswerte fielen somit auf den niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre (siehe Abbildung 13). Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Containerumschlag erreichte im Jahr 2023 rund 37,5 Prozent (2022: 37,1 Prozent). Rückläufige Umschlagsvolumina zeigten sich im Jahr 2023 sowohl im inner- als auch im außereuropäischen Kurzstreckenseeverkehr. Im Vergleich zum Jahr 2022 nahm der Containerumschlag deutscher Seehäfen mit EU-Mitgliedstaaten um rund 5,5 Prozent auf rund 3,1 Mio. TEU, mit anderen europäischen Staaten um rund 18,2 Prozent auf knapp 1,0 Mio. TEU und mit außereuropäischen Staaten um rund 3,2 Prozent auf knapp 0,5 Mio. TEU ab. Lediglich die Containerumschläge im innerdeutschen Seeverkehr legten im Vorjahresvergleich um rund 5,9 Prozent auf rund 0,3 Mio. TEU zu. Die höchsten Umschlagsvolumina erzielten deutsche Häfen im Jahr 2023 im Kurzstreckenseeverkehr mit Finnland (0,54 Mio. TEU), Polen (0,53 Mio. TEU), Schweden (0,47 Mio. TEU) und dem Vereinigten Königreich (0,4 Mio. TEU). Containerumschläge deutscher Seehäfen mit der Russischen Föderation fanden im Jahr 2023 praktisch nicht mehr statt.

Containerumschlag
deutscher Seehäfen
- insgesamt

Abbildung 13: Containerumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2014 bis 2023 in Mio. TEU, Anteile in Prozent



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

Der Containerumschlag deutscher Seehäfen im seeseitigen Empfang ging im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,2 Mio. TEU bzw. rund 8,1 Prozent auf rund 2,55 Mio. TEU zurück (siehe Tabelle 5). Maßgeblich hierfür waren rückläufige Umschlagsvolumina sowohl im inner- als auch im außereuropäischen Kurzstreckenseeverkehr. Im

- Empfang

seeseitigen Empfang nahmen die Containerumschläge mit europäischen Nicht-EU-Staaten im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 13,1 Prozent auf rund 0,64 Mio. TEU ab. Aufkommensstärkste Partnerländer waren hier im Jahr 2023 das Vereinigte Königreich (0,35 Mio. TEU), Norwegen (0,15 Mio. TEU) und die Türkei (0,13 Mio. TEU). Mit den Ländern der Europäischen Union sanken die Containerumschläge deutscher Seehäfen empfangsseitig von rund 1,75 Mio. TEU im Jahr 2022 um rund 6,4 Prozent auf rund 1,64 Mio. TEU im Jahr 2023. Die höchsten Umschlagsvolumina wurden hier im Jahr 2023 mit Finnland (0,34 Mio. TEU), Polen (0,33 Mio. TEU) und Schweden (0,25 Mio. TEU) erzielt. Containerverkehre mit außereuropäischen Ländern wiesen im Jahr 2023 im Empfang die höchsten prozentualen Rückgänge auf. Insgesamt belief sich das Minus im Vergleich zum Jahr 2022 auf rund 16,8 Prozent. Maßgeblichen Anteil hieran hatten die rückläufigen Containerverkehre von Marokko nach Deutschland, die im Vorjahresvergleich um mehr als ein Drittel auf rund 0,06 Mio. TEU abnahmen.

Tabelle 5: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2023	2022	Δ	2023	2022	Δ	2023	2022	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands ¹	0,29	0,28	5,9	0,15	0,14	5,9	0,15	0,14	5,9
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	4,47	4,87	-8,3	2,40	2,63	-8,9	2,07	2,24	-7,6
Europa	4,00	4,39	-8,8	2,27	2,48	-8,4	1,73	1,91	-9,4
Europäische Union	3,06	3,24	-5,5	1,64	1,75	-6,4	1,42	1,49	-4,4
darunter:									
Finnland	0,54	0,49	11,6	0,34	0,31	10,1	0,21	0,18	14,1
Polen	0,53	0,54	-2,5	0,33	0,33	-0,2	0,20	0,21	-6,0
Schweden	0,47	0,54	-12,7	0,25	0,29	-12,8	0,22	0,25	-12,5
Dänemark	0,30	0,35	-14,9	0,15	0,18	-15,6	0,15	0,17	-14,2
Litauen	0,24	0,19	24,5	0,10	0,09	12,8	0,14	0,10	35,2
Belgien	0,20	0,27	-27,4	0,07	0,09	-23,2	0,13	0,18	-29,6
Niederlande	0,17	0,26	-32,6	0,09	0,18	-49,5	0,08	0,08	8,4
Lettland	0,13	0,12	5,4	0,07	0,06	11,7	0,06	0,06	-1,0
Spanien	0,12	0,10	20,3	0,05	0,05	16,7	0,06	0,05	23,5
Frankreich	0,11	0,11	-1,2	0,08	0,06	44,7	0,03	0,05	-48,2
Estland	0,10	0,12	-14,1	0,05	0,06	-8,3	0,05	0,06	-19,7
Griechenland	0,08	0,09	-16,1	0,02	0,02	-3,1	0,06	0,07	-20,6
Portugal	0,03	0,03	-9,6	0,01	0,02	-53,6	0,02	0,02	34,8
übrige europäische Länder	0,94	1,15	-18,2	0,64	0,73	-13,1	0,31	0,42	-27,1
darunter:									
Vereinigtes Königreich	0,40	0,42	-5,3	0,35	0,34	2,0	0,05	0,08	-36,4
Norwegen	0,28	0,30	-4,2	0,15	0,15	-0,5	0,14	0,15	-7,8
Türkei	0,23	0,24	-3,5	0,13	0,14	-10,0	0,10	0,09	6,3
Island	0,03	0,03	-1,1	0,01	0,01	2,0	0,02	0,02	-3,4
übrige Länder	0,46	0,48	-3,2	0,13	0,15	-16,8	0,34	0,32	3,3
darunter:									
Marokko	0,26	0,27	-6,0	0,06	0,09	-36,6	0,20	0,18	8,7
Ägypten	0,12	0,12	-1,1	0,05	0,05	5,5	0,07	0,08	-5,2
Israel	0,07	0,07	4,8	0,02	0,02	26,0	0,05	0,05	-1,7
Insgesamt	4,76	5,15	-7,5	2,55	2,77	-8,1	2,21	2,37	-6,8

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.

Etwas geringer als im seeseitigen Empfang fielen die Umschlagsrückgänge im seeseitigen Versand aus; sie gingen von rund 2,37 Mio. TEU im Jahr 2022 um rund 6,8 Prozent auf rund 2,21 Mio. TEU im Jahr 2023 zurück. Umschlagsrückgängen im innereuropäischen Verkehr standen hier leichte Zugewinne im Verkehr mit außereuropäischen Ländern gegenüber. Der seeseitige Versand von Containern in europäische Nicht-EU-Staaten nahm von rund 0,42 Mio. TEU im Jahr 2022 um rund 27,1 Prozent auf rund 0,31 Mio. TEU im Jahr 2023 ab. Ein Grund waren Umschlagsrückgänge mit dem Vereinigten Königreich; sie fielen um rund 36,4 Prozent auf rund 0,05 Mio. TEU. Der seeseitige Versand von Containern in andere EU-Staaten sank im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,4 Prozent auf rund 1,42 Mio. TEU. Die höchsten Umschlagsvolumina wurden hier im Jahr 2023

- Versand

mit Schweden (0,22 Mio. TEU), Finnland (0,21 Mio. TEU) und Polen (0,20 Mio. TEU) erzielt. Verschiffungen von Containern in außereuropäische Staaten nahmen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2023 hingegen zu. Insgesamt stieg der diesbezügliche Umschlag deutscher Seehäfen im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,3 Prozent auf rund 0,34 Mio. TEU. Die höchsten Umschlagsvolumina im seeseitigen Versand entfielen dabei im Jahr 2023 auf Marokko (0,20 Mio. TEU), Ägypten (0,07 Mio. TEU) und Israel (0,05 Mio. TEU).

Tabelle 6 differenziert den Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2023 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 2023 bei allen oben aufgeführten Hafennationen weiterhin zu den umschlagsstärksten. Mit rund 1,17 Mio. TEU erzielten die niederländischen Häfen im Jahr 2023 den größten Umschlag mit dem Vereinigten Königreich; dies entsprach rund 30,1 Prozent des gesamten Containerumschlags der niederländischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr. Die Umschlagsvolumina der belgischen und deutschen Containerhäfen mit dem Vereinigten Königreich lagen im Jahr 2023 bei rund 0,47 Mio. TEU bzw. rund 0,40 Mio. TEU. Für belgische Containerhäfen war die Türkei mit rund 0,60 Mio. TEU im Jahr 2023 das wichtigste Partnerland im Kurzstreckenseeverkehr. In Frankreich kam inländischen Verkehren mit rund 0,44 Mio. TEU im Jahr 2023 die höchste Bedeutung zu. Für polnische Seehäfen war Deutschland im Jahr 2023 mit einem Umschlagsvolumen von rund 1,42 Mio. TEU das wichtigste Partnerland, gefolgt von Belgien mit rund 0,54 Mio. TEU. Damit entfielen im Jahr 2023 kumuliert rund 71,6 Prozent des polnischen Containerumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf diese beiden Länder. Insgesamt erfolgten im Jahr 2023 rund 93,0 Prozent des gesamten Containerumschlags polnischer Häfen im Kurzstreckenseeverkehr mit Ländern der Europäischen Union, außereuropäische Länder waren nahezu bedeutungslos.

Containerumschläge aus-
gewählter EU-Staaten
- nach Fahrtgebieten

Tabelle 6: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2023 nach Fahrtgebieten

	Deutschland		Belgien		Niederlande		Frankreich		Polen	
	in Mio. TEU	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %	in Mio. TEU	Anteil in %
Insgesamt	4,76	100	4,21	100	3,89	100	1,15	100	2,74	100
Europa	4,30	90,3	3,68	87,5	3,56	91,4	1,01	87,8	2,74	100,0
Europäische Union	3,35	70,5	2,40	57,1	1,78	45,6	0,81	70,3	2,55	93,0
darunter:										
Finnland	0,54	11,4	0,27	6,5	0,15	3,8	0,00	0,2	0,11	4,2
Polen	0,53	11,0	0,19	4,5	0,19	4,8	0,01	1,2	0,01	0,2
Schweden	0,47	9,9	0,33	7,7	0,11	2,8	0,00	0,1	0,06	2,3
Dänemark	0,30	6,3	0,14	3,3	0,01	0,3	0,00	0,0	0,02	0,6
Deutschland	0,29	6,2	0,16	3,7	0,08	1,9	0,03	2,3	1,42	51,9
Litauen	0,24	5,0	0,18	4,4	0,07	1,8	0,00	0,2	0,15	5,5
Belgien	0,20	4,2	0,07	1,7	0,05	1,2	0,09	7,4	0,54	19,7
Niederlande	0,17	3,6	0,07	1,7	0,02	0,4	0,05	4,1	0,16	6,0
Lettland	0,13	2,7	0,09	2,2	0,08	2,0	0,00	0,4	0,06	2,3
Spanien	0,12	2,4	0,19	4,5	0,19	4,8	0,10	8,3	0,00	0,0
Frankreich	0,11	2,3	0,16	3,7	0,08	2,2	0,44	38,0	0,01	0,3
Estland	0,10	2,2	0,05	1,1	0,03	0,9	0,00	0,0	0,00	0,1
Griechenland	0,08	1,7	0,13	3,0	0,05	1,3	0,01	1,0	0,00	0,0
Portugal	0,03	0,6	0,08	1,9	0,20	5,1	0,01	1,3	0,00	0,0
übrige europäische Länder	0,94	19,8	1,28	30,5	1,78	45,8	0,20	17,4	0,19	7,0
darunter:										
Vereinigtes Königreich	0,40	8,3	0,47	11,2	1,17	30,1	0,11	9,2	0,18	6,6
Norwegen	0,28	6,0	0,07	1,6	0,31	8,0	0,00	0,0	0,01	0,4
Türkei	0,23	4,8	0,60	14,3	0,11	2,9	0,09	8,0	0,00	0,0
Island	0,03	0,6	0,00	0,0	0,15	3,8	0,00	0,0	0,00	0,0
Übrige Länder	0,46	9,7	0,52	12,5	0,33	8,6	0,14	12,2	0,00	0,0
darunter:										
Marokko	0,26	5,4	0,18	4,3	0,09	2,3	0,05	4,2	0,00	0,0
Ägypten	0,12	2,6	0,03	0,8	0,02	0,6	0,04	3,4	0,00	0,0
Israel	0,07	1,6	0,14	3,2	0,08	2,0	0,03	2,5	0,00	0,0

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

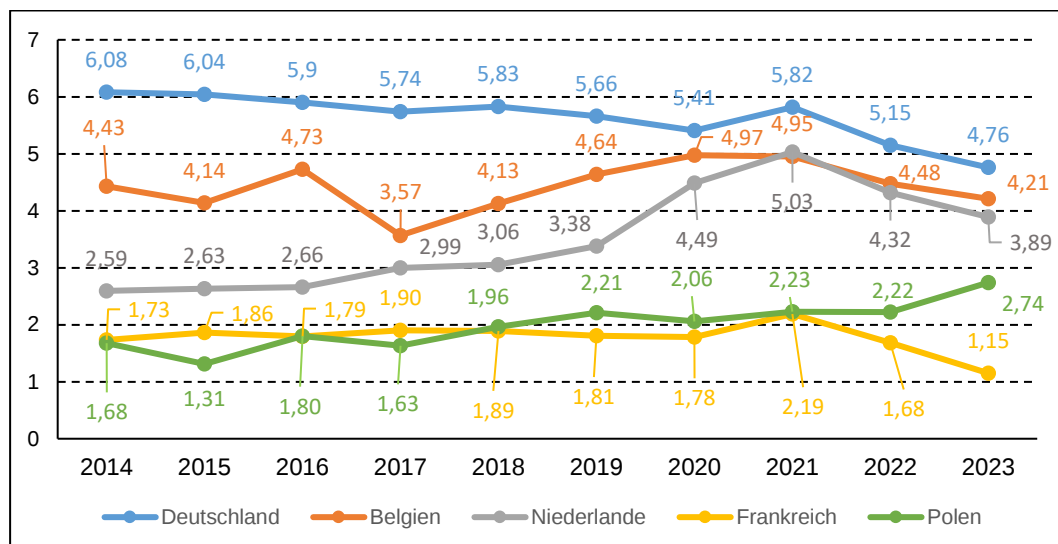
Quelle: Eurostat (Stand: 16.07.2024). Eigene Berechnungen.

Abbildung 14 fasst die Entwicklung des Containerumschlags deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2014 bis 2023 zusammen. Demnach fanden – trotz rückläufiger Tendenz – im gesamten Betrachtungszeitraum die meisten Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr in deutschen Seehäfen statt; mit rund 4,76 Mio. TEU erreichten sie im Jahr 2023 ihren niedrigsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2023 die Seehäfen in Belgien (4,21 Mio. TEU), den Niederlanden (3,89 Mio. TEU), Polen (2,74 Mio. TEU) und Frankreich (1,15 Mio. TEU). Mit Ausnahme der polnischen Häfen, deren Umschlagsentwicklung im Vergleich zum Vorjahr um rund 23,4 Prozent anstieg und damit das höchste Niveau im gesamten Betrachtungszeitraum erreichte, verzeichne-

- Zeitraum von 2014-2023

ten alle genannten Hafennationen im Vorjahresvergleich deutliche Rückgänge ihres Containerumschlags. Diese beliefen sich in Frankreich auf rund 31,6 Prozent, in Belgien und den Niederlanden auf rund 5,9 Prozent bzw. rund 9,9 Prozent.

Abbildung 14: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr von 2014 bis 2023 in Mio. TEU



Anmerkung: Mit Ausnahme von Deutschland können die Ergebnisse der oben dargestellten Länder in der Graphik nur durch die Summe der Quartalszahlen der jeweiligen Jahre aus der Datenbank von Eurostat extrahiert werden. Nach Informationen von Eurostat sind vierteljährliche Daten im Allgemeinen als vorläufig zu betrachten und werden durch routinemäßige Revisionen bereinigt. Dadurch kann es zu Abweichungen mit den Ergebnissen früherer Berichte zum Kurzstreckenseeverkehr kommen.

Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 17.07.2024). Eigene Berechnungen.

3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen

Die beiden größten deutschen Containerhäfen – Hamburg und Bremerhaven – wiesen im Jahr 2023 Rückgänge im Kurzstreckenseeverkehr auf. In Hamburg reduzierten sich die Containerumschläge von rund 2,43 Mio. TEU im Jahr 2022 um rund 8,2 Prozent auf rund 2,23 Mio. TEU im Jahr 2023. Die Umschlagsvolumina mit den Ländern der Europäischen Union verringerten sich im Vergleichszeitraum um rund 6,5 Prozent auf rund 1,48 Mio. TEU, der Containerumschlag mit europäischen Nicht-EU- Staaten sank um rund 17,6 Prozent auf rund 0,45 Mio. TEU. Umschlagszuwächsen Hamburgs u.a. mit dem Vereinigten Königreich (+17,1 Prozent), Finnland (+11,5 Prozent) und Litauen (+14,2 Prozent) standen Rückgänge u.a. mit Polen (-9,1 Prozent) und Schweden (-14,6 Prozent) gegenüber. Jenseits dessen belasteten die fehlenden Containerverkehre Hamburgs mit der Russischen Föderation das Jahresergebnis. Aufkommensträchtigestes außereuropäisches Partnerland Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr war im Jahr 2023 Marokko mit einem Containerumschlag von rund 0,11 Mio. TEU. Die innerdeutschen Containerumschläge Hamburgs erreichten im Jahr 2023 – wie im Vorjahr – rund 0,08 Mio. TEU.

Rückgänge in Hamburg...

Tabelle 7: Containerumschlag des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in den Jahren 2023 und 2022 nach Fahrtgebieten

	Hamburg			Bremen/Bremerhaven		
	2023	2022	Δ	2023	2023	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,08	0,08	7,1	0,08	0,09	-3,4
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	2,15	2,36	-8,7	1,78	1,85	-3,3
Europa	1,93	2,13	-9,3	1,62	1,68	-3,6
Europäische Union	1,48	1,58	-6,5	1,19	1,20	-0,9
darunter:						
Polen	0,27	0,30	-9,1	0,21	0,19	12,1
Schweden	0,25	0,29	-14,6	0,15	0,17	-7,0
Finnland	0,24	0,21	11,5	0,21	0,18	13,4
Dänemark	0,18	0,20	-10,1	0,11	0,15	-23,6
Litauen	0,13	0,11	14,2	0,10	0,07	39,1
Belgien	0,08	0,11	-25,9	0,09	0,11	-20,0
Lettland	0,06	0,07	-8,1	0,07	0,05	38,2
Griechenland	0,06	0,07	-17,2	0,02	0,02	-25,5
Estland	0,05	0,07	-20,9	0,05	0,05	1,6
Frankreich	0,04	0,04	23,0	0,01	0,02	-37,9
Niederlande	0,04	0,06	-32,4	0,07	0,10	-33,0
Spanien	0,03	0,03	-5,6	0,07	0,07	12,8
Malta	0,03	0,00	1108,7	0,00	0,00	-
übrige europäische Länder	0,45	0,55	-17,6	0,43	0,48	-10,2
darunter:						
Vereinigtes Königreich	0,24	0,20	17,1	0,11	0,14	-17,0
Türkei	0,13	0,14	-13,3	0,10	0,09	11,3
Norwegen	0,09	0,12	-24,9	0,19	0,17	9,5
Übrige Länder	0,22	0,22	-3,0	0,16	0,16	-0,5
darunter:						
Marokko	0,11	0,11	-1,7	0,07	0,08	-11,1
Ägypten	0,06	0,06	-5,5	0,06	0,06	7,2
Israel	0,05	0,05	-1,3	0,03	0,03	15,8
Insgesamt	2,23	2,43	-8,2	1,87	1,93	-3,3

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

In den Bremischen Häfen nahm der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr von rund 1,93 Mio. TEU im Jahr 2022 um rund 3,3 Prozent auf rund 1,87 Mio. TEU im Jahr 2023 ab. Dabei gingen die Umschlagsvolumina mit den Ländern der Europäischen Union um rund 0,9 Prozent auf rund 1,19 Mio. TEU zurück. Zuwächsen im Containerverkehr u.a. mit Polen (+12,1 Prozent) und Finnland (+13,4 Prozent) standen im Vergleichszeitraum Rückgänge u.a. im Verkehr mit Schweden (-7,0 Prozent) und Dänemark (-23,6 Prozent) gegenüber. Die Umschlagsvolumina mit europäischen Nicht-EU-Ländern gingen von rund 0,48 Mio. TEU im Jahr 2022 um rund 10,2 Prozent auf rund 0,43 Mio. TEU im Jahr 2023 zurück. Aufkommensstärkstes Partnerland war hierbei Norwegen mit rund 0,19 Mio. TEU; im Vergleich zum Jahr 2022 bedeutete dies einen Anstieg von rund 9,5 Prozent. Im Kurzstreckenseeverkehr mit außereuropäischen Staaten stagnierten die Containerumschläge der Bremischen Häfen im Jahr 2023; Rückgängen im Verkehr mit Marokko standen Zuwächse im Verkehr mit Ägypten und Israel gegenüber. Ähnlich wie in Hamburg spielen

... und Bremischen Häfen

innerdeutsche Containerumschläge, die im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,4 Prozent auf rund 0,08 Mio. TEU abnahmen, in den Bremischen Häfen mengenmäßig nur eine untergeordnete Rolle.

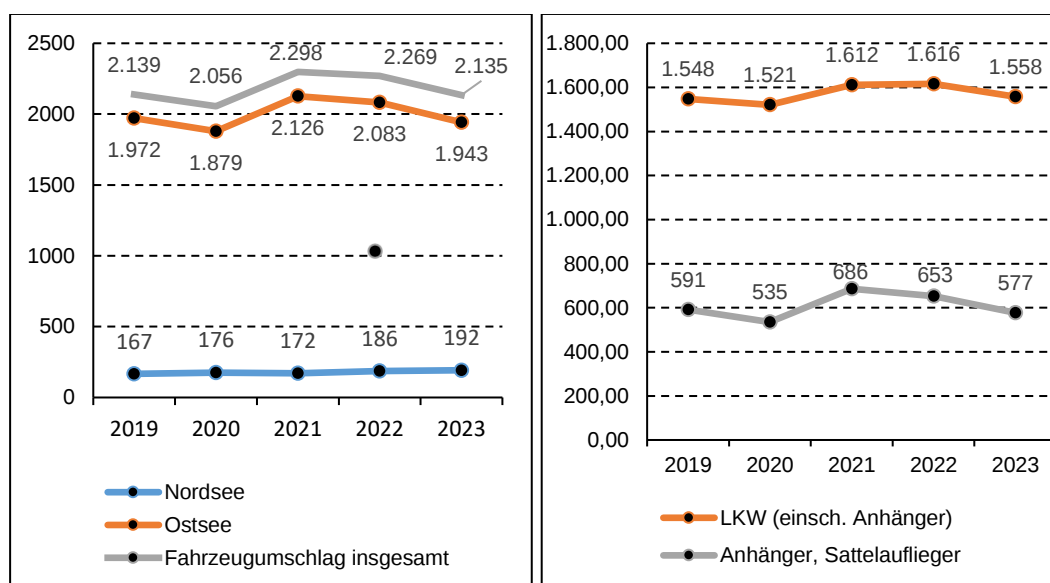
4 RoRo-Verkehre

4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten

In den deutschen Seehäfen nahm der Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 134 Tsd. Einheiten bzw. rund 5,9 Prozent auf rund 2,14 Mio. Einheiten ab (siehe Abbildung 15). Dies war das zweitniedrigste Umschlagsergebnis der letzten fünf Jahre. Insgesamt wurden im Jahr 2023 rund 1,56 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und rund 0,58 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger umgeschlagen. Mit rund 1,94 Mio. Einheiten entfiel im Jahr 2023 der Großteil des gesamten Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr auf die deutschen Ostseehäfen. Im Vergleich zum Vorjahr nahmen dort die Fahrzeugumschläge um rund 140 Tsd. Einheiten bzw. rund 6,7 Prozent ab. In den deutschen Nordseehäfen stieg der Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr im Vergleichszeitraum um rund 6 Tsd. Einheiten bzw. rund 3,2 Prozent auf knapp 0,2 Mio. Einheiten. Dies war das höchste Umschlagsergebnis der letzten fünf Jahre.

RoRo-Verkehre nach Seeregion und Fahrzeugart

Abbildung 15: Entwicklung des Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr nach Seeregion (linke Abb.) und Fahrzeugart (rechte Abb.) von 2019 bis 2023, Anzahl in 1.000



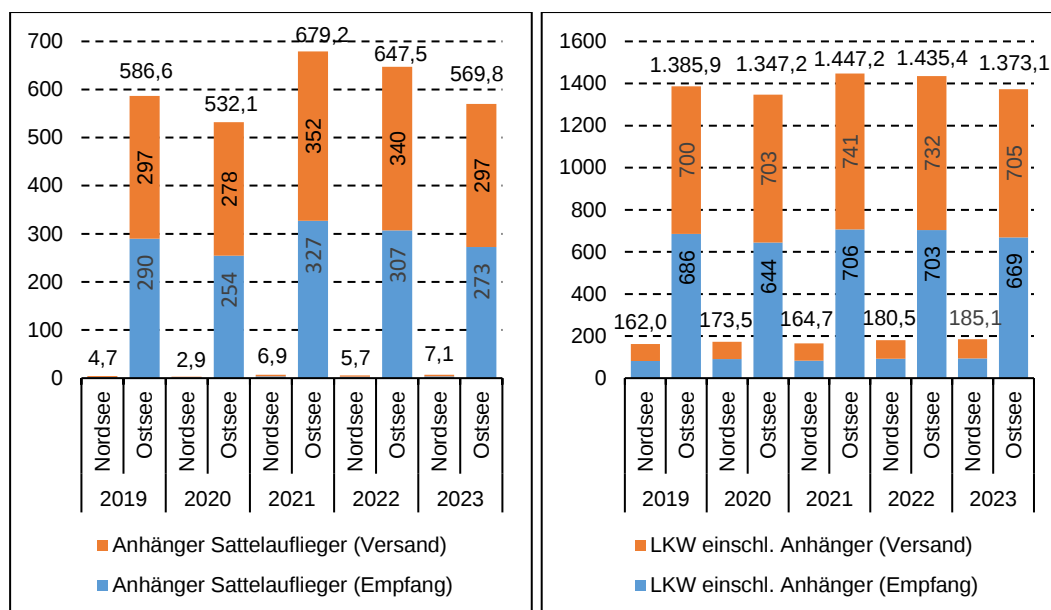
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS8 R5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellungen.

Unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger werden nahezu ausschließlich in den deutschen Ostseehäfen umgeschlagen (siehe Abbildung 16). Von den insgesamt rund 577 Tsd. unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelauflegern, die im Jahr 2023 in deutschen Seehäfen umgeschlagen wurden, entfielen rund 570 Tsd. auf den Ostseeraum. Im Vergleich zum Vorjahr sank der Umschlag unbegleiteter Ladungsträger in den deutschen Ostseehäfen im Versand um rund 12,7 Prozent auf rund 297 Tsd. Einheiten und im seeseitigen

Entwicklung des Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr

Empfang um rund 11,2 Prozent auf rund 273 Tsd. Einheiten. Der Umschlag von Lkw (einschl. Anhänger) belief sich in den Ostseehäfen im Jahr 2023 auf insgesamt 1,37 Mio. Einheiten; im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Abnahme um rund 4,3 Prozent. In den norddeutschen Seehäfen wurden im Jahr 2023 rund 185 Tsd. selbstfahrende Einheiten umgeschlagen, rund 2,5 Prozent mehr als im Vorjahr.

Abbildung 16: Entwicklung des Umschlags von Anhängern bzw. Sattelaufliegern (linke Abb.) sowie Lkw (einschl. Anhänger) (rechte Abb.) nach Seeregionen und Verkehrsbeziehung von 2019 bis 2023, 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 2023 im RoRo-Verkehr kumuliert gut 1,9 Mio. Ladungsträger umgeschlagen, davon knapp 1,4 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und knapp 0,6 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger (siehe Tabelle 8). Im Vergleich zum Jahr 2022 bedeutete dies insgesamt eine Abnahme um rund 6,7 Prozent bzw. rund 140 Tsd. Ladungsträger. Der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) sank im Vergleichszeitraum um rund 4,3 Prozent, der Umschlag von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern um rund 12,0 Prozent. Wichtigste Partnerländer im RoRo-Verkehr der deutschen Ostseehäfen waren im Jahr 2023 Schweden (788 Tsd. Einheiten), Dänemark (698 Tsd. Einheiten) und Finnland (269 Tsd. Einheiten). Auf sie entfielen im Jahr 2023 kumuliert rund 90,4 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. Sattelaufliegern auf. Insgesamt wurden im Jahr 2023 im RoRo-Verkehr mit Dänemark rund 696 Tsd. Lkw und mit Schweden rund 558 Tsd. Lkw (jeweils einschließlich Anhänger) umgeschlagen. Der Umschlag unbegleiteter Anhänger bzw. Sat-

Umschlagsentwicklung in deutschen Ostseehäfen von Lkw, Anhängern bzw. Sattelaufliegern

telaufleger im RoRo-Verkehr mit Finnland belief sich im Jahr 2023 auf rund 240 Tsd. Einheiten; auf den weiteren Plätzen folgten Schweden mit rund 230 Tsd. Einheiten und Litauen mit rund 47 Tsd. Einheiten.¹

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

	Insgesamt			Lkw (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger		
	2023	2022	Δ	2023	2022	Δ	2023	2022	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1.942,9	2.082,9	-6,7	1.373,1	1.435,4	-4,3	569,8	647,5	-12,0
darunter:									
Schweden	787,9	826,0	-4,6	558,4	573,0	-2,6	229,5	253,0	-9,3
Dänemark	698,4	756,4	-7,7	695,8	750,6	-7,3	2,6	5,8	-55,2
Finnland	269,3	317,6	-15,2	29,2	28,6	2,1	240,1	289,0	-16,9
Litauen	86,5	85,3	1,4	39,9	38,2	4,5	46,6	47,1	-1,1
Lettland	54,3	52,5	3,4	32,6	32,4	0,6	21,7	20,1	8,0
Norwegen	37,7	35,8	5,3	16,7	12,2	36,9	21,0	23,6	-11,0
Estland	7,5	7,7	-2,6	0,5	0,3	66,7	7,0	7,4	-5,4

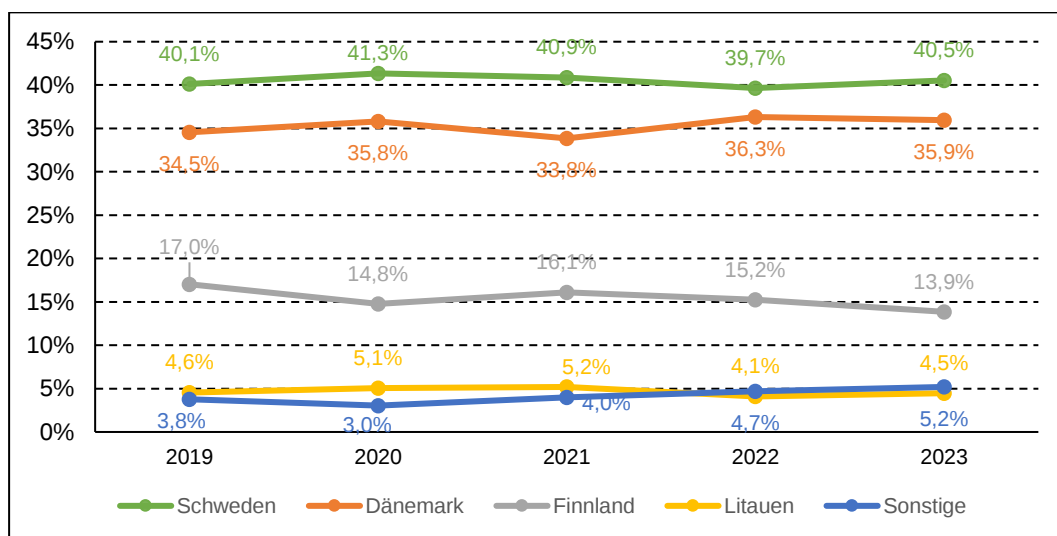
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigne Darstellung.

Abbildung 17 stellt die Entwicklung der Anteile der einzelnen Länder an den RoRo-Verkehren der deutschen Ostseehäfen im Zeitraum von 2019 bis 2023 dar. Danach wurden im gesamten Betrachtungszeitraum jedes Jahr die meisten Fahrzeuge im RoRo-Verkehr mit Schweden umgeschlagen. Mit Ausnahme des Jahres 2022 lag der Anteil Schwedens am gesamten Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr stets über 40 Prozent, zuletzt erreichte er im Jahr 2023 rund 40,5 Prozent (2022: 39,7 Prozent). Die Anteile Dänemarks und Finnlands nahmen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr auf rund 35,9 Prozent bzw. rund 13,9 Prozent ab. Dagegen stieg der Anteil Litauens an den RoRo-Verkehren der deutschen Ostseehäfen im Vergleichszeitraum um rund 0,4 Prozentpunkte auf rund 4,5 Prozent. Insgesamt entfielen auf die vier genannten Länder damit im Jahr 2023 kumuliert rund 94,8 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags deutscher Ostseehäfen im RoRo-Verkehr.

Anteilsentwicklung

¹ Eine differenzierte Ausweisung des Fahrzeugumschlags 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 2019

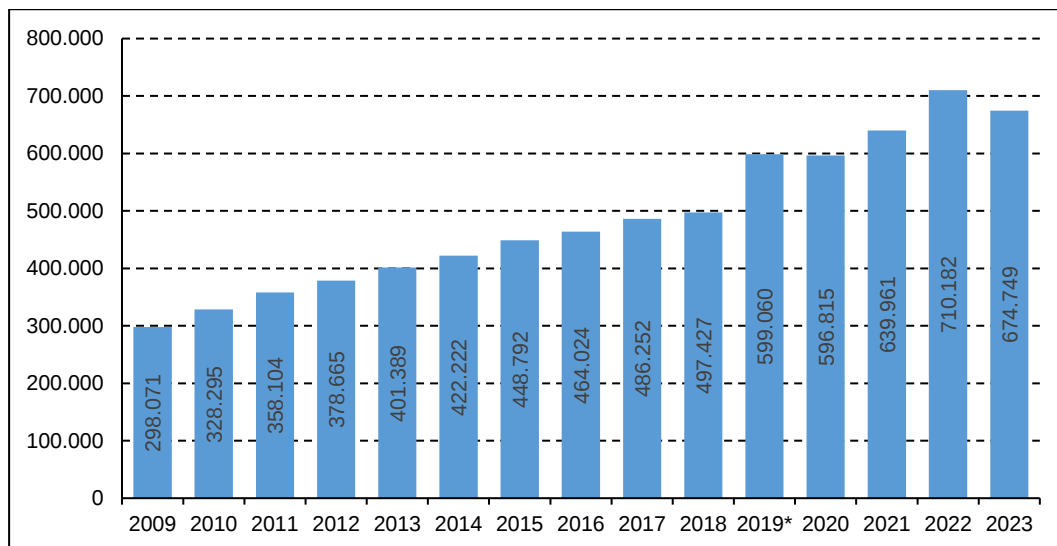


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke, die Dänemark mit Schweden verbindet, sanken im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,0 Prozent auf rund 675 Tsd. Einheiten (siehe Abbildung 18). 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.

Dänemark,
Öresundbrücke

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



* Abweichend von der vorherigen Praxis werden seit dem 01.01.2019 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 2019 bis 2023 differenziert für die vier größten deutschen Fährhäfen Lübeck, Puttgarden, Rostock und Kiel dar. Der Seehafen Lübeck wies demnach während des gesamten Betrachtungszeitraums den höchsten Fahrzeugumschlag aller Häfen auf. Im Jahr 2023 betrug dort der Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr rund 703 Tsd. Einheiten; ein Rückgang von rund 5,2 Prozent bzw. rund 38 Tsd. Einheiten im Vergleich zum Vorjahr. Schweden blieb im Jahr 2023 mit einem Fahrzeugumschlag von rund 418 Tsd. Einheiten das wichtigste Partnerland, gefolgt von Finnland mit rund 221 Tsd. Einheiten. Kumuliert entfielen im Jahr 2023 rund 90,9 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags Lübecks im RoRo-Verkehr auf diese beiden Länder.

Fahrzeugumschlag in
den großen Ostseehäfen
-Lübeck

Der Seehafen Puttgarden auf Fehmarn befindet sich in Sichtweite zu Dänemark. Insgesamt wurden auf der Relation Puttgarden-Rødby im Jahr 2023 rund 549 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger) befördert, rund 5,6 Prozent bzw. rund 33 Tsd. Einheiten weniger als im Jahr 2022.

-Puttgarden

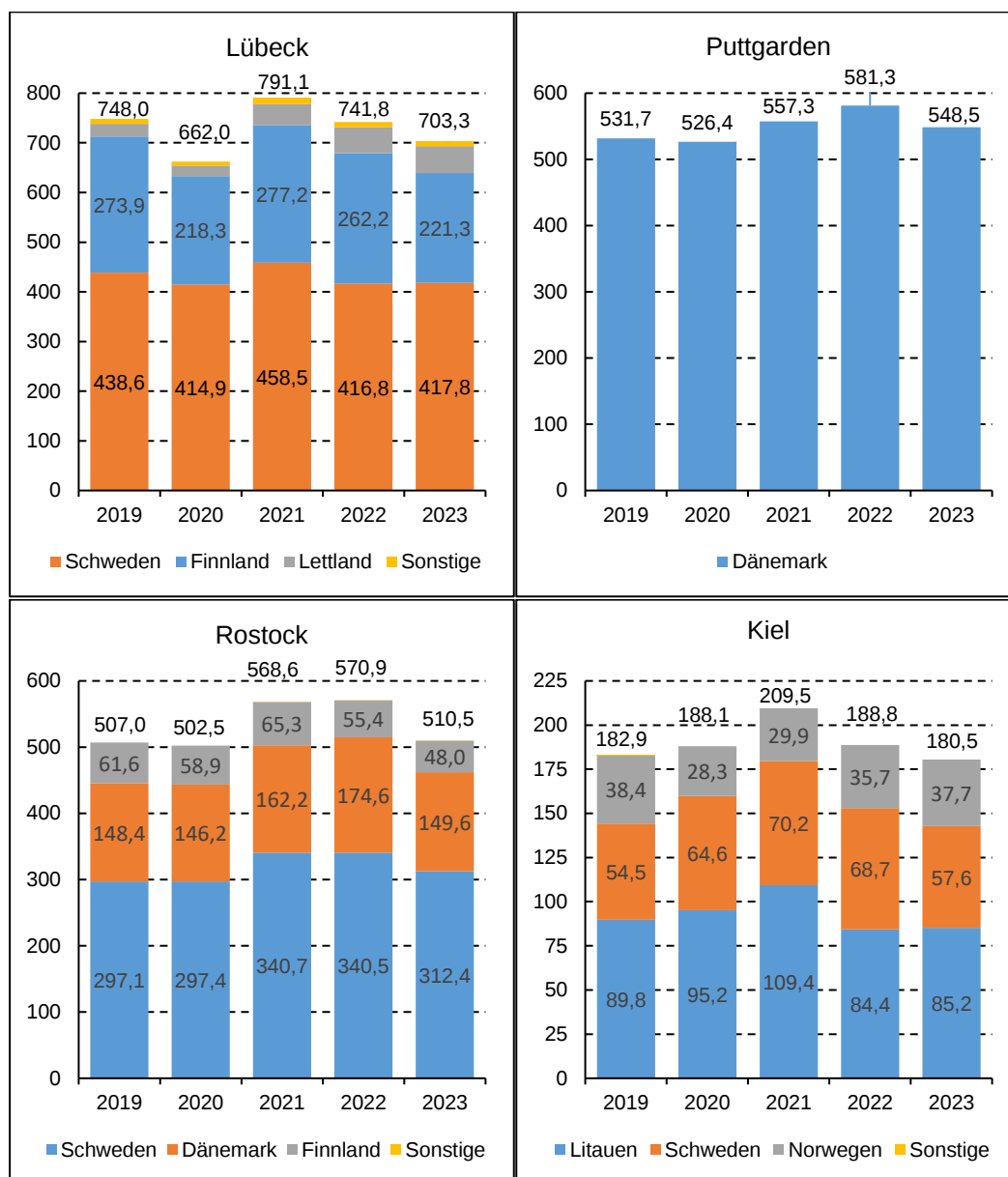
Im Seehafen Rostock werden die meisten Fahrzeuge im RoRo-Verkehr mit Schweden umgeschlagen. Von den insgesamt rund 511 Tsd. Fahrzeugumschlägen in Rostock im Jahr 2023 entfielen rund 312 Tsd. Einheiten bzw. rund 61,2 Prozent auf Schweden. Weitere wichtige Partnerländer Rostocks im RoRo-Verkehr waren – wie die Jahre zuvor – Dänemark (150 Tsd. Einheiten) und Finnland (48 Tsd. Einheiten). Insgesamt sank der Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr in Rostock im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 10,6 Prozent bzw. rund 60 Tsd. Einheiten.

-Rostock

Im Seehafen Kiel sank die Anzahl der im RoRo-Verkehr umgeschlagenen Fahrzeuge im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,4 Prozent auf rund 181 Tsd. Einheiten. Wie in den Vorjahren fanden RoRo-Verkehre mit Litauen (85 Tsd. Einheiten), Schweden (58 Tsd. Einheiten) und Norwegen (38 Tsd. Einheiten) statt. Während der Fahrzeugumschlag mit Schweden im Jahr 2023 im Vorjahresvergleich um rund 16,2 Prozent zurückging, stieg er mit Litauen um rund 1,0 Prozent und mit Norwegen um rund 5,4 Prozent.

-Kiel

Abbildung 19: Fahrzeugumschlag der wichtigsten deutschen Ostseehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten seit 2019, Anzahl in Tausend

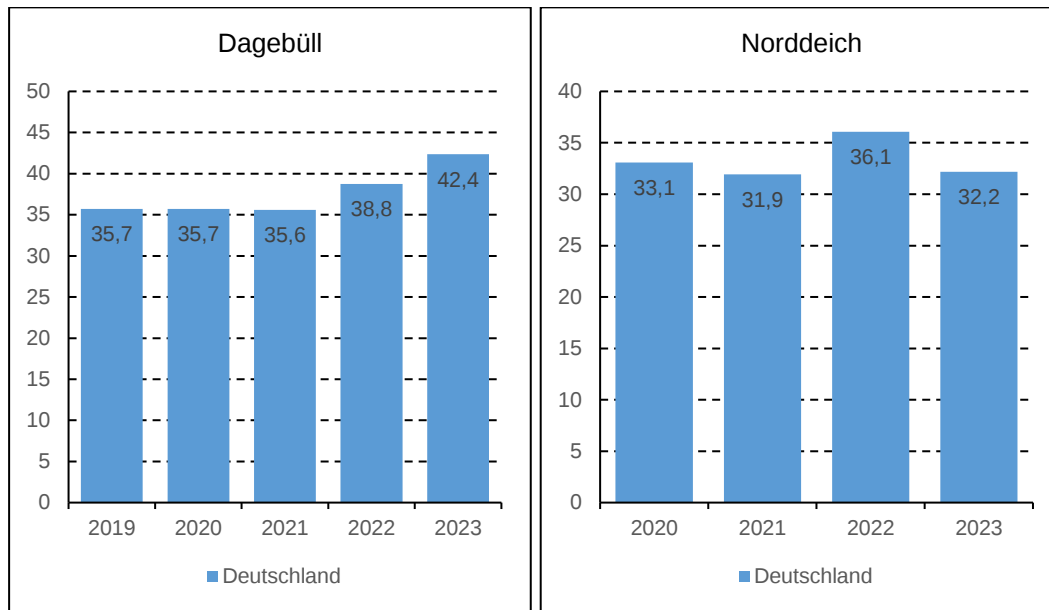


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

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 2019 bis 2023 dar. In Dagebüll stieg der Fahrzeugumschlag von rund 39 Tsd. Einheiten im Jahr 2022 um rund 9,3 Prozent auf rund 42 Tsd. Einheiten im Jahr 2023. In Norddeich nahm er im Jahr 2023 im Vergleich zu Vorjahr um rund 10,8 Prozent auf rund 32 Tsd. Einheiten ab. 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 2019, 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		
	2023	2022	Δ	2023	2022	Δ	2023	2022	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	1942,9	2.082,9	-6,7	941,4	1.010,4	-6,8	1001,5	1.072,5	-6,6
darunter:									
Schweden	787,8	826,0	-4,6	378,0	403,0	-6,2	409,8	423,0	-3,1
Dänemark	698,4	756,4	-7,7	340,9	367,3	-7,2	357,5	389,1	-8,1
Finnland	269,3	317,6	-15,2	128,8	149,4	-13,8	140,5	168,2	-16,5
Litauen	86,5	85,3	1,4	42,6	41,1	3,7	43,9	44,2	-0,7
Lettland	54,3	52,5	3,4	28,1	26,8	4,6	26,2	25,7	2,1
Norwegen	37,7	35,7	5,4	19,1	18,1	5,5	18,6	17,6	5,4
Estland	7,5	7,6	-1,3	3,7	3,9	-6,2	3,9	3,8	3,7

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 2024

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
