



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2021

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	18
3 Containerverkehre	21
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten.....	21
3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen	26
4 RoRo-Verkehre	28
4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten	28
4.2 RoRo-Verkehre nach Häfen	31
Anhang	34

1 Zusammenfassung

Der Bericht beschreibt die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs deutscher Seehäfen im Jahr 2021. Wesentliche Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Im Jahr 2021 kam es zu einer Wiederbelebung des Welthandels und des deutschen Außenhandels. Dies führte zu einem kräftigen Anstieg der Güterumschläge sowohl im Seeverkehr als auch im Kurzstreckenseeverkehr. Die Mengen der ein- und ausgeladenen Güter in den deutschen Seehäfen erhöhten sich im Kurzstreckenseeverkehr von rund 165,6 Mio. t im Jahr 2020 um rund 9,3 Prozent auf rund 181,0 Mio. t im Jahr 2021 (ohne Eigengewichte der Ladungsträger). Dies entsprach rund 62,7 Prozent des Gesamtgüterumschlags der deutschen Seehäfen. Maßgeblich für den Anstieg waren überwiegend Basiseffekte, nachdem die Güterumschläge im Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie stark eingebrochen waren. Hohe prozentuale Umschlagszuwächse wiesen im Jahr 2021 insbesondere die innerdeutschen Verkehre (+24,0 Prozent) sowie die wichtigen Relationen mit Schweden (+9,2 Prozent), Finnland (+10,3 Prozent) und Dänemark (+8,3 Prozent) auf. Unter den Nicht-EU-Staaten verzeichneten die Güterumschläge mit der Russischen Föderation (+13,5 Prozent) und Norwegen (+13,2 Prozent) hohe Umschlagssteigerungen, während die Verkehre mit dem Vereinigten Königreich um rund 15,4 Prozent zurückgingen. Güterumschlag deutscher Seehäfen
- Die wichtigste Güterabteilung im deutschen Kurzstreckenseeverkehr bildeten im Jahr 2021 mit rund 62,8 Mio. t – wie in den Vorjahren – die nicht identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehältern. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies ein Umschlagsplus von rund 7,1 Mio. t bzw. rund 12,8 Prozent. Der Umschlag der zweitwichtigsten Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ stieg um rund 11,9 Prozent auf rund 22,4 Mio. t, der Umschlag von Erzen, Steinen und Erden u.ä. um rund 16,4 Prozent auf rund 19,7 Mio. t. Zu Umschlagsrückgängen kam es im Vergleichszeitraum u.a. bei chemischen Erzeugnissen (-2,1 Prozent) sowie Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen (-6,1 Prozent). Güterabteilungen
- Sämtliche Ladungsarten wiesen im Jahr 2021 im Kurzstreckenseeverkehr ein höheres Umschlagsvolumen als im Vorjahr auf. Feste Massengüter verzeichneten ein Plus von rund 11,0 Prozent auf rund 40,3 Mio. t, flüssige Massengüter von rund 4,1 Prozent auf rund 38,5 Mio. t; der Containerumschlag wuchs um rund 6,9 Prozent auf rund 52,4 Mio. t. Der Umschlag von Stückgütern (+9,7 Prozent), selbstfahrenden Einheiten (+9,6 Prozent) und nichtselbstfahrenden Einheiten (+32,7 Prozent) legte im Vorjahresvergleich ebenfalls deutlich zu. Ladungsarten
- Mit rund 47,0 Mio. t entfiel im Jahr 2021 weiterhin der größte Teil des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf Hamburg (2020: 45,4 Mio. t). An zweiter Stelle folgten im Jahr 2021 die Bremischen Häfen mit einem Umschlagsvolumen von rund 35,6 Mio. t (2020: 31,9 Mio.), an dritter Stelle Häfen

Rostock mit rund 19,9 Mio. t (2020:16,9 Mio. t) und an vierter Stelle Lübeck mit rund 17,4 Mio. t (2020: 15,1 Mio. t). Insgesamt entfielen im Jahr 2021 rund zwei Drittel 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.

- Der Containerumschlag deutscher Häfen im Seeverkehr stieg im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,9 Prozent bzw. rund 0,8 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) auf rund 14,8 Mio. TEU; das Umschlagsergebnis von rund 15,1 Mio. TEU aus dem Jahr 2019 wurde damit verfehlt. Belastet wurde die Containerschifffahrt im Jahr 2021 durch Friktionen in den globalen Lieferketten, die u.a. auf die mehrtägige Sperrung des Suezkanals im März 2021 sowie im weiteren Jahresverlauf auf zeitweilige Terminalschließungen in südchinesischen Häfen aufgrund von Corona-Ausbrüchen zurückzuführen waren. Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr wuchs im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,5 Prozent bzw. rund 0,5 Mio. TEU auf rund 5,9 Mio. TEU; sein Anteil am Gesamtcontainerumschlag betrug rund 39,6 Prozent (2020: 38,6 Prozent). Er wuchs damit stärker als der Gesamtumschlag und übertraf zugleich sein 2019er Ergebnis. Ein Grund war der Anstieg des Containerumschlags im innerdeutschen Verkehr um rund 0,2 Mio. TEU bzw. rund 45,5 Prozent auf rund 0,29 Mio. TEU. Aufkommensstärkste Partnerländer deutscher Containerhäfen im Kurzstreckenseeverkehr waren im Jahr 2021 die Russische Föderation (0,65 Mio. TEU), das Vereinigte Königreich (0,59 Mio. TEU), Schweden (0,53 Mio. TEU) und Polen (0,51 Mio. TEU).
- Die Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr erreichten im Jahr 2021 mit insgesamt rund 2,3 Mio. Einheiten den höchsten Wert der letzten fünf Jahre. Im Vorjahresvergleich bedeutete dies ein Plus von über 0,2 Mio. Einheiten bzw. rund 11,8 Prozent. Wichtigstes Partnerland mit einem Anteil von rund 40,9 Prozent am gesamten Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr blieb im Jahr 2021 Schweden; auf den weiteren Plätzen folgten Dänemark (33,8 Prozent), Finnland (16,1 Prozent) und Litauen (5,2 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 791 Tsd. Einheiten erfolgten die meisten Fahrzeugumschläge im RoRo-Verkehr im Jahr 2021 im Seehafen Lübeck; wichtigstes Partnerland war Schweden. Auf den weiteren Plätzen folgten Puttgarden mit rund 557 Tsd. umgeschlagenen Einheiten (ausschließlich Dänemark-Verkehre), Rostock mit rund 569 Tsd. Fahrzeugumschlägen (wichtigstes Partnerland: Schweden) und Kiel mit rund 210 Tsd. Umschlägen im RoRo-Verkehr (wichtigstes Partnerland: Litauen).

Containerverkehre

RoRo-Verkehre

2 Gesamtentwicklung

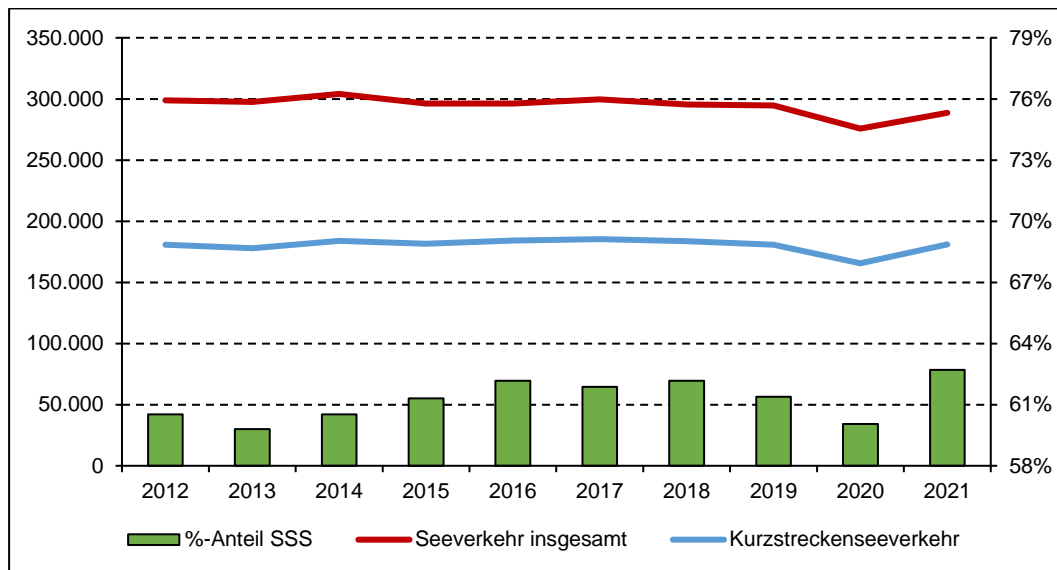
2.1 Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg der Seegüterumschlag deutscher Häfen (ohne Eigengewichte der Ladungsträger) im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 12,9 Mio. t bzw. rund 4,7 Prozent auf insgesamt rund 288,7 Mio. t (siehe Abbildung 1). Die Menge der im Kurzstreckenseeverkehr¹ ein- und ausgeladenen Güter erhöhte sich dabei von rund 165,6 Mio. t im Jahr 2020 um rund 9,3 Prozent auf rund 181,0 Mio. t im Jahr 2021 (ohne Eigengewichte der Ladungsträger). Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Seegüterumschlag deutscher Seehäfen betrug damit im Jahr 2021 rund 62,7 Prozent; dies war der höchste Anteilswert der letzten zehn Jahre. Maßgeblich für die Zunahmen waren hauptsächlich Basiseffekte, nachdem die Seegüterumschläge im Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie stark eingebrochen waren. Während der Güterumschlag im Kurzstreckenseeverkehr angesichts der Belebung des Welthandels und des deutschen Außenhandels im Jahr 2021 das Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2019 um rund 0,2 Mio. t übertraf, blieb der Gesamtgüterumschlag deutscher Seehäfen um rund 5,9 Mio. t hinter seinem 2019er Ergebnis zurück. Ein Grund hierfür waren Friktionen in den globalen Lieferketten, die vor allem die Containerschifffahrt im Jahr 2021 zu spüren bekam. Zunächst kam es im März 2021 aufgrund einer Schiffshavarie zu einer mehrtägigen Sperrung des Suezkanals, infolge derer zeitweise etwa 400 Großschiffe feststeckten und es zu massiven Abfertigungsproblemen in den westeuropäischen Seehäfen kam. Im weiteren Jahresverlauf belasteten dann zeitweilige Terminalschließungen in südchinesischen Häfen aufgrund von Corona-Ausbrüchen die Containerschifffahrt und die weltweiten Logistikströme. So wurde im August 2021 der nahe Shanghai gelegene Hafen Ningbo – der drittgrößte Containerhafen der Welt – pandemiebedingt für zwei Wochen geschlossen worden.

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.

Abbildung 1: Seegüterumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2021 in 1.000 t, Anteile in Prozent



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

Tabelle 1 differenziert den Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen nach Fahrtgebieten. Danach zeigten sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 zumeist Umschlagszuwächse. Besonders hohe prozentuale Umschlagssteigerungen wiesen im Jahr 2021 die innerdeutschen Seeverkehre auf. Sie erhöhten sich von rund 6,5 Mio. t im Jahr 2020 um rund 24,0 Prozent auf rund 8,0 Mio. t im Jahr 2021. Der Seegüterumschlag mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 9,7 Prozent auf rund 98,9 Mio. t. Die aufkommensstärksten EU-Partnerländer im Kurzstreckenseeverkehr deutscher Seehäfen waren im Jahr 2021 Schweden (25,5 Mio. t), Finnland (15,5 Mio. t) und Dänemark (12,4 Mio. t); mit allen genannten Staaten waren Umschlagszuwächse zu verzeichnen. Der Warenaustausch mit den übrigen europäischen Ländern stieg von rund 62,0 Mio. t im Jahr 2020 um rund 4,4 Prozent auf rund 64,8 Mio. t im Jahr 2021. Überdurchschnittliche Steigerungen verzeichnete dabei der Güterumschlag mit der Russischen Föderation; er legte im Vorjahresvergleich um rund 13,5 Prozent auf rund 26,6 Mio. t zu. Dagegen nahmen die Güterumschläge mit dem Vereinigten Königreich (-15,4 Prozent) und der Türkei (-8,1 Prozent) ab. Mit einem Plus von rund 34,7 Prozent auf rund 9,4 Mio. t wiesen Kurzstreckenseeverkehre mit Staaten außerhalb Europas im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr die größten prozentualen Zuwächse auf. Aufkommensträchtigste Handelspartner waren hierbei im Jahr 2021 Marokko mit einem Umschlagsvolumen von rund 3,4 Mio. t und Algerien mit rund 2,1 Mio. t.

Kurzstreckenseeverkehr
nach Fahrtgebieten
- Deutsche Seehäfen

Tabelle 1: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2021	2020	Δ	2021	2020	Δ	2021	2020	Δ
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	8,0	6,5	24,0	3,7	2,9	29,6	4,3	3,6	19,6
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	173,0	159,1	8,7	105,1	97,4	7,8	67,9	61,7	10,1
Europa	163,6	152,2	7,5	102,7	96,1	6,9	61,0	56,1	8,7
Europäische Union ¹	98,9	90,1	9,7	52,8	48,8	8,2	46,1	41,4	11,5
darunter:									
Schweden	25,5	23,4	9,2	13,8	12,9	6,6	11,7	10,4	12,5
Finnland	15,5	14,1	10,3	10,5	9,5	10,7	5,0	4,6	9,5
Dänemark	12,4	11,4	8,3	5,6	4,9	14,0	6,8	6,5	4,0
Niederlande	10,6	8,6	23,1	5,4	4,7	15,1	5,3	4,0	32,6
Belgien	6,9	5,6	23,8	2,1	1,7	22,0	4,9	3,9	24,6
Polen	5,5	5,2	6,8	3,5	3,3	5,4	2,0	1,9	9,3
Litauen	5,4	5,2	3,9	3,3	3,2	2,6	2,1	2,0	6,1
Spanien	4,5	4,6	-2,2	2,2	1,8	21,7	2,3	2,8	-17,8
Lettland	3,5	3,5	-0,4	2,4	2,7	-8,0	1,0	0,8	24,3
Frankreich	2,6	2,3	16,2	1,4	1,2	11,5	1,2	1,0	21,9
Estland	2,0	2,0	0,2	1,4	1,4	-0,7	0,6	0,6	2,1
Griechenland	1,2	1,3	-0,6	0,3	0,3	-2,5	1,0	1,0	-0,1
Portugal	1,2	1,3	-4,2	0,6	0,6	-4,4	0,6	0,7	-4,1
Italien	1,2	0,9	32,0	0,2	0,3	-9,1	1,0	0,6	47,9
Irland	0,5	0,6	-15,5	0,1	0,2	-63,2	0,4	0,3	18,8
übrige europäische Länder	64,8	62,0	4,4	49,9	47,3	5,5	14,9	14,7	0,9
darunter:									
Russische Föderation	26,6	23,5	13,5	23,8	20,3	16,9	2,9	3,2	-8,5
Norwegen	20,2	17,8	13,2	16,9	14,8	14,7	3,2	3,1	5,6
Vereinigtes Königreich	12,9	15,3	-15,4	6,8	9,6	-29,0	6,1	5,6	8,5
Türkei	4,1	4,4	-8,1	1,6	1,7	-5,5	2,4	2,7	-9,7
Übrige Länder	9,4	6,9	34,7	2,4	1,3	77,6	7,0	5,6	24,4
darunter:									
Marokko	3,4	3,0	13,1	0,7	0,4	70,0	2,7	2,6	3,7
Algerien	2,1	1,2	78,5	0,1	0,3	-48,3	1,9	0,9	118,1
Ägypten	1,8	1,6	14,7	0,6	0,4	69,1	1,2	1,2	-2,1
Insgesamt	181,0	165,6	9,3	108,8	100,3	8,5	72,2	65,3	10,7

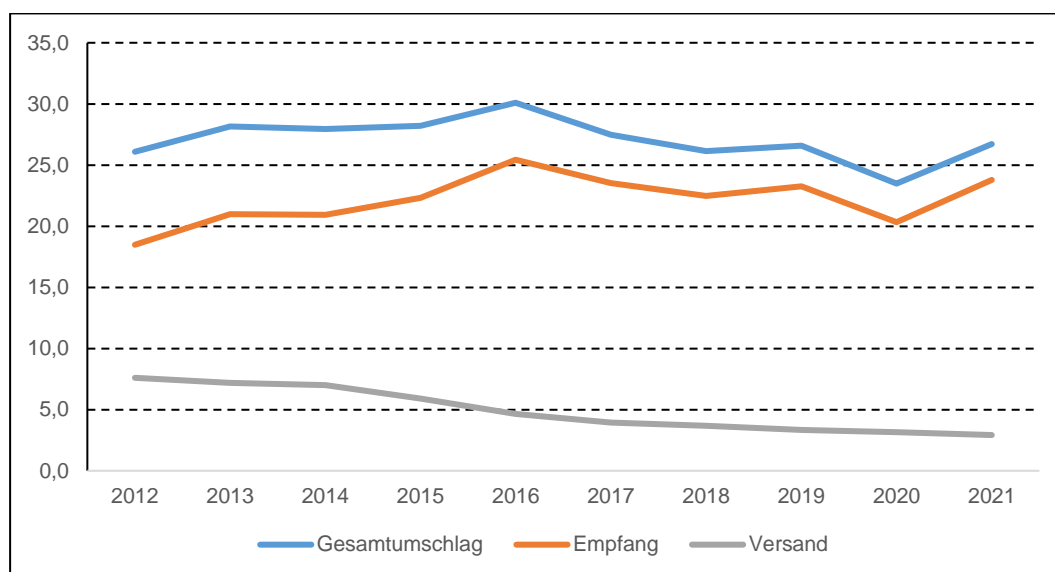
¹ Das Vereinigte Königreich ist im Jahr 2020 aus der Europäischen Union ausgetreten. Dessen Güterumschläge wurden deshalb den übrigen europäischen Ländern hinzugerechnet.

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

Die Russische Föderation war im Jahr 2021 mit einem Umschlagsvolumen von rund 26,6 Mio. t weiterhin der wichtigste Handelspartner der deutschen Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr. Im Vergleich zum Jahr 2020 stieg der Güterumschlag um rund 13,5 Prozent. Insgesamt bewegte sich das Umschlagsvolumen im Kurzstreckenseeverkehr zwischen deutschen und russischen Häfen in den letzten zehn Jahren zwischen rund 23,5 Mio. t im Jahr 2020 und rund 30,1 Mio. t im Jahr 2016 (siehe Abbildung 2). Der Güterumschlag im Empfang, der sich im Jahr 2021 auf rund 23,8 Mio. t belief, fiel dabei während des gesamten Betrachtungszeitraum deutlich höher aus als im Versand (2021: 2,9 Mio. t).

Kurzstreckenseeverkehr
Russische Föderation
- Flussrichtung

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

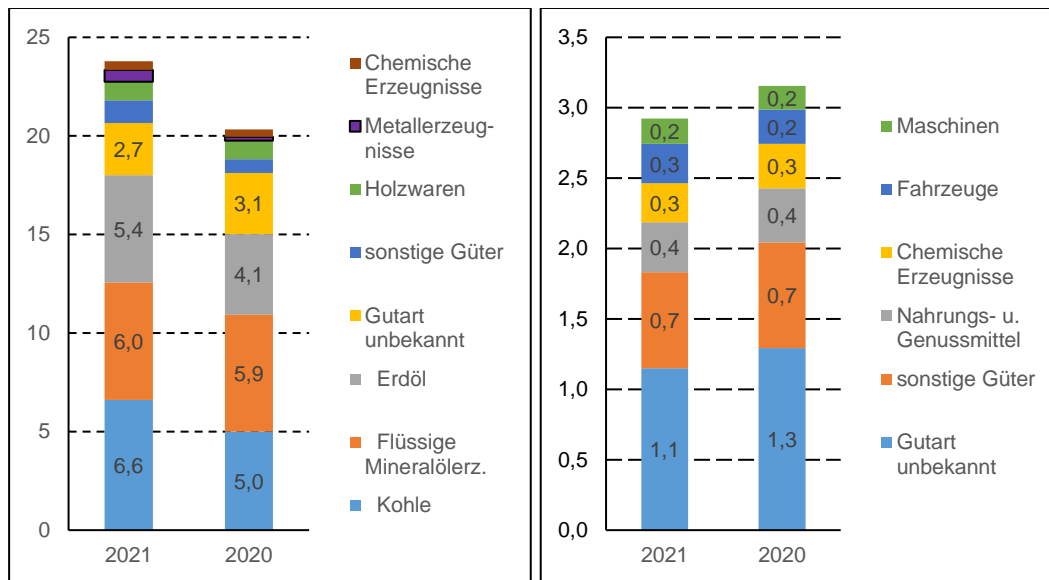


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im Kurzstreckenseeverkehr zwischen der Russischen Föderation und Deutschland werden vorrangig Rohstoffe, containerisierte Güter, Fahrzeuge und Maschinen befördert (siehe Abbildung 3). Insgesamt wurden im Jahr 2021 kumuliert rund 18,0 Mio. t Kohle, Erdöl und flüssige Mineralölzeugnisse aus der Russischen Föderation auf dem Seeweg nach Deutschland transportiert, rund 3,0 Mio. t mehr als im Jahr 2020. Damit entfielen im Jahr 2021 rund drei Viertel des gesamten seeseitigen Wareneingangs aus der Russischen Föderation auf diese drei Rohstoffe; das verbleibende Viertel setzte sich vor allem aus containerisierten Waren, die u.a. in der Güterabteilung „Gutart unbekannt“ (2,7 Mio. t) aufgehen, Holzwaren (0,9 Mio. t), Metallenerzeugnissen (0,6 Mio. t) und chemischen Erzeugnissen (0,4 Mio. t) zusammen. Im Seeverkehr von deutschen zu russischen Häfen sank das Transportaufkommen von rund 3,2 Mio. t im Jahr 2020 um rund 0,3 Mio. t auf rund 2,9 Mio. t im Jahr 2021, hauptsächlich aufgrund eines Rückgangs in der Güterabteilung „Gutart unbekannt“, deren Umschlagsvolumen im Jahr 2021 rund 1,1 Mio. t betrug.

- Güterabteilungen

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 2021 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 2021 rund 65,8 Prozent des gesamten Seegüterumschlags niederländischer Häfen im Kurzstreckenseeverkehr mit europäischen Nicht-EU-Staaten; bezogen auf Frankreich und Deutschland lagen die entsprechenden Anteilswerte bei rund 44,4 Prozent bzw. rund 35,8 Prozent. Deutsche und polnische Seehäfen erzielten im Jahr 2021 hingegen den überwiegenden Teil ihrer Umschlagsleistungen im Kurzstreckenseeverkehr mit Häfen anderer EU-Staaten (59,1 Prozent bzw. 55,3 Prozent). Gleichwohl war die Russische Föderation sowohl für Deutschland als auch für Polen im Jahr 2021 der wichtigste Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr, für die Niederlande, Frankreich und Belgien der zweitwichtigste. 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 2021 rund 23,4 Mio. t bzw. rund 14,2 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 2021 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	181,0	100,0	154,7	100,0	332,1	100,0	165,1	100,0	73,8	100,0
Europa	171,7	94,8	142,1	91,9	312,0	93,9	141,7	85,8	66,5	90,1
Europäische Union	106,9	59,1	71,5	46,2	93,4	28,1	68,4	41,4	40,8	55,3
darunter:										
Schweden	25,5	14,1	10,4	6,7	9,1	2,7	1,4	0,8	11,8	16,0
Finnland	15,5	8,6	6,0	3,9	9,6	2,9	1,3	0,8	3,0	4,1
Dänemark	12,4	6,8	2,3	1,5	3,4	1,0	0,4	0,2	1,4	1,9
Niederlande	10,6	5,9	3,6	2,3	1,9	0,6	12,0	7,3	3,4	4,6
Deutschland	8,0	4,4	4,5	2,9	8,7	2,6	2,1	1,3	6,2	8,4
Belgien	6,9	3,8	4,7	3,0	3,9	1,2	9,1	5,5	5,2	7,0
Polen	5,5	3,1	2,7	1,7	3,5	1,1	1,5	0,9	2,6	3,5
Litauen	5,4	3,0	1,9	1,2	3,0	0,9	0,7	0,4	1,3	1,8
Spanien	4,5	2,5	9,2	5,9	12,6	3,8	11,1	6,7	2,8	3,8
Lettland	3,5	1,9	1,4	0,9	3,5	1,1	0,5	0,3	1,0	1,4
Frankreich	2,6	1,5	8,9	5,8	10,9	3,3	17,5	10,6	1,0	1,4
Estland	2,0	1,1	1,3	0,8	3,8	1,1	0,3	0,2	0,4	0,5
Griechenland	1,2	0,7	2,5	1,6	1,6	0,5	1,1	0,7	0,1	0,1
Portugal	1,2	0,7	2,6	1,7	5,1	1,5	1,7	1,0	0,4	0,5
Italien	1,2	0,7	2,7	1,7	3,1	0,9	4,4	2,7	0,2	0,3
Irland	0,5	0,3	4,8	3,1	6,7	2,0	1,9	1,2	0,1	0,1
übrige europäische Länder	64,8	35,8	70,6	45,6	218,6	65,8	73,3	44,4	25,6	34,7
darunter:										
Russische Föderation	26,6	14,7	20,3	13,1	80,2	24,1	25,6	15,5	15,6	21,1
Norwegen	20,2	11,1	5,9	3,8	31,6	9,5	3,8	2,3	4,0	5,4
Vereinigtes Königreich	12,9	7,1	27,5	17,8	87,9	26,5	35,7	21,6	4,6	6,2
Türkei	4,1	2,2	13,9	9,0	8,3	2,5	5,3	3,2	1,2	1,6
Übrige Länder	9,4	5,2	12,6	8,1	20,0	6,0	23,4	14,2	7,3	9,9
darunter:										
Marokko	3,4	1,9	3,2	2,1	3,5	1,1	3,5	2,1	1,4	1,9
Algerien	2,1	1,1	2,1	1,4	3,5	1,1	11,4	6,9	1,5	2,0
Ägypten	1,8	1,0	4,3	2,8	6,7	2,0	4,0	2,4	4,3	5,8

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

Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 29.06.2022). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

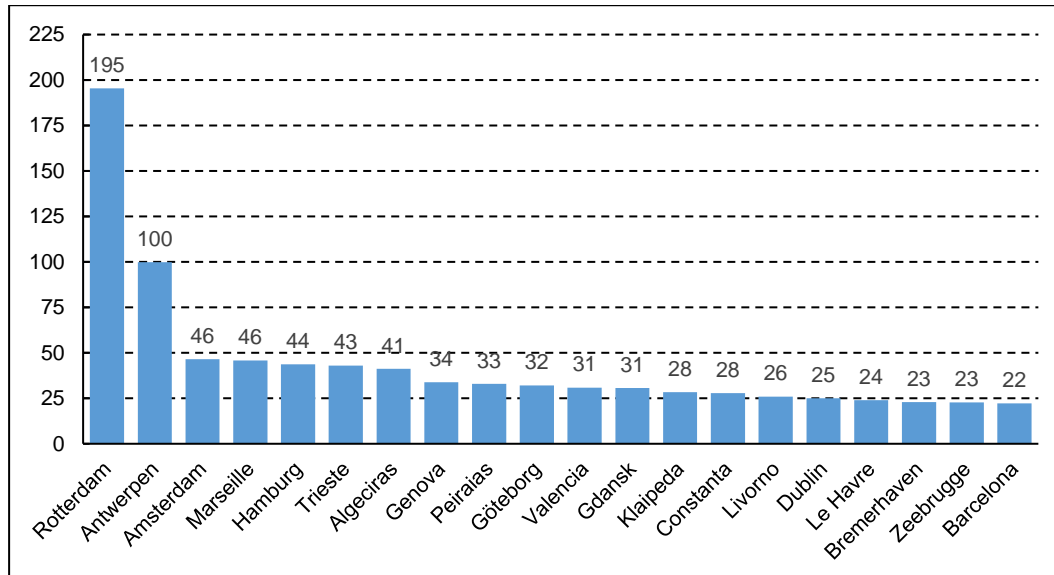
Aktuell liegen vollständige Angaben zum Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr nur bis zum Jahr 2020 vor. Im Jahr 2020 wurden in der EU-27 im Rahmen des Kurzstreckenseeverkehrs zu/von wichtigen Häfen Waren mit einem Gesamtgewicht von knapp 2,2 Mrd. t befördert.¹ Dabei wurden in den vom Güterumschlag größten 20 Häfen rund 40,5 Prozent aller Güter umgeschlagen, die über den Kurzstreckenseeverkehr zu/von wichtigen EU-Häfen transportiert wurden (siehe Abbildung 4). Rotterdam war weiterhin der mit Abstand größte Hafen in der Europäischen Union. Mit

EU-27 Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020

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 2020 insgesamt rund 1,7 Mrd. t Güter befördert. Im Vergleich zum Jahr 2019 bedeutete dies ein Minus von rund 6,6 Prozent.

rund 195 Mio. t war das Gewicht der in Rotterdam im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Güter fast doppelt so hoch wie im zweitgrößten Hafen Antwerpen (rund 100 Mio. t), der wiederum mehr als das doppelte Volumen des drittgrößten Hafens Amsterdam erreichte (rund 46 Mio. t).

Abbildung 4: Top 20 Häfen der EU im Kurzstreckenseeverkehr 2020, in Mio. t

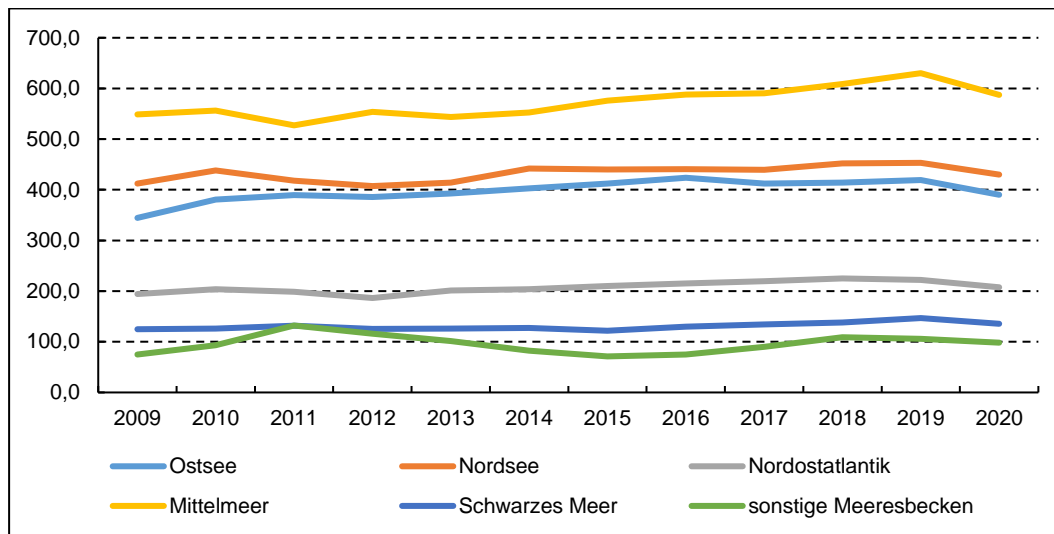


Quelle: Eurostat (Stand: 27.06.2022). Eigene Darstellung.

Im Zuge der Corona-Pandemie waren die Seegüterumschläge in den Haupthäfen der Europäischen Union im Jahr 2020 in allen Meeresregionen rückläufig (siehe Abbildung 5). Mit insgesamt rund 587,3 Mio. t entfielen im Jahr 2020 rund 31,8 Prozent des gesamten Seegüterumschlags im EU-Kurzstreckenseeverkehr auf den Mittelmeerraum; im Vergleich zum Jahr 2019 entsprach dies einer Abnahme um rund 42,8 Mio. t. Danach folgten im Jahr 2020 der Nordseeraum mit rund 429,6 Mio. t (2019: 453,1 Mio. t) bzw. einem Anteil von rund 23,2 Prozent und das Ostseegebiet mit rund 390,1 Mio. t (2019: 418,9 Mio. t) bzw. einem Anteil von rund 21,1 Prozent.

Entwicklung des EU-27 Kurzstreckenseeverkehrs nach Meeresregion

Abbildung 5: Seegüterumschlag der Haupthäfen der EU-Mitgliedstaaten im Kurzstreckenseeverkehr nach Meeresregionen im Zeitraum von 2009 bis 2020 in Mio. t

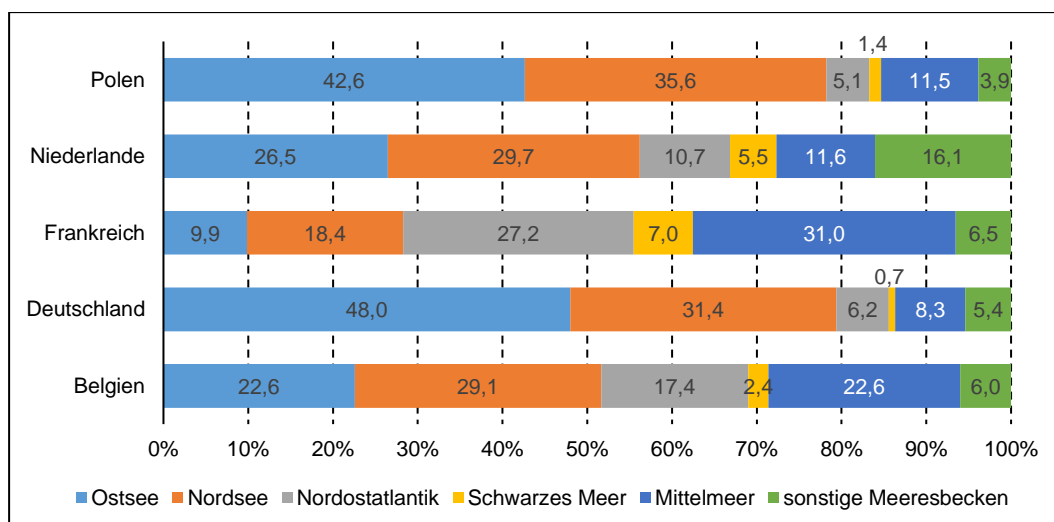


Anmerkung: Das Vereinigte Königreich ist im Jahr 2020 aus der Europäischen Union ausgeschieden. Hinsichtlich eines besseren Vergleichs der Jahresergebnisse ist der Seegüterumschlag des Vereinigten Königreichs für sämtliche Jahre nicht mehr mit einbezogen worden.
 Quelle: Eurostat (Stand: 05.07.2022). Eigene Darstellung.

Abbildung 6 stellt den Seegüterumschlag polnischer, niederländischer, französischer, deutscher und belgischer Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 nach Meeresregionen gegenüber. Aufgrund der geographischen Nähe sind der Nord- und Ostseeraum für Deutschland und Polen von großer Bedeutung. Kumuliert entfielen rund 79,4 Prozent bzw. rund 78,2 Prozent des gesamten Güterumschlags deutscher und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr auf diese beiden Meeresregionen. Die belgischen und niederländischen Haupthäfen wiesen diesbezüglich etwas geringere Anteilswerte auf. Kurzstreckenseeverkehre französischer Häfen fanden im Jahr 2020 vorrangig mit Häfen im Mittelmeerraum (31,0 Prozent) und im Nordostatlantik (27,2 Prozent) statt.

Seegüterumschlag ausgewählter EU-Staaten nach Meeresregion

Abbildung 6: Seegüterumschlag polnischer, niederländischer, französischer, deutscher und belgischer Haupthäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2020 nach Meeresregionen, Anteile in %



Anmerkung: Abweichungen von 100 Prozent sind rundungsbedingt.
 Quelle: Eurostat (Stand: 29.06.2022). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.2 Kurzstreckenseeverkehr nach Güterabteilungen

Im Jahr 2021 entfielen rund 62,8 Mio. t bzw. rund 34,7 Prozent des Gesamtgüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr auf nicht identifizierbare Güter in Containern und Wechselbehältern; ein Plus von rund 7,1 Mio. t im Vergleich zum Vorjahr (siehe Tabelle 3). Die Güterumschläge in der zweitwichtigsten Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ erhöhten sich – nach Rückgängen in den Vorjahren – im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 11,9 Prozent auf rund 22,4 Mio. t. Davon entfielen rund 21,7 Mio. t auf den Empfang und rund 0,7 Mio. t auf den Versand. Maßgeblich für den Anstieg waren im Vorjahresvergleich vor allem Umschlagszuwächse bei der Importkohle, die größtenteils zur Stromerzeugung genutzt wird. Im Jahr 2020 hatte die rezessive Wirtschaftsentwicklung in Deutschland, von der weite Teile des Produzierenden Gewerbes stark betroffen waren, zu einem hohen Rückgang der Transportnachfrage für Importkohle geführt. Trotz des Anstiegs blieb das Umschlagsvolumen in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ im Jahr 2021 deutlich hinter dem Niveau des Jahres 2019 (rund 29,7 Mio. t) zurück.

Kurzstreckenseeverkehr
nach Güterabteilungen

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

	Güterumschlag					
	Insgesamt		davon:			
			Empfang		Versand	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
In Mio. t						
Landwirtschaftliche u. verw. Erzeugnisse	9,7	8,6	4,7	4,2	5,0	4,3
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	22,4	20,0	21,7	19,9	0,7	0,1
Erze, Steine u. Erden u.ä.	19,7	16,9	17,5	15,5	2,2	1,5
Nahrungs- und Genussmittel	7,2	7,7	3,0	3,0	4,2	4,7
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	0,4	0,4	0,1	0,1	0,3	0,3
Holzw., Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	9,2	9,8	6,9	7,6	2,3	2,2
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	16,8	15,6	9,9	10,8	6,9	4,9
Chemische Erzeugnisse etc.	12,0	12,3	5,1	5,1	7,0	7,2
Sonst. Mineralerzeugnisse	2,5	2,2	0,7	0,4	1,8	1,7
Metalle und Metallerzeugnisse	5,2	4,2	1,8	1,4	3,4	2,8
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	2,2	1,7	0,8	0,5	1,3	1,1
Fahrzeuge	5,4	5,7	1,5	1,5	3,9	4,1
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	0,5	0,5	0,2	0,2	0,3	0,3
Sekundärrohstoffe, Abfälle	2,6	2,4	1,5	1,2	1,2	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	0,0	0,0	0,0	0,0
Umzugsgut, nicht marktbestimmte Güter	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sammelgut	1,8	1,5	1,0	0,9	0,8	0,6
Nicht identifizierbare Güter	62,8	55,7	32,0	27,8	30,8	27,9
Sonstige Güter a.n.g.	0,3	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1
Insgesamt	181,0	165,6	108,8	100,3	72,2	65,3

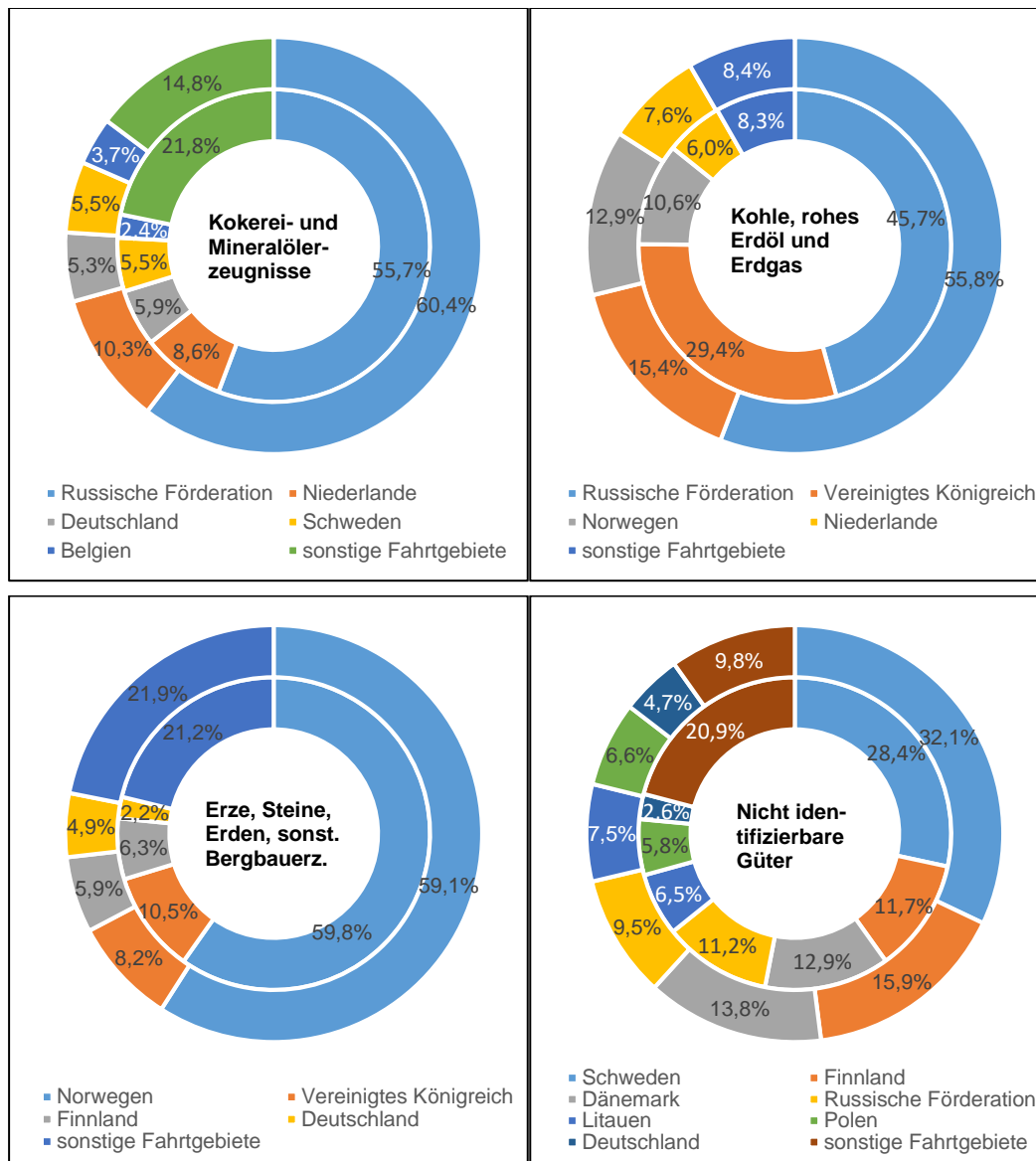
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen.

Die meisten anderen Güterabteilungen wiesen im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 ebenfalls eine positive Umschlagsentwicklung im Kurzstreckenseeverkehr auf. Der seeseitige Umschlag von Erzen, Steinen und Erden erhöhte sich im Vergleichszeitraum von rund 16,9 Mio. t auf rund 19,7 Mio. t, jener von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen von rund 15,6 Mio. t auf rund 16,8 Mio. t. Das Umschlagsvolumen in der Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ nahm im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 24,8 Prozent auf rund 5,2 Mio. t zu. Nachfrageimpulse resultierten dabei u.a. aus der anziehenden Stahlproduktion. Vor dem Hintergrund der im Jahresverlauf 2021 zunehmenden Friktionen in den globalen Lieferketten und Lieferengpässen bei bestimmten Waren, Bauteilen und Rohstoffen, die sich auf zahlreiche Branchen, u.a. die Automobilindustrie (u.a. Chip-Mangel), auswirkten, sank der Umschlag von Fahrzeugen im Kurzstreckenseeverkehr im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 4,0 Prozent. Der Güterumschlag von chemischen Erzeugnissen sank ebenfalls – von rund 12,3 Mio. t im Jahr 2020 auf rund 12,0 Mio. im Jahr 2021.

Im Jahr 2021 entfielen kumuliert rund 74,6 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 hohe Bedeutung der Russischen Föderation als Lieferantin fossiler Energieträger. Ihr Anteil am gesamten empfangsseitigen Umschlag von Gütern der Abteilung „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ stieg im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 Prozentpunkte auf rund 60,4 Prozent. Auf Rang 2 lag die Niederlande mit einem Anteil von rund 10,3 Prozent (2020: 8,6 Prozent). Der Anteil der Russischen Föderation am gesamten empfangsseitigen Umschlag von Gütern der Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ wuchs im Vergleichszeitraum um rund 10,1 Prozentpunkte auf rund 55,8 Prozent. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2021 das Vereinigte Königreich (15,4 Prozent) und Norwegen (12,9 Prozent). Norwegen kam im Jahr 2021 als Quelle von Gütern der Abteilung „Erze, Steine, Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse“ von allen Ländern weiterhin die höchste Bedeutung zu. Im Vergleich zum Vorjahr nahm sein diesbezüglicher Anteil leicht auf rund 59,1 Prozent ab, mit deutlichem Abstand folgten das Vereinigte Königreich (8,2 Prozent) und Finnland (5,9 Prozent). Die im seeseitigen Empfang umgeschlagenen, nicht näher identifizierbaren Güter in Containern und Wechselbehältern stammten im Jahr 2021 weiterhin vorrangig aus Schweden; ihr Anteil erhöhte sich im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 3,7 Prozentpunkte auf rund 32,1 Prozent. Weitere wichtige Handelspartner deutscher Seehäfen waren Finnland (15,9 Prozent) und Dänemark (13,8 Prozent).

Empfangsseitiger Umschlag nach ausgewählten Güterabteilungen und Fahrtgebieten

Abbildung 7: Empfangsseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2021 (äußerer Ring) und im Jahr 2020 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



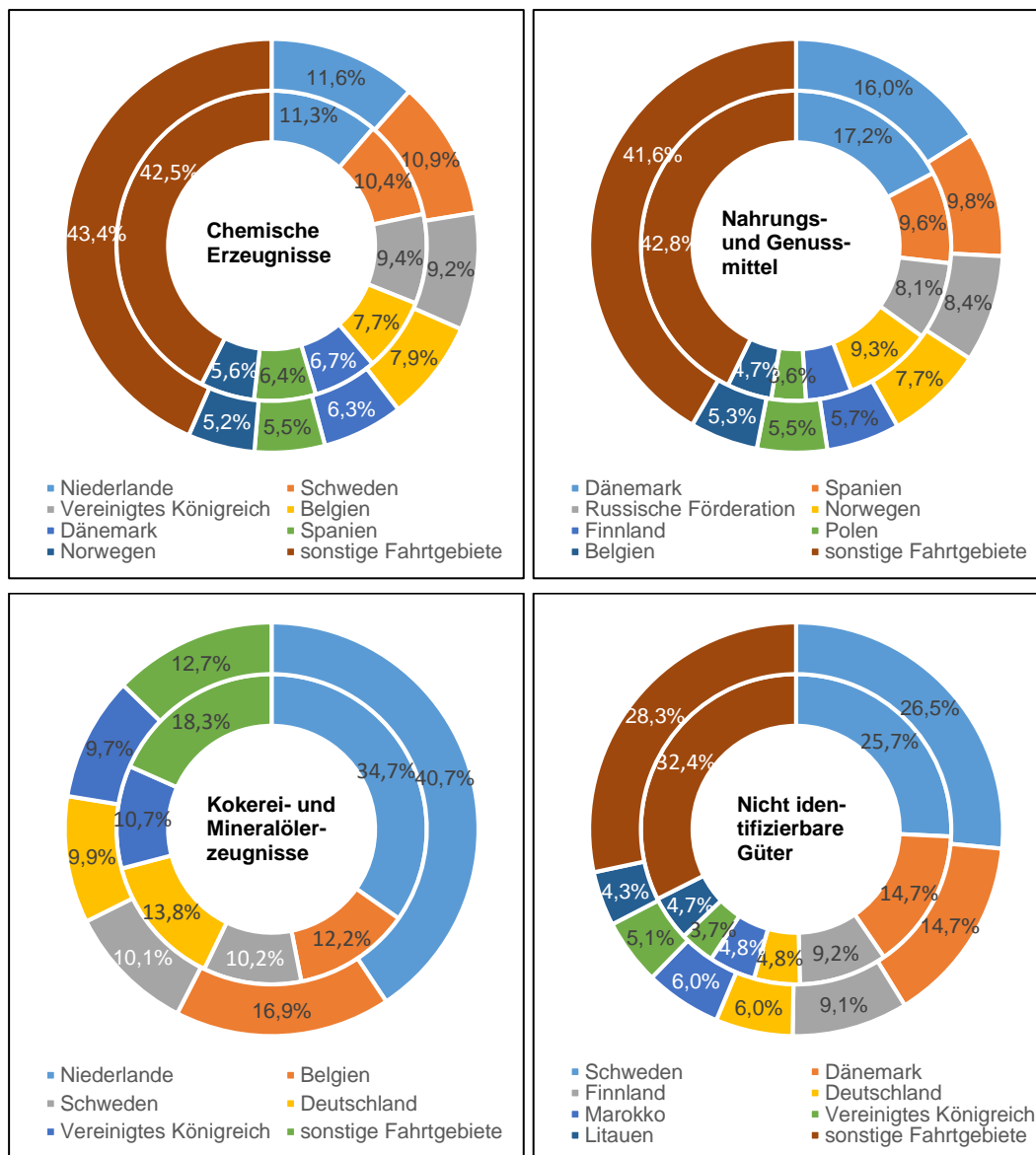
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im seeseitigen Versand deutscher Häfen entfielen im Jahr 2021 kumuliert rund 67,6 Prozent des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf die vier umschlagstärksten Güterabteilungen „Chemische Erzeugnisse“, „Nahrungs- und Genussmittel“, „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ und „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 2021 weiterhin auf Schweden (26,5 Prozent), Dänemark (14,7 Prozent) und Finnland (9,1 Prozent). Chemische Erzeugnisse wurden im Jahr 2021 vorrangig in Richtung Niederlande (11,6 Prozent), Schweden (10,9 Prozent), Vereinigtes Königreich (9,2 Prozent), Belgien (7,9 Prozent) und Dänemark (6,3 Prozent) verschifft. Im Vergleich zum Jahr 2020 unterlagen die prozentualen Anteile nur kleineren Änderungen.

Versandseitiger Umschlag nach ausgewählten Güterabteilungen und Fahrtgebieten

Nahrungs- und Genussmittel wurden von deutschen Häfen im Jahr 2021 vorrangig in Richtung Dänemark (16,0 Prozent), Spanien (9,8 Prozent), Russische Föderation (8,4 Prozent) und Norwegen (7,7 Prozent) umgeschlagen. Kokerei- und Mineralölzeugnisse wurden im Jahr 2021 besonders oft von deutschen Seehäfen in die Niederlande versandt; ihr Anteil am gesamten seeseitigen Versand erhöhte sich von rund 34,7 Prozent im Jahr 2020 auf rund 40,7 Prozent im Jahr 2021. Mit deutlichem Abstand folgten Belgien (16,9 Prozent) und Schweden (10,1 Prozent).

Abbildung 8: Versandseitiger Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr in regionaler Gliederung nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2021 (äußerer Ring) und im Jahr 2020 (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 2021 im Vergleich zum Vorjahr in Bezug auf alle Ladungsarten Umschlagszuwächse im Kurzstreckenseeverkehr auf. Der Umschlag von Massengütern wie Getreide, Kohle oder Mineralöl stieg im Vergleichszeitraum um rund 5,5 Mio. t bzw. rund 7,5 Prozent auf insgesamt rund 78,8 Mio. t. Dabei erhöhte sich das Umschlagsvolumen flüssiger Massengüter von rund 37,0 Mio. t im Jahr 2020 auf rund 38,5 Mio. t im Jahr 2021; der Umschlag fester Massengüter stieg von rund 36,3 Mio. t auf rund 40,3 Mio. t (siehe Tabelle 4). Während die Umschlagsvolumina fester Massengüter im Jahr 2021 sowohl im seeseitigen Empfang als auch im Versand im Vergleich zum Jahr 2020 zulegten, beschränkten sich die Umschlagszuwächse bei flüssigen Massengütern auf den seeseitigen Versand. Der Umschlag von Stückgütern, die ohne Ladungsträger mit dem Seeschiff befördert werden, erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 1,5 Mio. t bzw. rund 9,7 Prozent auf rund 17,0 Mio. t. Dabei legten die Stückgutumschläge im seeseitigen Empfang von rund 7,5 Mio. t im Jahr 2020 auf rund 8,2 Mio. t im Jahr 2021 zu, im seeseitigen Versand von rund 8,0 Mio. t auf rund 8,8 Mio. t. Die Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr wuchsen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,4 Mio. t bzw. rund 6,9 Prozent auf rund 52,4 Mio. t. Mit einem Plus von rund 10,0 Prozent auf rund 27,4 Mio. t zeigten sich dabei im seeseitigen Empfang überdurchschnittliche Umschlagszuwächse; im seeseitigen Versand fielen die Containerumschläge mit einem Zuwachs von rund 3,7 Prozent auf rund 25,0 Mio. t im Vergleichszeitraum moderater aus.

Entwicklung nach
Ladungsarten

Tabelle 4: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten

	Güterumschlag					
	Insgesamt		davon:			
			Empfang		Versand	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
In Mio. t						
Massengut	78,8	73,3	58,8	54,3	21,9	19,0
flüssiges Massengut	38,5	37,0	27,9	28,6	10,6	8,4
festes Massengut	40,3	36,3	28,9	25,7	11,3	10,6
Stückgut	17,0	15,5	8,2	7,5	8,8	8,0
Container	52,4	49,0	27,4	24,9	25,0	24,1
Selbstfahrende Einheiten	19,4	17,7	9,2	8,4	10,2	9,3
Lkw (einschl. Anhänger)	19,4	17,7	9,2	8,4	10,2	9,3
Pkw (einschl. Anhänger) u. Krafträder	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nicht selbstfahrende Einheiten	13,4	10,1	7,2	5,3	6,3	4,8
Anhänger/Sattelaufleger für Lkw	10,5	7,9	5,3	4,0	5,2	3,9
Rolltrailer	1,6	1,4	1,0	0,9	0,7	0,6
Eisenbahngüterwagen	1,0	0,8	0,6	0,4	0,4	0,3
Übrige nicht selbstfahrende Einheiten	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0
Insgesamt	181,0	165,6	108,8	100,3	72,2	65,3

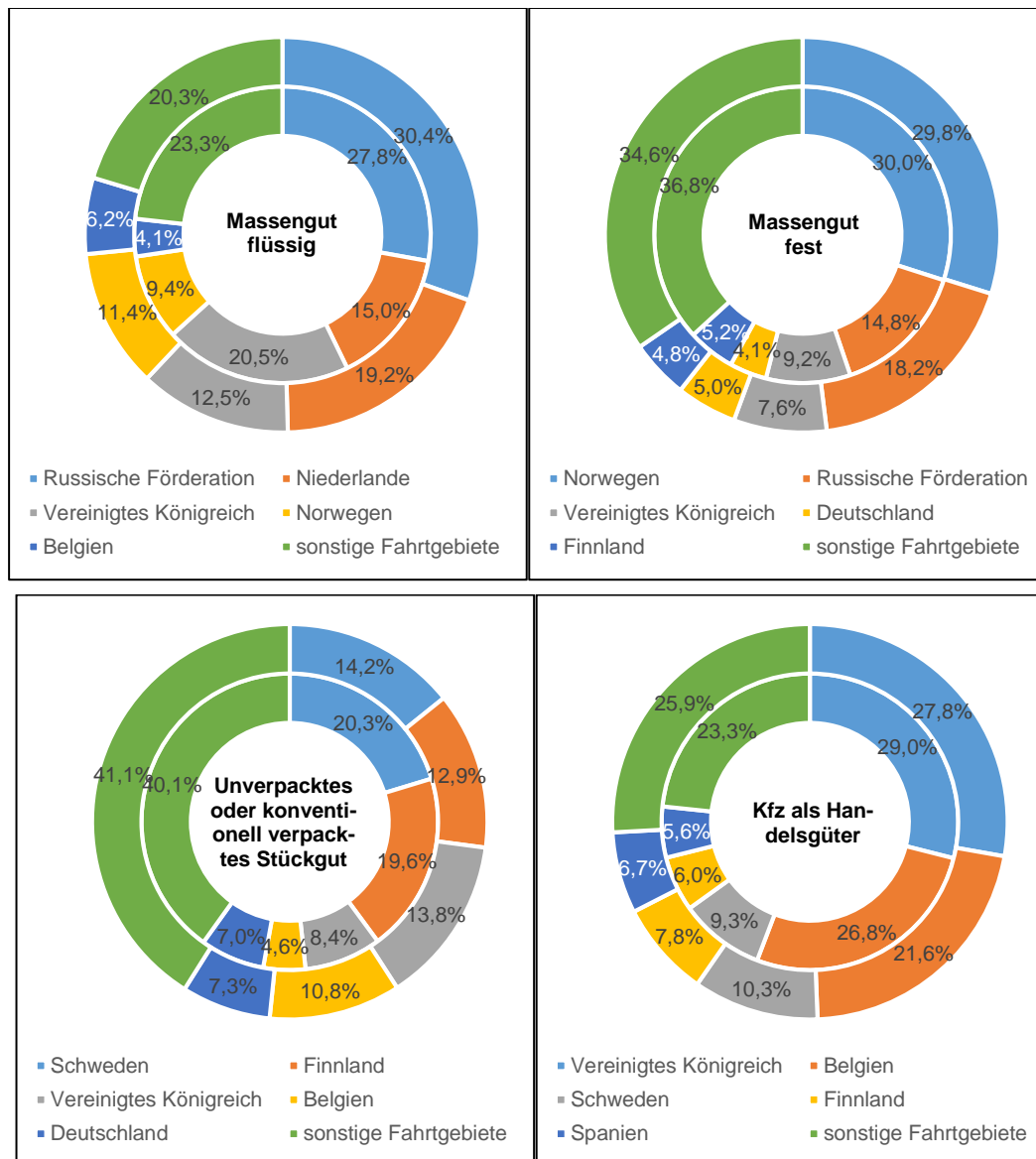
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der Umschlag selbstfahrender und nicht selbstfahrender Einheiten im Kurzstreckenseeverkehr stieg im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 kumuliert um rund 5,0 Mio. t auf rund 32,8 Mio. t. Der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) erhöhte sich dabei um rund 1,7 Mio. t bzw. rund 9,6 Prozent auf rund 19,4 Mio. t; der Umschlag unbegleiteter Lkw-Anhänger bzw. Sattelaufleger legte um rund 2,6 Mio. t auf rund 10,5 Mio. t zu. Insgesamt belief sich das Umschlagsvolumen nicht selbstfahrender Einheiten im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 auf rund 13,4 Mio. t; dies bedeutete ein Plus von rund 3,3 Mio. t im Vergleich zum Jahr 2020. Umschlagszuwächse zeigten sich sowohl im seeseitigen Empfang als auch im Versand.

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 30,4 Prozent des gesamten Umschlags flüssiger Massengüter – hierzu zählen hauptsächlich Erdöl, Mineralölerzeugnisse und Flüssiggas – entfielen im Jahr 2021 auf den Kurzstreckenseeverkehr mit der Russischen Föderation; im Jahr 2020 lag deren Anteilswert noch bei rund 27,8 Prozent. Auf Rang 2 folgte im Jahr 2021 die Niederlande, deren Anteil im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,2 Prozentpunkte auf rund 19,2 Prozent anstieg. Der Anteilswert des Vereinigten Königreichs ging hingegen von rund 20,5 Prozent im Jahr 2020 auf rund 12,5 Prozent im Jahr 2021 zurück. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2021 Norwegen und Belgien mit Anteilen von rund 11,4 Prozent bzw. rund 6,2 Prozent am Gesamtumschlag. Bei den festen Massengütern – u.a. Erze, Kohle und Getreide – entfiel im Jahr 2021 kumuliert knapp die Hälfte des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr auf Norwegen (29,8 Prozent) und die Russische Föderation (18,2 Prozent). Während der Anteilswert Norwegens im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant blieb, stieg der Anteil der Russischen Föderation um rund 3,4 Prozentpunkte. Weitere wichtige Handelspartner waren im Jahr 2021 das Vereinigte Königreich (7,6 Prozent) und Finnland (4,8 Prozent). Beim Umschlag unverpackter oder konventionell verpackter Stückgüter entfielen die größten Mengen im Jahr 2021 auf Schweden (14,2 Prozent), Finnland (12,9 Prozent) und das Vereinigte Königreich (13,8 Prozent). Im Vorjahresvergleich deutlich rückläufigen Anteilswerten von Schweden und Finnland standen dabei stark zunehmende Anteilswerte auf Seiten des Vereinigten Königreichs und Belgiens gegenüber. Allein Belgien konnte seinen Anteilswert am Gesamtumschlag unverpackter oder konventionell verpackter Stückgüter von rund 4,6 Prozent im Jahr 2020 auf rund 10,8 Prozent im Jahr 2021 mehr als verdoppeln. Beim Umschlag von Kraftfahrzeugen, die als Handelsgut deklariert waren, entfielen die größten Mengen im Jahr 2021 weiterhin auf das Vereinigte Königreich (27,8 Prozent) und Belgien (21,6 Prozent). Allerdings waren die Anteile beider Länder am Gesamtumschlag im Vergleich zum Jahr 2020 rückläufig. Auf den weiteren Plätzen folgten Schweden (10,3 Prozent), Finnland (7,8 Prozent) und Spanien (6,7 Prozent).

Kurzstreckenseeverkehr
in regionaler Gliederung
nach Ladungsarten

Abbildung 9: Güterumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Ladungsarten und Fahrtgebieten im Jahr 2021 (äußerer Ring) und im Jahr 2020 (innerer Ring), Anteile in Prozent (Basis: t)



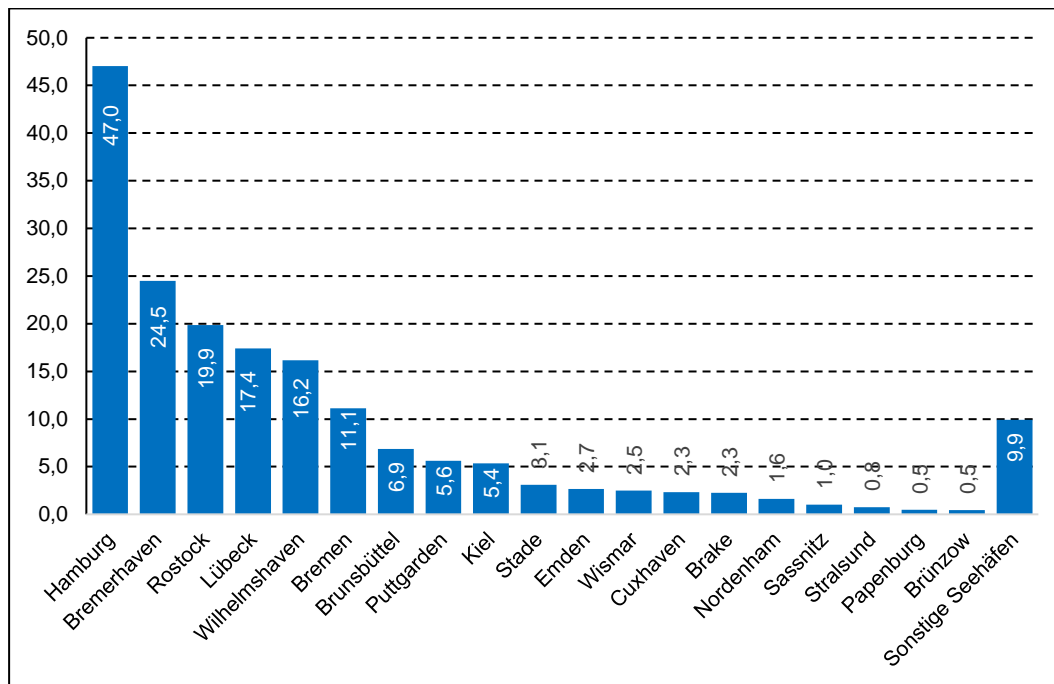
Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.4 Kurzstreckenseeverkehr nach Häfen

Der größte Teil des gesamten Seegüterumschlags deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr entfiel im Jahr 2021 mit rund 47,0 Mio. t weiterhin auf Hamburg (siehe Abbildung 10). Danach folgten die Bremischen Häfen mit einem Gesamtgüterumschlag von rund 35,6 Mio. t und Rostock mit rund 19,9 Mio. t. Die drei genannten Häfen vereinten damit im Jahr 2021 rund 56,6 Prozent des gesamten Güterumschlags im Kurzstreckenseeverkehr (2020: 56,9 Prozent). Auf den weiteren Plätzen folgten die Seehäfen Lübeck und Wilhelmshaven mit Umschlagsvolumina im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 von rund 17,4 Mio. t bzw. rund 16,2 Mio. t.

Güterumschlag nach Häfen

Abbildung 10: Gesamtgüterumschlag ausgewählter deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 in Mio. t

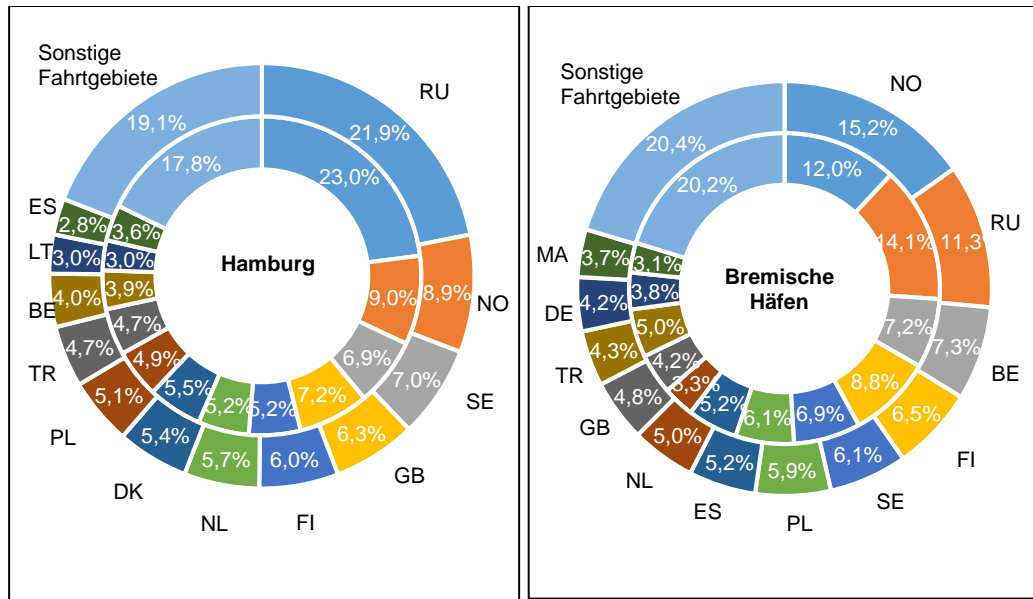


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 11 differenziert den Güterumschlag für die beiden umschlagsstärksten deutschen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr – Hamburg und Bremen/Bremerhaven – für die Jahre 2020 und 2021 nach Fahrtgebieten. Danach waren für beide Seehäfen die Russische Föderation und Norwegen in beiden Jahren die wichtigsten Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr. In Hamburg sank der Anteil der Russischen Föderation am Gesamtumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,1 Prozentpunkte auf rund 21,9 Prozent, der Anteilswert von Norwegen bewegte sich mit rund 8,9 Prozent annähernd auf Vorjahresniveau. Weitere wichtige Handelspartner für Hamburg waren im Jahr 2021 Schweden (7,0 Prozent), das Vereinigte Königreich (6,3 Prozent) und Finnland (6,0 Prozent). In den Bremischen Häfen löste Norwegen im Jahr 2021 die Russische Föderation als wichtigsten Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr ab. Der Anteilswert der Russischen Föderation ging von rund 14,1 Prozent im Jahr 2020 auf rund 11,3 Prozent im Jahr 2021 zurück; der norwegische Anteilswert stieg von rund 12,0 Prozent auf rund 15,2 Prozent. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2021 Belgien (7,3 Prozent), Finnland (6,5 Prozent) und Schweden (6,1 Prozent).

Hamburg,
Bremen/Bremerhaven

Abbildung 11: Güterumschlag der Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 (äußerer Ring) und im Jahr 2020 (innerer Ring) nach Fahrtgebieten, Anteile in Prozent (Basis t)



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

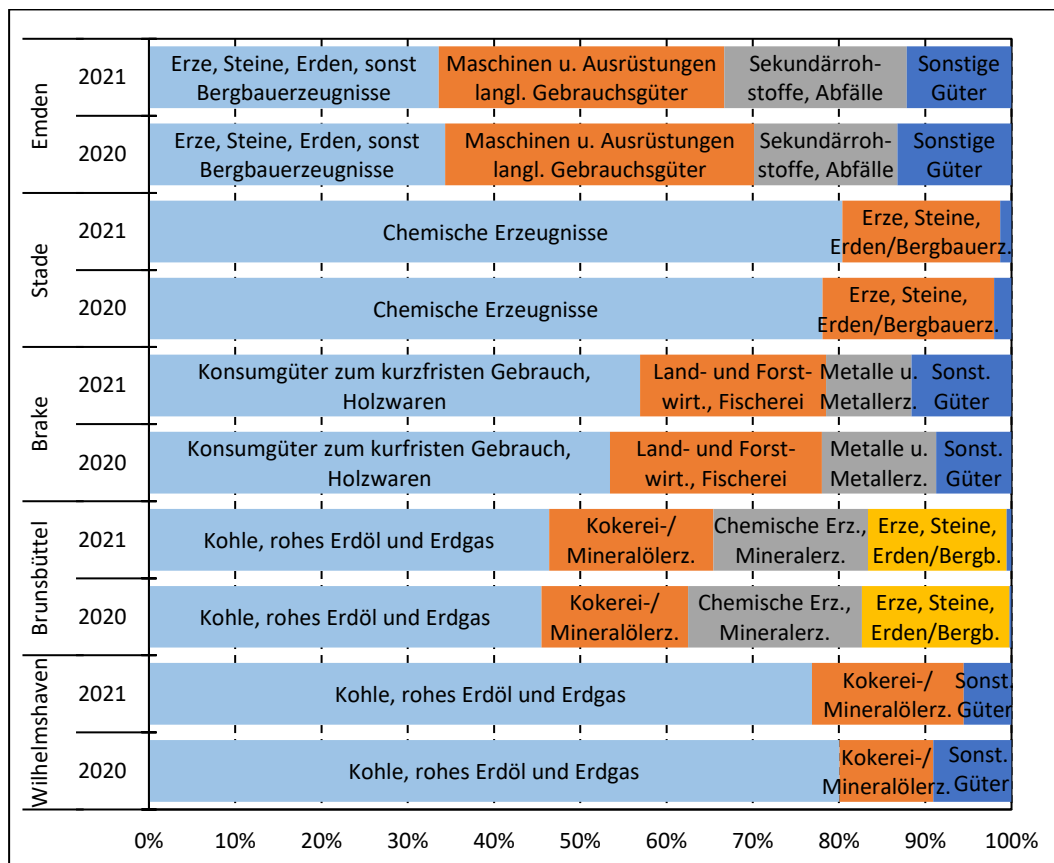
Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

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 Mineralölzeugnisse“ am Gesamtumschlag erreichten in Wilhelmshaven im Jahr 2021 rund 94,5 Prozent, im Vergleich zum Jahr 2020 stieg dieser Anteil um rund 3,6 Prozentpunkte (siehe Abbildung 12). Im Hafen Bützfleth in Stade werden dagegen überwiegend chemische Erzeugnisse im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagen. Deren Anteile am Gesamtumschlag stiegen von rund 78,1 Prozent im Jahr 2020 auf rund 80,4 Prozent im Jahr 2021. 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 78,0 Prozent im Jahr 2020 auf rund 78,5 Prozent im Jahr 2021. Im Hafen von Brunsbüttel betrug der Anteil der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ am Gesamtumschlag im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 rund 46,4 Prozent. Ebenfalls bedeutsam war dort der Umschlag von Kokerei- und Mineralölzeugnissen (19,1 Prozent), che-

Güterumschlag nach Häfen und Güterabteilungen

mischen und mineralischen Erzeugnissen (kumuliert rund 17,9 Prozent) sowie Erzen, Steinen, Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen (16,0 Prozent). In Emden erreichten Erze, Steine, Erden und sonstige Bergbauerzeugnisse im Jahr 2021 einen Umschlagsanteil von rund 33,6 Prozent, gefolgt von Maschinen und Ausrüstungen einschließlich langlebiger Gebrauchsgüter (33,1 Prozent) sowie Sekundärrohstoffen und Abfällen (21,1 Prozent).

Abbildung 12: Gesamtumschlag ausgewählter deutscher Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach ausgewählten Güterabteilungen im Jahr 2021 und 2020



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

3 Containerverkehre

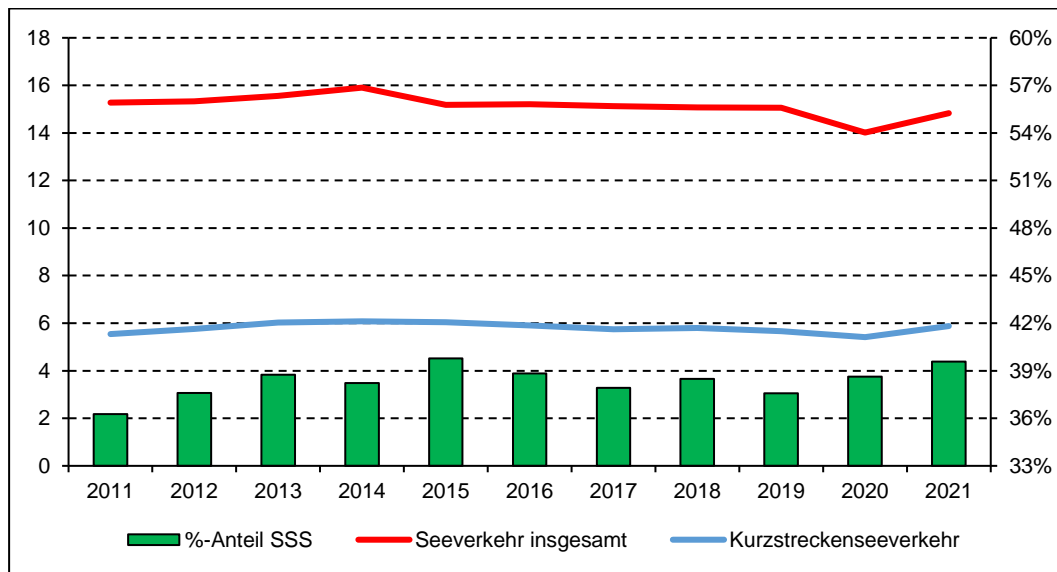
3.1 Containerverkehre nach Fahrtgebieten

Deutsche Seehäfen schlugen im Jahr 2021 im Kurzstreckenseeverkehr insgesamt rund 5,9 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) um – rund 8,5 Prozent mehr als im Jahr 2020. Das Umschlagsergebnis von rund 5,7 Mio. TEU aus dem Jahr 2019 wurde damit ebenfalls übertroffen. Ein Grund war ein hohes Umschlagsplus im innerdeutschen Verkehr (+45,5 Prozent). Der Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr entwickelte sich im Vergleichszeitraum abermals besser als der Gesamtcontainerumschlag deutscher Häfen, der um rund 0,8 Mio. TEU bzw. rund 5,9 Prozent auf rund 14,8 Mio. TEU anstieg, damit allerdings nicht an sein 2019er Niveau in Höhe von rund 15,1 Mio. TEU heranreichte (siehe Abbildung 13). Ein Grund hierfür waren die eingangs genannten Friktionen in den globalen

Containerumschlag deutscher Seehäfen - Insgesamt

Lieferketten, die vor allem die Containerschifffahrt zu spüren bekam. Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Containerumschlag nahm daher von rund 38,6 Prozent im Jahr 2020 auf rund 39,6 Prozent im Jahr 2021 zu. Dies war der zweihöchste Anteilswert der letzten zehn Jahre. Mit knapp 0,7 Mio. TEU bzw. einem Anteil von rund 11,1 Prozent am gesamten Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr war die Russische Föderation im Jahr 2021 der wichtigste Handelspartner deutscher Containerhäfen; danach folgten das Vereinigte Königreich (10,0 Prozent), Schweden (9,1 Prozent) und Polen (8,6 Prozent).

Abbildung 13: Containerumschlag deutscher Seehäfen insgesamt und im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2021 in Mio. TEU, Anteile in Prozent



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

Im seeseitigen Empfang stieg der Containerumschlag von rund 2,84 Mio. TEU im Jahr 2020 um rund 8,0 Prozent auf rund 3,07 Mio. TEU im Jahr 2021 (siehe Tabelle 5). Maßgeblich hierfür waren u.a. höhere Umschlagsvolumina im grenzüberschreitenden Empfang aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (+7,9 Prozent), beispielsweise mit Finnland (+21,7 Prozent) und Polen (+11,5 Prozent). Geringere Umschlagsvolumina zeigten sich im Vergleichszeitraum empfangsseitig hingegen im Verkehr mit Griechenland (-34,1 Prozent), Lettland (-26,6 Prozent) und den Niederlanden (-0,6 Prozent). Die Containerumschläge im grenzüberschreitenden Empfang aus europäischen Staaten, die nicht der EU angehören, nahmen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 3,7 Prozent auf knapp 1,1 Mio. TEU zu. Rückläufigen Empfangsmengen aus der Russischen Föderation (-1,3 Prozent) standen dabei im Vergleichszeitraum Zuwächse aus dem Vereinigten Königreich (+10,7 Prozent) gegenüber. Die Containerumschläge im innerdeutschen Verkehr nahmen im Vergleichszeitraum um rund 56,1 Prozent auf über 0,1 Mio. TEU zu, der grenzüberschreitende Empfang aus außereuropäischen Ländern um rund 15,3 Prozent auf knapp 0,2 Mio. TEU. Letzterer wurde – ausgehend von niedrigem Niveau – u.a. durch hohe Wachstumsraten des Containerumschlags mit Marokko und Ägypten geprägt.

- Empfang

Tabelle 5: Containerumschlag deutscher Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Fahrtgebieten

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2021	2020	Δ	2021	2020	Δ	2021	2020	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,29	0,20	45,5	0,12	0,08	56,1	0,17	0,12	39,0
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	5,58	5,21	7,1	2,95	2,76	6,7	2,63	2,45	7,5
Europa	5,03	4,75	5,7	2,78	2,62	6,2	2,25	2,14	5,2
Europäische Union	3,19	3,02	5,7	1,69	1,57	7,9	1,50	1,45	3,4
darunter:									
Schweden	0,53	0,49	7,8	0,30	0,28	6,4	0,23	0,21	9,7
Polen	0,51	0,47	7,4	0,32	0,28	11,5	0,19	0,19	1,2
Finnland	0,48	0,42	15,9	0,31	0,25	21,7	0,18	0,16	7,1
Dänemark	0,34	0,33	3,9	0,16	0,15	8,2	0,18	0,18	0,4
Litauen	0,24	0,23	6,5	0,13	0,12	10,6	0,12	0,11	2,4
Belgien	0,23	0,19	19,6	0,07	0,05	30,4	0,16	0,14	15,4
Niederlande	0,17	0,19	-14,4	0,10	0,10	-0,6	0,07	0,10	-28,3
Spanien	0,15	0,17	-11,6	0,08	0,07	13,4	0,08	0,11	-27,3
Lettland	0,14	0,18	-20,7	0,09	0,12	-26,6	0,06	0,06	-8,6
Estland	0,12	0,10	16,1	0,06	0,05	15,2	0,06	0,05	17,1
Griechenland	0,10	0,10	-3,6	0,02	0,04	-34,1	0,07	0,06	14,4
Frankreich	0,10	0,06	75,1	0,04	0,03	22,0	0,06	0,02	139,9
Portugal	0,04	0,03	18,6	0,01	0,01	24,9	0,03	0,03	17,2
übrige europäische Länder	1,84	1,74	5,8	1,09	1,05	3,7	0,75	0,69	9,0
darunter:									
Russische Föderation	0,65	0,68	-4,6	0,35	0,35	-1,3	0,31	0,33	-8,1
Vereinigtes Königreich	0,59	0,49	20,4	0,44	0,40	10,7	0,15	0,09	62,0
Norwegen	0,29	0,27	7,8	0,14	0,14	0,3	0,15	0,13	16,4
Türkei	0,28	0,27	3,7	0,15	0,15	0,8	0,13	0,12	7,3
Übrige Länder	0,55	0,46	20,8	0,17	0,15	15,3	0,39	0,31	23,4
darunter:									
Marokko	0,29	0,21	39,1	0,08	0,06	32,8	0,21	0,15	41,5
Ägypten	0,15	0,10	41,4	0,06	0,03	83,4	0,09	0,07	22,2
Israel	0,11	0,13	-16,2	0,03	0,05	-42,9	0,08	0,08	1,7
Insgesamt	5,87	5,41	8,5	3,07	2,84	8,0	2,81	2,57	9,0

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

Noch etwas höher als im seeseitigen Empfang fielen die Umschlagsanstiege im Versand aus. Der versandseitige Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr erhöhte sich von rund 2,57 Mio. TEU im Jahr 2020 um rund 9,0 Prozent auf rund 2,81 Mio. TEU im Jahr 2021. Neben Zuwächsen im innerdeutschen Verkehr (+39,0 Prozent) und beim Versand in außereuropäische Staaten (+23,4 Prozent), darunter Marokko (+41,5 Prozent) und Ägypten (+22,2 Prozent), zeigten sich im Vergleichszeitraum Anstiege beim versandseitigen Containerumschlag mit den europäischen Partnerländern außerhalb der EU. Letzterer stieg im Vergleich zum Jahr 2020 insgesamt um rund 9,0 Prozent auf knapp 0,8 Mio. TEU. Während der Containerumschlag in Richtung Vereinigtes Königreich (+62,0 Prozent) und Norwegen (+16,4 Prozent) deutlich zulegte, nahm er im grenzüberschreitenden Versand mit der Russischen Föderation um rund 8,1 Prozent ab. Die Verkehre mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union legten im Vergleichszeitraum ebenfalls zu, allerdings fielen die

- Versand

prozentualen Zuwächse im seeseitigen Versand mit rund 3,4 Prozent im Vergleich zur Gesamtentwicklung unterdurchschnittlich aus. Umschlagszuwächsen u.a. mit Schweden (+9,7 Prozent) und Finnland (+7,1 Prozent), standen dabei Rückgänge u.a. mit den Niederlanden (-28,3 Prozent), Spanien (-27,3 Prozent) und Lettland (-8,6 Prozent) gegenüber.

Tabelle 6 differenziert den Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 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 2021 bei allen oben aufgeführten Hafennationen weiterhin zu den umschlagsstärksten. Mit rund 0,89 Mio. TEU erzielten die niederländischen Häfen im Jahr 2021 den größten Umschlag mit dem Vereinigten Königreich, gefolgt von belgischen und deutschen Containerhäfen mit Umschlagsvolumina von rund 0,74 Mio. TEU bzw. rund 0,59 Mio. TEU. Die Russische Föderation zählte im Jahr 2021 mit Ausnahme der französischen Seehäfen ebenfalls bei allen betrachteten Hafennationen zu den umschlagsstärksten Handelspartnern im Kurzstreckenseeverkehr. Die meisten Container wurden dabei mit deutschen Seehäfen (0,65 Mio. TEU) umgeschlagen, gefolgt von belgischen (0,49 TEU) und niederländischen (0,35 Mio. TEU) Seehäfen. Für die polnischen Seehäfen war Deutschland im Jahr 2021 mit einem Anteil von rund 28,7 Prozent am gesamten Containerumschlag mit Abstand der wichtigste Handelspartner im Kurzstreckenseeverkehr. In Frankreich kommt inländischen Verkehren eine vergleichsweise hohe Bedeutung zu; im Jahr 2021 fanden rund 23,7 Prozent aller Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr innerhalb Frankreichs statt. Wichtige Handelspartner außerhalb Frankreichs waren das Vereinigte Königreich (0,24 Mio. TEU), Belgien (0,19 Mio. TEU), Spanien (0,18 Mio. TEU) und die Türkei (0,17 Mio. TEU). Belgische Seehäfen erzielten im Jahr 2021 ihre höchsten Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr mit dem Vereinigten Königreich und der Türkei (0,69 Mio. TEU).

Containerumschläge ausgewählter EU-Staaten

Tabelle 6: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Jahr 2021 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	5,87	100	4,95	100	3,1	100	2,07	100	2,23	100
Europa	5,32	90,6	4,44	89,7	2,88	92,9	1,72	83,1	2,22	99,6
Europäische Union	3,48	59,3	2,43	49,1	1,23	39,7	1,28	61,8	1,49	66,8
darunter:										
Schweden	0,53	9,1	0,24	4,8	0,09	2,9	0,01	0,5	0,12	5,4
Polen	0,51	8,6	0,18	3,6	0,07	2,3	0,06	2,9	0,00	0,0
Finnland	0,48	8,2	0,25	5,1	0,14	4,5	0,01	0,5	0,09	4,0
Dänemark	0,34	5,9	0,12	2,4	0,01	0,3	0,00	0,0	0,00	0,0
Deutschland	0,29	5,0	0,18	3,6	0,06	1,9	0,09	4,3	0,64	28,7
Litauen	0,24	4,2	0,08	1,6	0,04	1,3	0,02	1,0	0,01	0,4
Belgien	0,23	4,0	0,11	2,2	0,05	1,6	0,19	9,2	0,40	17,9
Niederlande	0,17	2,8	0,10	2,0	0,00	0,0	0,08	3,9	0,06	2,7
Spanien	0,15	2,6	0,22	4,4	0,15	4,8	0,18	8,7	0,02	0,9
Lettland	0,14	2,5	0,08	1,6	0,04	1,3	0,00	0,0	0,05	2,2
Estland	0,12	2,0	0,05	1,0	0,03	1,0	0,00	0,0	0,00	0,0
Griechenland	0,10	1,7	0,14	2,8	0,03	1,0	0,02	1,0	0,00	0,0
Frankreich	0,10	1,6	0,19	3,8	0,05	1,6	0,49	23,7	0,00	0,0
Portugal	0,04	0,7	0,12	2,4	0,12	3,9	0,04	1,9	0,00	0,0
übrige europäische Länder	1,84	31,3	2,01	40,6	1,65	53,2	0,44	21,3	0,73	32,7
darunter:										
Russische Föderation	0,65	11,1	0,49	9,9	0,35	11,3	0,03	1,4	0,23	10,3
Vereinigtes Königreich	0,59	10,0	0,74	14,9	0,89	28,7	0,24	11,6	0,48	21,5
Norwegen	0,29	5,0	0,08	1,6	0,21	6,8	0,00	0,0	0,01	0,4
Türkei	0,28	4,8	0,69	13,9	0,08	2,6	0,17	8,2	0,00	0,0
Übrige Länder	0,55	9,4	0,51	10,3	0,22	7,1	0,35	16,9	0,01	0,4
darunter:										
Marokko	0,29	4,9	0,19	3,8	0,07	2,3	0,08	3,9	0,01	0,4
Ägypten	0,15	2,5	0,16	3,2	0,09	2,9	0,03	1,4	0,00	0,0
Israel	0,11	1,9	0,14	2,8	0,05	1,6	0,08	3,9	0,00	0,0

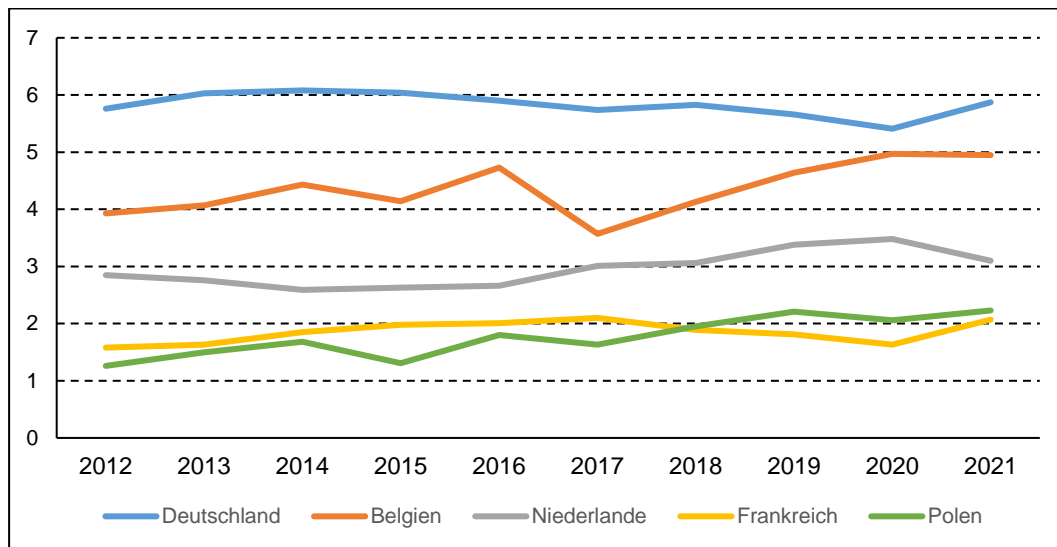
Anmerkung: Pro Land wurden die fünf Fahrtgebiete mit dem höchsten Containerumschlag eingefärbt.
Quelle: Eurostat (Stand: 15.07.2022). Eigene Berechnungen.

Abbildung 14 stellt die Entwicklung des Containerumschlags deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr im Zeitraum von 2012 bis 2021 dar. Demnach fanden im gesamten Betrachtungszeitraum die meisten Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr in deutschen Seehäfen statt; im Jahr 2021 betrug ihr Umschlagsvolumen rund 5,87 Mio. TEU. Auf den weiteren Plätzen folgten die Seehäfen in Belgien (4,95 Mio. TEU), den Niederlanden (3,10 Mio. TEU), Polen (2,23 Mio. TEU) und Frankreich (2,07 Mio. TEU). Mit Ausnahme der niederländischen Seehäfen verzeichneten alle übrigen Nationen im Vergleich zum Jahr 2020 eine Zunahme der Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr. Besonders hoch fiel diese in Frankreich aus; dort nahmen die Containerumschläge von rund 1,63 Mio. TEU im Jahr 2020 um rund 27,0 Prozent auf rund 2,07 Mio. TEU in Jahr 2021 zu. Dies war das zweithöchste Umschlagsresultat innerhalb der letzten zehn Jahre. In den polnischen Seehäfen stiegen

Entwicklung der Containerumschläge ausgewählter EU-Staaten

die Containerumschläge im Kurzstreckenseeverkehr von rund 2,06 Mio. TEU im Jahr 2020 um rund 8,3 Prozent auf rund 2,23 Mio. TEU im Jahr 2021. Dies war gleichbedeutend mit dem höchsten Umschlagsergebnis der letzten zehn Jahre. Der Containerumschlag in den belgischen Häfen bewegte sich im Jahr 2021 mit rund 4,95 Mio. TEU annähernd auf dem sehr hohen Niveau des Vorjahres (2020: 4,97 Mio. TEU). Die niederländischen Häfen verfehlten im Jahr 2021 mit rund 3,1 Mio. TEU hingegen ihr Spitzenergebnis von rund 3,48 Mio. TEU aus dem Vorjahr; insgesamt sank ihr Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr um rund 10,9 Prozent.

Abbildung 14: Containerumschlag deutscher, belgischer, französischer, niederländischer und polnischer Seehäfen im Kurzstreckenseeverkehr von 2012 bis 2021 in Mio. TEU



Quellen: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online), Eurostat (Stand: 15.07.2022). Eigene Berechnungen.

3.2 Containerverkehre des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen

Die beiden größten deutschen Containerhäfen – Hamburg und Bremerhaven – verzeichneten im Jahr 2021 Zuwächse im Kurzstreckenseeverkehr. In Hamburg stieg der Containerumschlag von rund 2,64 Mio. TEU im Jahr 2020 um rund 2,2 Prozent auf rund 2,70 Mio. TEU im Jahr 2021 (siehe Tabelle 7). Überdurchschnittliche Zuwächse verzeichneten dabei die Containerumschläge mit europäischen Ländern außerhalb der Europäischen Union; sie erhöhten sich von rund 0,86 Mio. TEU im Jahr 2020 um rund 3,3 Prozent auf rund 0,89 Mio. TEU im Jahr 2021. Maßgeblichen Anteil hieran hatten die Containerverkehre mit der Russischen Föderation und der Türkei, die im Vergleichszeitraum um rund 3,9 Prozent bzw. rund 13,2 Prozent zulegten. Die Containerumschläge mit anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union wiesen mit einem Plus von rund 1,3 Prozent auf rund 1,52 Mio. TEU im Jahr 2021 nur ein unterdurchschnittliches Wachstum auf. Umschlagszuwächsen Hamburgs u.a. mit Schweden (+7,8 Prozent) und Polen (+14,5 Prozent) standen dabei Rückgänge u.a. mit Belgien (-12,4 Prozent) und Lettland (-17,0 Prozent) gegenüber. Die Containerumschläge Hamburgs im Kurzstreckenseeverkehr mit Ländern außerhalb

Zuwächse in Hamburg
und Bremerhaven

Europas bewegten sich im Jahr 2021 mit rund 0,25 Mio. TEU annähernd auf Vorjahresniveau. Die Containerumschläge im innerdeutschen Verkehr legten ausgehend von einem niedrigen Niveau deutlich zu. In den Bremischen Häfen stiegen die Containerumschläge von rund 2,11 Mio. TEU im Jahr 2020 um rund 4,3 Prozent bzw. rund 2,20 Mio. TEU im Jahr 2021. Ursächlich war ein kräftiges Umschlagsplus mit anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (+7,5 Prozent) sowie Ländern außerhalb Europas (+25,4 Prozent). Umschlagsrückgänge in Höhe von rund 6,0 Prozent zeigten sich im Vergleichszeitraum in Summe hingegen im Verkehr mit europäischen Nicht-EU-Ländern; steigende Containerumschläge mit dem Vereinigten Königreich (+33,2 Prozent) konnten Abnahmen im Verkehr mit der Russischen Föderation (-32,2 Prozent) und der Türkei (-7,0 Prozent) nicht ausgleichen. Ähnlich wie in Hamburg spielen innerdeutsche Containerumschläge in den Bremischen Häfen mengenmäßig nur eine untergeordnete Rolle.

Tabelle 7: Containerumschlag des Seehafens Hamburg und der Bremischen Häfen im Kurzstreckenseeverkehr in den Jahren 2021 und 2020 nach Fahrtgebieten

	Hamburg			Bremen/Bremerhaven		
	2021	2020	Δ	2021	2020	Δ
	in Mio. TEU		in %	in Mio. TEU		in %
Verkehr innerhalb Deutschlands	0,04	0,03	50,8	0,04	0,03	15,1
Verkehr m. Häfen außerh. Deutschlands	2,66	2,61	1,8	2,16	2,08	4,1
Europa	2,41	2,36	2,0	1,95	1,90	2,2
Europäische Union	1,52	1,50	1,3	1,24	1,15	7,5
darunter:						
Schweden	0,30	0,28	7,8	0,14	0,16	-6,6
Polen	0,25	0,21	14,5	0,23	0,22	1,7
Dänemark	0,20	0,20	2,7	0,13	0,13	2,6
Finnland	0,17	0,17	4,1	0,20	0,16	26,2
Litauen	0,12	0,13	-6,1	0,10	0,09	13,5
Belgien	0,10	0,11	-12,4	0,08	0,06	28,1
Lettland	0,07	0,08	-17,0	0,06	0,05	22,5
Estland	0,07	0,06	8,4	0,04	0,03	28,6
Griechenland	0,06	0,06	5,1	0,02	0,02	25,1
Niederlande	0,06	0,06	5,6	0,08	0,09	-18,8
Frankreich	0,05	0,05	13,2	0,02	0,01	186,0
Spanien	0,04	0,07	-41,2	0,09	0,09	-0,9
Portugal	0,01	0,01	75,1	0,03	0,03	3,0
übrige europäische Länder	0,89	0,86	3,3	0,71	0,75	-6,0
darunter:						
Russische Föderation	0,37	0,36	3,9	0,19	0,27	-32,2
Vereinigtes Königreich	0,24	0,27	-10,8	0,22	0,16	33,2
Türkei	0,16	0,15	13,2	0,12	0,13	-7,0
Übrige Länder	0,25	0,25	-0,2	0,22	0,17	25,4
darunter:						
Marokko	0,09	0,09	1,9	0,11	0,08	34,1
Israel	0,08	0,08	-6,5	0,03	0,05	-31,8
Ägypten	0,08	0,07	14,2	0,07	0,04	85,1
Insgesamt	2,70	2,64	2,2	2,20	2,11	4,3

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

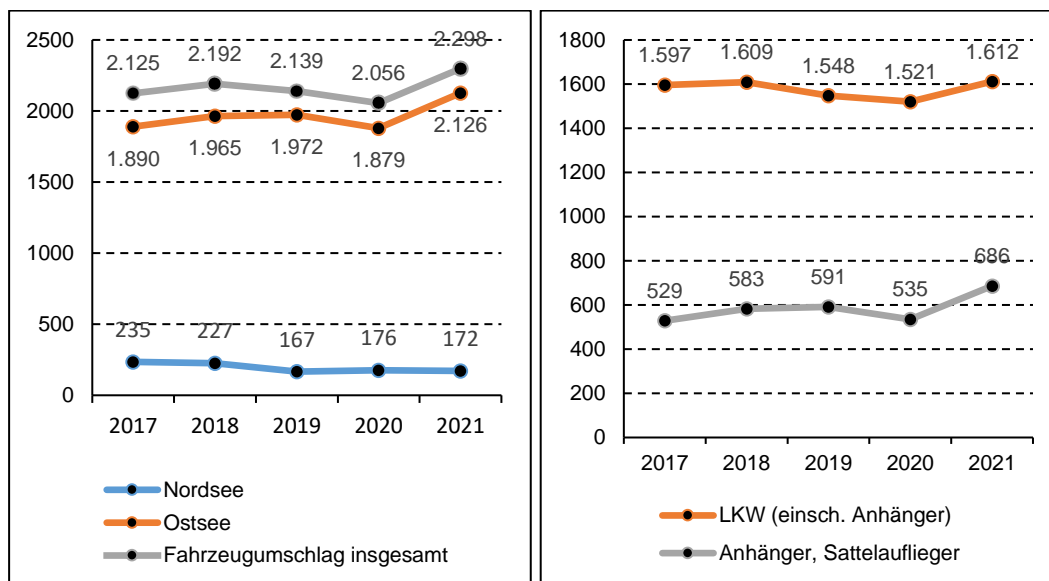
4 RoRo-Verkehre

4.1 RoRo-Verkehre nach Fahrtgebieten

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden in den deutschen Seehäfen im Jahr 2021 rund 2,3 Mio. Ladungsträger im RoRo-Verkehr umgeschlagen, davon über 1,6 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und knapp 0,7 Mo. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger. Im Vergleich zum Jahr 2020 bedeutete dies eine Zunahme um insgesamt rund 242 Tsd. Einheiten bzw. rund 11,8 Prozent (siehe Abbildung 15). Dies war zugleich das höchste Umschlagsergebnis der letzten fünf Jahre. Mit rund 2,1 Mio. Einheiten entfiel im Jahr 2021 der Großteil des gesamten Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr auf die deutschen Ostseehäfen. Im Vergleich zum Jahr 2020 legten dort die Fahrzeugumschläge um rund 247 Tsd. Einheiten zu. Nach Zuwächsen im Jahr 2020 nahm in den deutschen Nordseehäfen der Fahrzeugumschlag im RoRo-Verkehr im Jahresvergleich um rund 2,7 Prozent auf rund 172 Tsd. Einheiten ab.

RoRo-Verkehre nach Seeregion und Fahrzeugart

Abbildung 15: Entwicklung des Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr nach Seeregion (linke Abb.) und Fahrzeugart (rechte Abb.) von 2017 bis 2021, Anzahl in 1.000

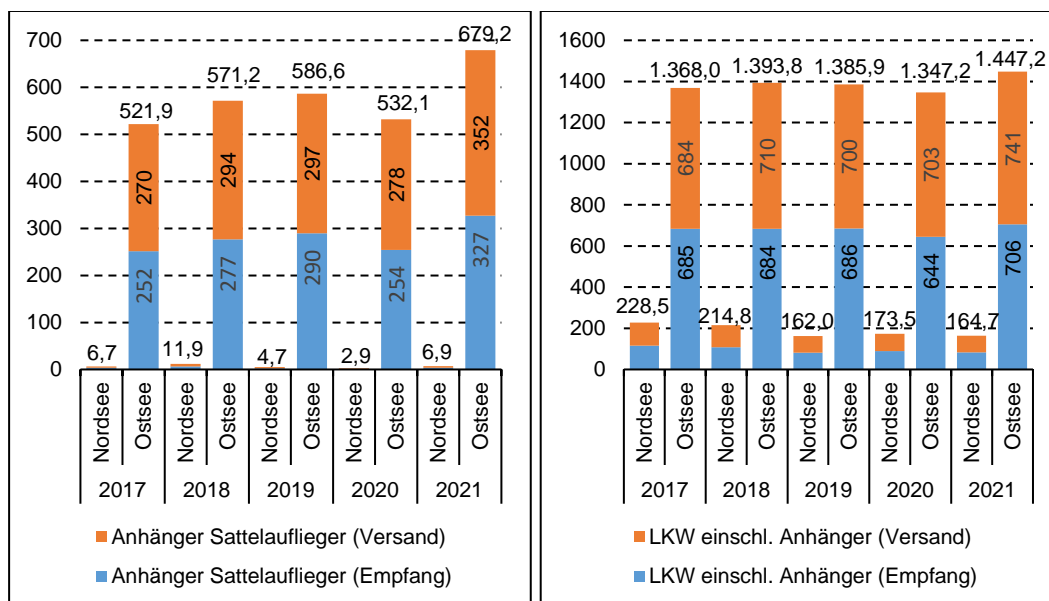


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS8 R5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellungen.

Unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger werden nahezu ausschließlich in den deutschen Ostseehäfen umgeschlagen (siehe Abbildung 16). Von den insgesamt rund 686 Tsd. Anhängern bzw. Sattelauflegern, die im Jahr 2021 in deutschen Seehäfen umgeschlagen wurden, entfielen rund 679 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 2021 rund 164,7 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger) umgeschlagen; im Vorjahr waren es rund 173,5 Tsd. Einheiten. In den deutschen Ostseehäfen belief sich der Umschlag selbstfahrender Einheiten im Jahr 2021 auf rund 1.447 Tsd. Einheiten; im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Zunahme um rund 7,4 Prozent.

Entwicklung des Fahrzeugumschlags im RoRo-Verkehr

Abbildung 16: Entwicklung des Umschlags von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern (linke Abb.) sowie Lkw (einschl. Anhänger) (rechte Abb.) nach Seeregionen und Verkehrsbeziehungen von 2017 bis 2021, Anzahl in 1000



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 2021 im RoRo-Verkehr kumuliert über 2,1 Mio. Ladungsträger umgeschlagen, davon über 1,4 Mio. Lkw (einschließlich Anhänger) und knapp 0,7 Mio. unbegleitete Anhänger bzw. Sattelaufleger. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies insgesamt eine Zunahme um rund 13,2 Prozent. Während der Umschlag von Lkw (einschließlich Anhänger) im Vergleichszeitraum um rund 7,4 Prozent anstieg, verzeichnete der Umschlag von unbegleiteten Anhängern bzw. Sattelaufliegern mit einem Plus von rund 27,6 Prozent ein überdurchschnittliches Wachstum. Wichtigste Partnerländer im RoRo-Verkehr der deutschen Ostseehäfen waren im Jahr 2021 weiterhin Schweden mit einem Fahrzeugumschlag von rund 869 Tsd. Einheiten, Dänemark (720 Tsd. Einheiten) und Finnland (343 Tsd. Einheiten). Auf sie entfielen im Jahr 2021 kumuliert rund 90,8 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 2021 im RoRo-Verkehr mit Dänemark rund 709 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger) umgeschlagen, mit Schweden und Litauen rund 611 Tsd. bzw. rund 55 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger). Der Umschlag unbegleiteter Anhänger bzw. Sattelaufleger im RoRo-Verkehr mit Finnland belief sich im Jahr 2021 auf rund 308 Tsd. Einheiten; auf den weiteren Plätzen folgten Schweden mit rund 258 Tsd. Einheiten und Litauen mit rund 56 Tsd. Einheiten.¹

Umschlagsentwicklung in deutschen Ostseehäfen von Lkw, Anhängern bzw. Sattelaufliegern

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

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

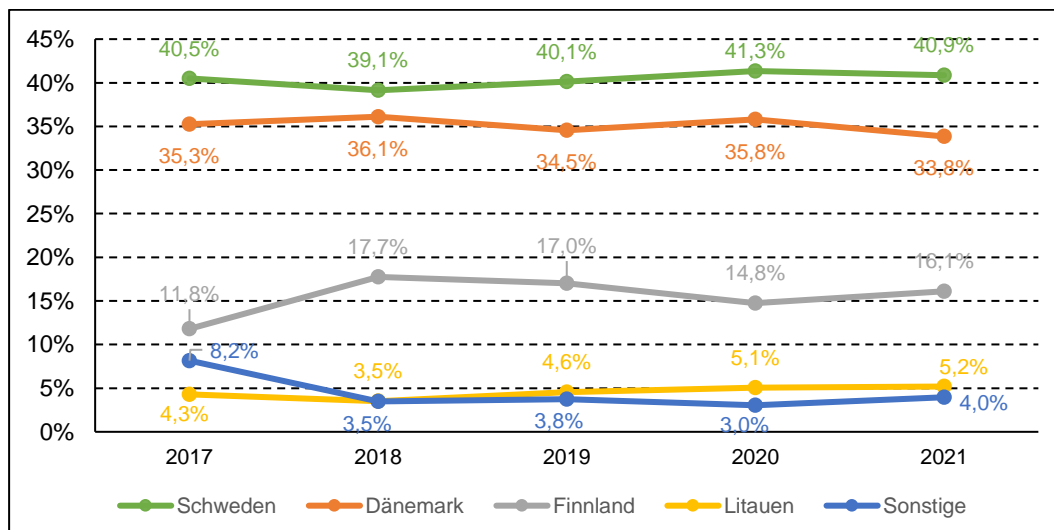
	Insgesamt			Lkw (einschl. Anhänger)			Anhänger, Sattelaufleger		
	2021	2020	Δ	2021	2020	Δ	2021	2020	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	2126,4	1879,3	13,2	1447,2	1347,2	7,4	679,3	532,1	27,6
darunter:									
Schweden	869,3	777,2	11,9	611,2	568,9	7,4	258,2	208,3	23,9
Dänemark	719,8	672,6	7,0	709,1	669,7	5,9	10,7	2,9	263,8
Finnland	342,5	277,2	23,6	34,7	28,4	22,1	307,8	248,8	23,7
Litauen	110,4	95,2	16,0	54,8	53,8	1,9	55,6	41,3	34,4
Lettland	42,7	21,0	103,1	29,6	16,8	76,0	13,1	4,2	210,7
Norwegen	29,9	28,3	5,7	6,8	9,2	-26,2	23,1	19,1	21,2
Estland	7,2	3,9	83,8	0,4	0,1	207,7	6,8	3,8	79,5
Russ. Föderation	4,3	3,7	17,4	0,3	0,2	56,3	4,1	3,5	15,6

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

Abbildung 17 stellt die Entwicklung der Anteile der einzelnen Länder an den RoRo-Verkehren der deutschen Ostseehäfen im Zeitraum 2017 bis 2021 dar. Danach wurden im gesamten Betrachtungszeitraum jedes Jahr die meisten Fahrzeuge im RoRo-Verkehr mit Schweden umgeschlagen. Mit Ausnahme des Jahres 2018 lag der Anteil Schwedens am gesamten Fahrzeugumschlag deutscher Seehäfen im RoRo-Verkehr stets über 40 Prozent, zuletzt erreichte er im Jahr 2021 rund 40,9 Prozent (2020: 41,3 Prozent). Der Anteil des zweitwichtigsten Partnerlandes Dänemark am gesamten Fahrzeugumschlag verringerte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,0 Prozentpunkte auf rund 33,8 Prozent. Dagegen erhöhte sich der Anteil Finnlands an den RoRo-Verkehren der deutschen Ostseehäfen im Vergleichszeitraum um rund 1,3 Prozentpunkte auf rund 16,1 Prozent. Der Anteil Litauens blieb mit rund 5,2 Prozent im Vorjahresvergleich nahezu unverändert. Die übrigen Destinationen vereinten im Jahr 2021 einen Anteil von rund 4,0 Prozent.

Anteilsentwicklung

Abbildung 17: Marktanteile der wichtigsten Partnerländer im RoRo-Verkehr mit deutschen Ostseehäfen seit 2017

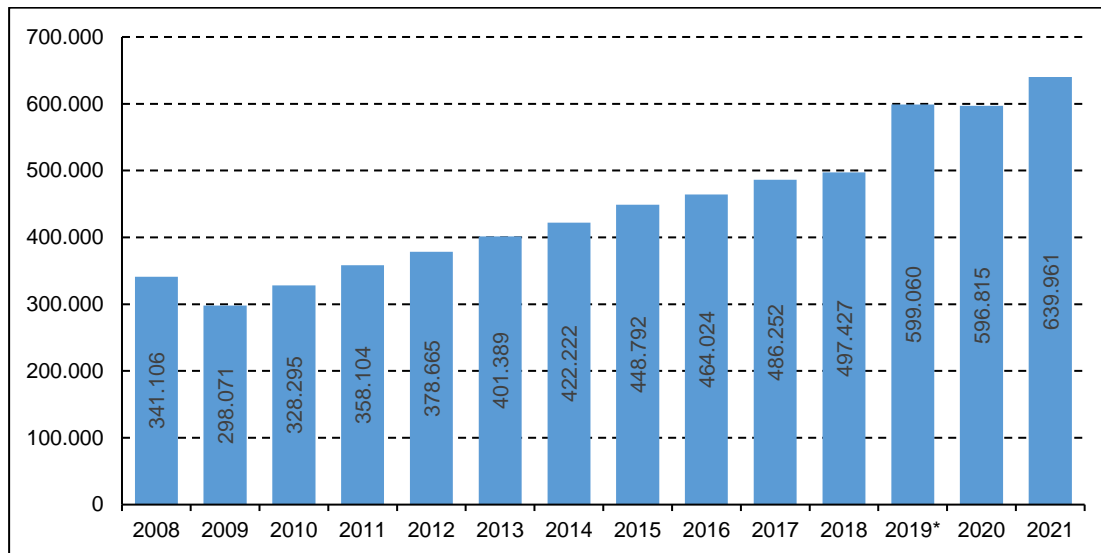


Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 8 R 5, Sonderauswertung). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Nach einem Rückgang im Jahr 2020 verzeichnete die Anzahl der Lkw-Befahrungen der Öresundbrücke im Jahr 2021 wieder einen Anstieg. Insgesamt nutzten 639.961 Lkw die feste Querung zwischen Dänemark und Schweden und damit 43.146 Lkw bzw. rund 7,2 Prozent mehr als im Jahr 2020. 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 2008



* 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 2017 bis 2021 differenziert für die vier größten deutschen Fährhäfen dar. Der Seehafen Lübeck wies demnach während des gesamten Betrachtungszeitraums den höchsten Fahrzeugumschlag aller Häfen auf. Im Jahr 2021 wurden in Lübeck rund 791 Tsd. Fahrzeuge im RoRo-Verkehr umgeschlagen; ein Plus von rund 129 Tsd. Einheiten bzw. rund 19,5 Prozent im Vergleich zum Jahr 2020. Im Jahr 2021 war Schweden mit einem Fahrzeugumschlag von rund 459 Tsd. Einheiten das wichtigste Partnerland, gefolgt von Finnland mit rund 277 Tsd. Einheiten. Kumuliert entfielen im Jahr 2021 rund 93,0 Prozent des gesamten Fahrzeugumschlags Lübecks im RoRo-Verkehr auf diese beiden Länder.

Fahrzeugumschlag in
den großen Ostseehäfen
- Lübeck

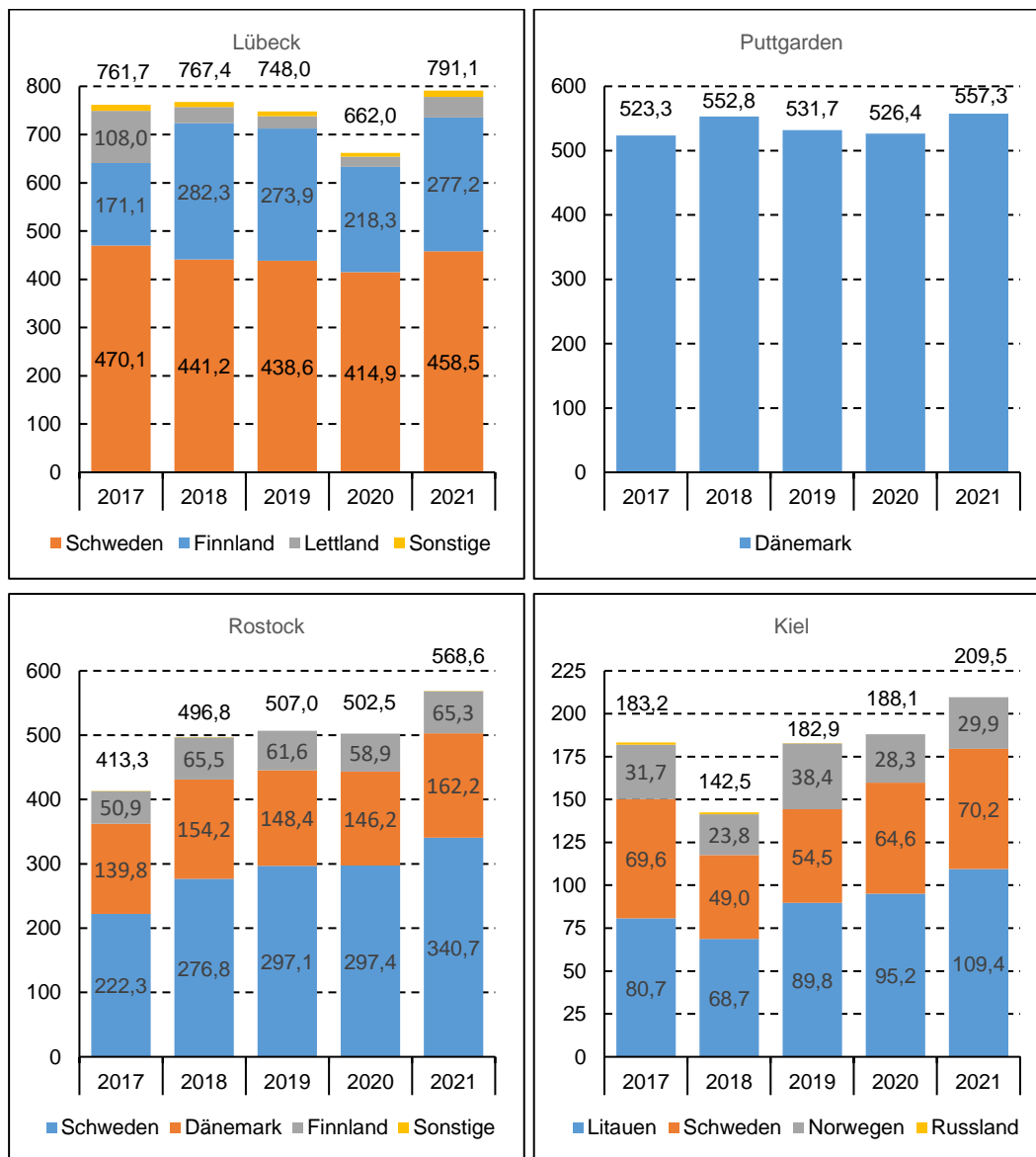
Der Seehafen Puttgarden befindet sich im Norden der Ostseeinsel Fehmarn in Sichtweite zu Dänemark. Insgesamt wurden auf der Relation Puttgarden-Rødby im Jahr 2021 rund 557 Tsd. Lkw (einschließlich Anhänger) befördert, rund 31 Tsd. Einheiten mehr als im Jahr 2020. Dies war das höchste Umschlagsergebnis der letzten fünf Jahre.

- Puttgarden

Im Seehafen Rostock werden die meisten Fahrzeuge im RoRo-Verkehr mit Schweden umgeschlagen. Von den insgesamt knapp 569 Tsd. Fahrzeugumschlägen in Rostock im Jahr 2021 entfielen rund 341 Tsd. Einheiten bzw. rund 59,9 Prozent auf Schweden. Weitere wichtige Partnerländer Rostocks im RoRo-Verkehre waren – wie die Jahre zuvor – Dänemark (162 Tsd. Einheiten) und Finnland (65,3 Tsd. Einheiten). Wie Lübeck, Puttgarden und Kiel erzielte auch Rostock im Jahr 2021 sein höchstes Umschlagsergebnis der letzten fünf Jahre.

- Rostock

Abbildung 19: Fahrzeugumschlag der wichtigsten deutschen Ostseehäfen im RoRo-Verkehr nach Fahrtgebieten seit 2017, Anzahl in Tausend



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

Im Seehafen Kiel stieg die Anzahl der im RoRo-Verkehr umgeschlagenen Fahrzeuge im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 21 Tsd. Einheiten bzw. rund 11,4 Prozent auf rund 210 Tsd. Einheiten. Wie im Vorjahr fanden RoRo-Verkehre ausschließlich mit Litauen (2021: 109 Tsd. Einheiten), Schweden (2021: 70 Tsd. Einheiten) und Norwegen (2021:

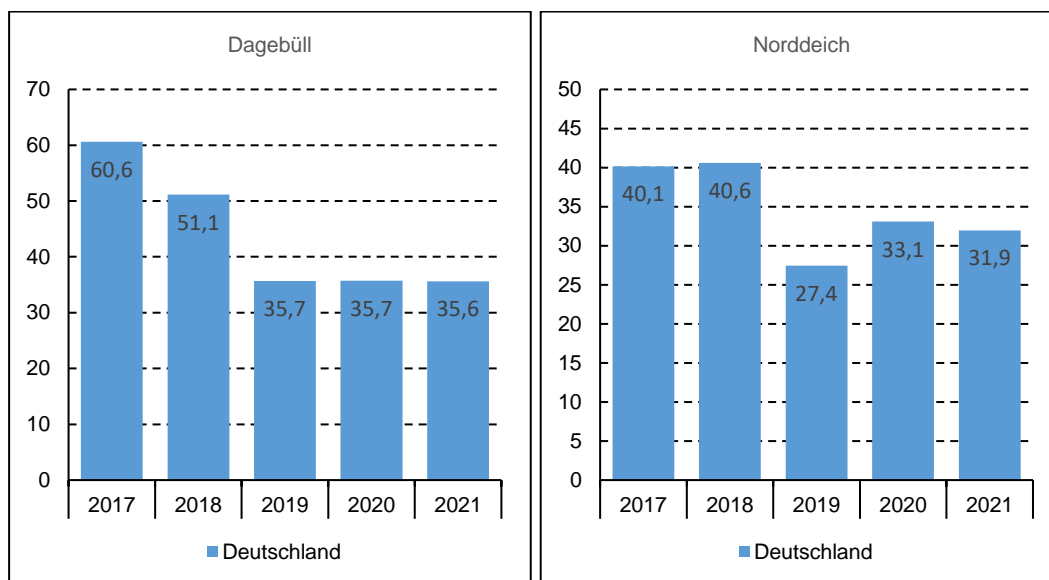
- Kiel

30 Tsd. Einheiten) statt. Mit allen drei Partnerländern konnte der Fahrzeugumschlag im Vergleich zum Jahr 2020 gesteigert werden.

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 2017 bis 2021 dar. In Dagebüll wurden im Jahr 2021 knapp 36 Tsd. Fahrzeuge umgeschlagen, in Norddeich knapp 32 Tsd. Fahrzeuge. Beide Seehäfen verfehlten 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 2017, Anzahl in Tausend



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

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

	Gesamtumschlag			Empfang			Versand		
	2021	2020	Δ	2021	2020	Δ	2021	2020	Δ
	in 1.000		in %	in 1.000		in %	in 1.000		in %
Insgesamt	2.126,4	1.879,3	13,2	1.033,3	898,8	15,0	1.093,1	980,5	11,5
darunter:									
Schweden	869,3	777,2	11,9	419,9	378,6	10,9	449,5	398,6	12,8
Dänemark	719,8	672,6	7,0	346,4	308,7	12,2	373,4	363,9	2,6
Finnland	342,5	277,2	23,6	168,0	132,1	27,2	174,5	145,1	20,3
Litauen	110,4	95,2	16,0	56,1	49,8	12,7	54,3	45,4	19,6
Lettland	42,7	21,0	103,0	21,5	11,1	94,4	21,1	9,9	112,5
Norwegen	29,9	28,3	5,7	14,9	14,4	3,2	15,0	13,9	8,4
Estland	7,2	3,9	83,3	3,9	2,3	69,6	3,3	1,6	103,1
Russ. Föderation	4,3	3,7	17,4	2,3	1,9	25,4	2,0	1,8	9,3

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



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: September 2022

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

... aktiv für den Güterverkehr
