



Statistische Nachrichten Nr. 63

Port of Lübeck 2023

Port of Lübeck in herausfordernden Zeiten

Aufgrund einer schwierigen konjunkturellen Lage in Deutschland und Europa sind Ladungsverkehre zurückgegangen. Dennoch ist der Hafenstandort Lübeck einer der wichtigsten an der deutschen Ostseeküste und erzielte im Jahr 2023 einen Gesamtgüterumschlag von 22,2 Millionen Tonnen, was einem Rückgang um 5,4 % gegenüber 2022 entspricht. Insgesamt wurden 3 990 Schiffsanläufe im Seegüter- und Kreuzfahrtverkehr verzeichnet. Ein großer Anteil davon entfällt auf die RoRo-Verkehre nach und von Skandinavien und dem Baltikum. Darüber hinaus entwickelt sich der Hafenstandort immer mehr zu einem "Drehkreuz" für Schüttgutschiffe mit einem Wachstum von 8,3 % des Güterumschlags im Vergleich zum Vorjahr. Die Schüttgüter setzen sich hauptsächlich aus Baustoffen, Getreide, Dünger und Holzhackschnitzeln zusammen. Die Passagierzahlen haben das durch Corona bedingte Tief überwunden: Es wurden mehr als 500 000 Personen registriert, was ein Höchststand seit 1999 darstellt.

Hansestadt Lübeck
Der Bürgermeister
1.102 Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen
Kommunale Statistikstelle
Fackenburger Allee 29 | 23539 Lübeck
+49 (0) 451 115
www.luebeck.de/statistik



Zeichenerklärung / Abkürzungen

-	=	nichts vorhanden
%	=	Prozent
.	=	Zahlenwert unbekannt oder geheim zu halten
ausg.	=	ausgewählten
B	=	Burmann
CTL	=	Cargo-Terminal Lehmann
d.	=	der / die / das / des / dem
darunter	=	diese Werte bilden einen Teil der vorausgehenden Obergruppe ab
davon	=	diese Werte bilden zusammen die komplette vorausgehende Obergruppe ab
einschl.	=	einschließlich
Entw.	=	Entwicklung
etc.	=	et cetera
EU	=	Europäische Union
G	=	Grafik
HEP	=	Hafenentwicklungsplan
inkl.	=	inklusive
K	=	Karte
Kfz	=	Kraftfahrzeug
Lkw	=	Lastkraftwagen
LMG	=	Lübecker Maschinenbau Gesellschaft
LPA	=	Lübeck Port Authority
n.	=	nach
NST	=	Nomenclature uniforme des marchandises pour les statistiques de transport
Pkw	=	Personenkraftfahrzeug
r	=	revidierte Zahl
RoRo	=	Roll on Roll off
SECU	=	Stora Enso Cargo Unit
SI	=	Système international d'unités
T	=	Tabelle
t	=	Tonne
TEN-T	=	Trans-European Transport Network
u.	=	und
USA	=	United States of America
VH	=	Vorwerker Hafen
z.B.	=	zum Beispiel

Impressum

Herausgeberin | Hansestadt Lübeck | Der Bürgermeister | Zentrale Verwaltungsdienste, Statistik und Wahlen

Autoren | David Burger und Michael Kruse

Gestaltung | Kommunale Statistikstelle

Internet | www.luebeck.de/statistik

Zentraler Auskunftsdienst | Tel. +49 (0) 451 / 115 | statistik@luebeck.de

Qualitätssicherung | Sollte der Kommunalen Statistikstelle nach der Veröffentlichung dieser Auflage ein Fehler bekannt werden, so erfolgt eine Korrektur und eine Neuauflage in der Online-Version.

Redaktionsschluss | 15.4.2024 (Version 1.0)

Lizenz | Falls nicht anders bezeichnet, ist der Inhalt dieser Veröffentlichung unter der folgenden Lizenz veröffentlicht:

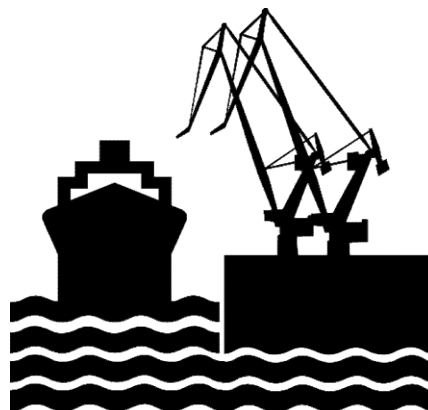
[Creative Commons Namensnennung 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/) 

Zitiervorschlag | Hansestadt Lübeck - Kommunale Statistikstelle (2024): Port of Lübeck 2023 - Seegüterverkehr in den Lübecker Häfen. Lübeck: Kommunale Statistikstelle

Port of Lübeck 2023

Seegüterverkehr Lübecker Häfen

David Burger und Michael Kruse

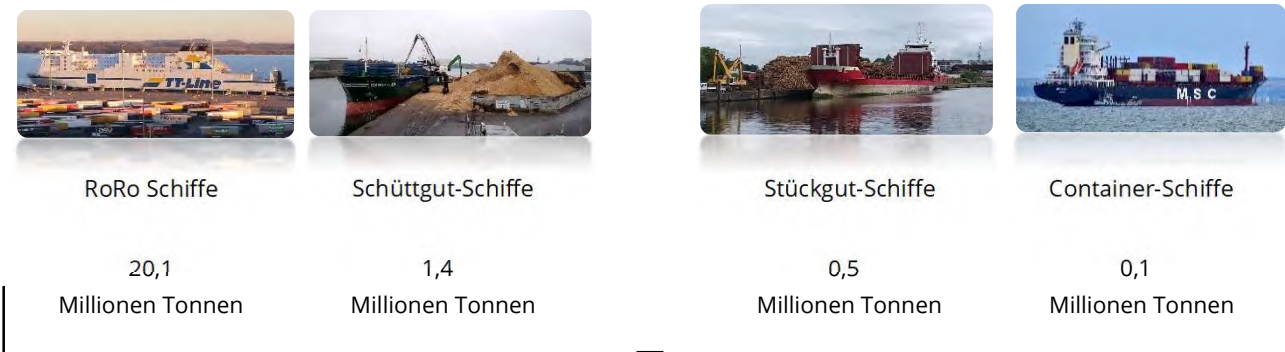


Inhaltsübersicht

	Seite
Zeichenerklärung / Abkürzungen	1
G Entwicklung des Seegüterumschlages im Port of Lübeck 1975 - 2023	3
Hafengebiete und Kaianlagen	
K Port of Lübeck - Hafenstandorte und Umschlagsbetriebe	4
G Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Hafengebieten des HEP (2030)	4
T/G Entwicklung des Seegüterumschlages im Port of Lübeck 1975 - 2023 nach Kaianlagen	5
Güterabteilungen und -gruppen	
T/G Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Güterabteilungen	6
T/G Entw. d. Seegüterumschlages im Port of Lübeck 2000 - 2023 n. ausg. Gütergruppen in 1 000 t	7
Ladungs- und Transporteinheiten	
G Beförderungsleistung des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Ladungseinheiten	8
T/G Entwicklung der Beförderungsleistungen 1975 - 2023 nach Transporteinheiten	9
T/G Entwicklung der Beförderungsleistungen im RoRo-Verkehr 1975 - 2023 nach Transporteinheiten	10
Seegüterumschlag und Länder	
T/G Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Ländern	11
T/G Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2023 nach Ländern und Richtung	12
Passagiere	
T/G Passagiere des Seeverkehrs des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Ländern und Richtung	13
T/G Entwicklung des RoRo-Verkehr-Passagieraufkommens im Port of Lübeck 1974 - 2023	14
T/G Entwicklung der Kreuzfahrtschiffe im Port of Lübeck 2000 - 2023	15
Glossar	16

Seegüterumschlag des Port of Lübeck

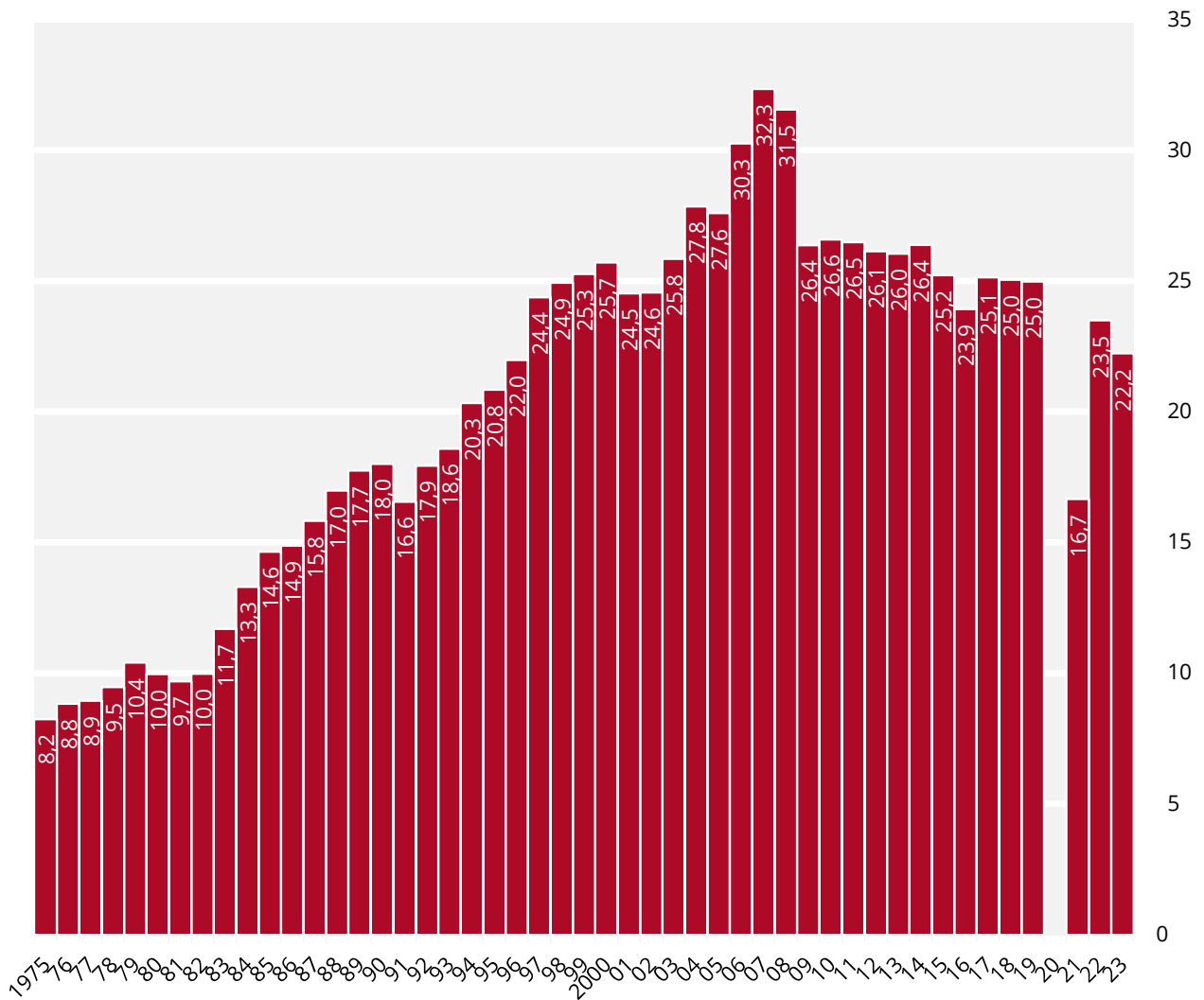
Der Seegüterumschlag bildet den Gesamtumschlag der Terminals an den Kaianlagen des Port of Lübeck ab. Erfasst werden dabei alle Ladungen inklusive Eigengewichten als so genanntes Bruttogewicht, die im Seeverkehr versendet oder empfangen werden.



Seegüterumschlag = 22,2 Millionen Tonnen (2023)

Entwicklung des Seegüterumschlages im Port of Lübeck 1975 - 2023

Bruttogewicht in Millionen Tonnen



Keine Daten für 2020 und 2021 Mai - Dezember

Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102.2, Kommunale Statistikstelle



Quelle: verändert nach Hansestadt Lübeck, 5.691, Lübeck Port Authority

Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Hafengebieten des HEP (2030)

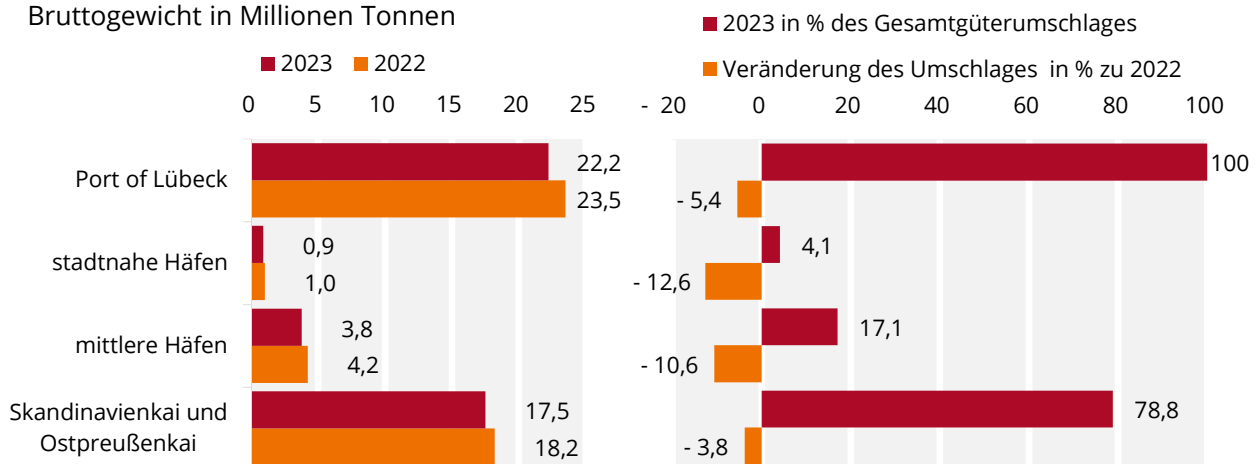
Hafenstandorte nach HEP 2030	2022		2023		Veränderung zum Vorjahr	
	Anzahl in Millionen t	in %	Anzahl in Millionen t	in %	Anzahl in Millionen t	in %
Skandinavienkai und Ostpreußenkai	18,2	77,5	17,5	78,8	-0,7	-3,8
mittlere Häfen	4,2	18,1	3,8	17,1	-0,5	-10,6
stadtnahe Häfen	1,0	4,4	0,9	4,1	-0,1	-12,6
Port of Lübeck	23,5	100,0	22,2	100,0	-1,3	-5,4

stadtnahe Häfen: Vorwerker Hafen / Nordlandkai; VH6 / Silokai; Konstinkai; Burmannkai 1; Lagerhaus; LMG; Brüggen; Burgtorkai; Roddenkoppel;
 mittlere Häfen: Lehmannkai I - III; Seelandkai; CTL; Schlutup 1 & 2; Nordgetreide

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102.2, Kommunale Statistikstelle

Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Hafengebieten des HEP (2030)

Bruttogewicht in Millionen Tonnen



Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102.2, Kommunale Statistikstelle

Entwicklung des Seegüterumschlags im Port of Lübeck 1975 - 2023 nach Kaianlagen

Jahr *	insgesamt	davon					Veränderung gegenüber Vorjahr in %
		Skandinavienkai	Nordlandkai/ Vorwerker Hafen	Schlutupkai	Seelandkai	sonstige Häfen	
1975	8,2	4,1	0,7	-	-	3,4	x
1980	10,0	5,8	1,4	-	-	2,8	-4,2
1990	18,0	11,6	3,9	-	-	2,6	1,5
2000	25,7	15,1	7,2	1,2	-	2,3	1,8
2010	26,6	17,8	2,7	1,8	1,9	2,4	0,8
2015	25,2	17,4	1,8	1,5	1,5	3,0	-4,4
2021 Mai - Dez	16,7	12,6	0,5	0,4	1,2	2,0	x
2022 ^r	23,5	18,2	0,4	0,7	1,7	2,5	x
2023	22,2	17,5	0,4	0,5	1,5	2,3	-5,4

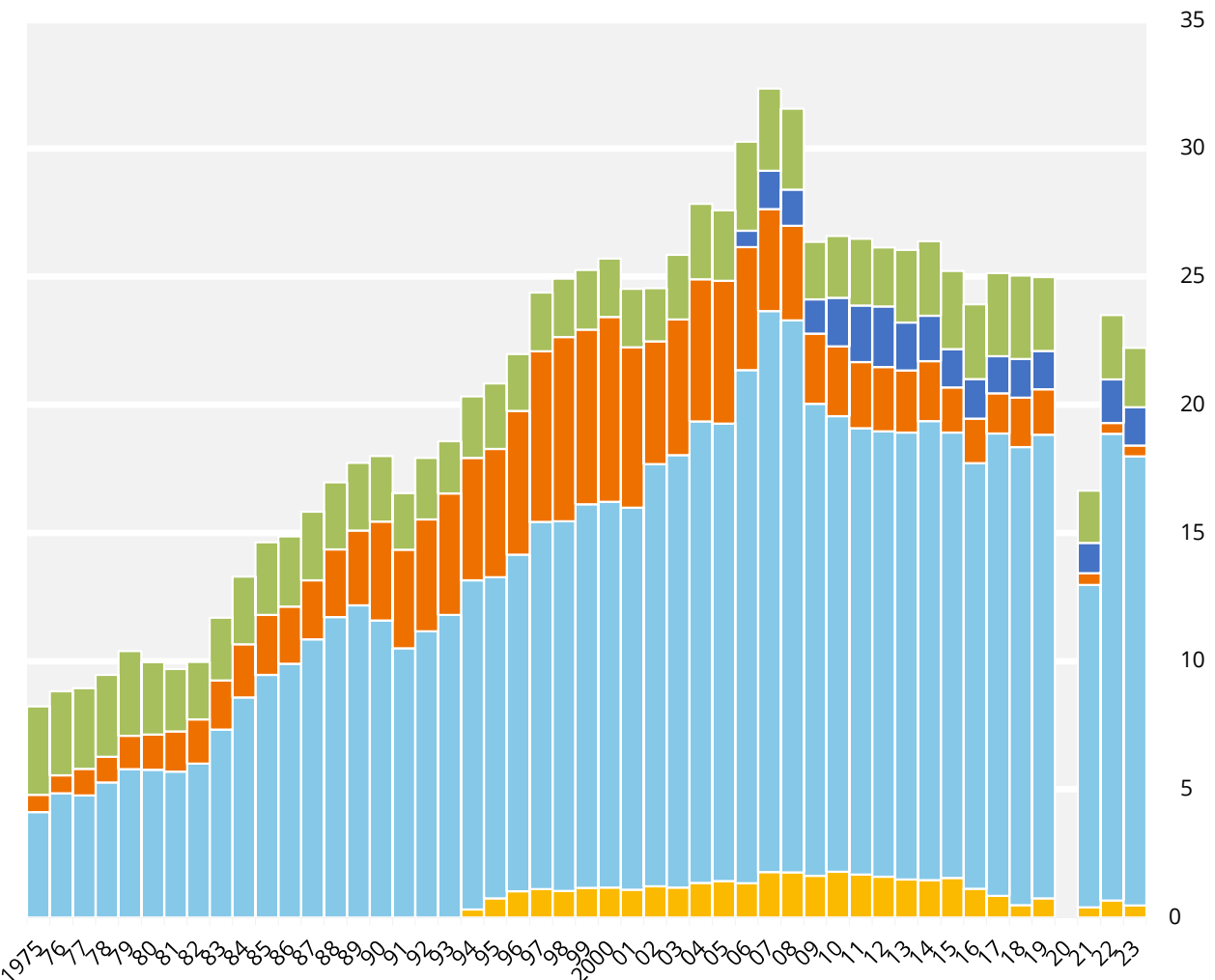
* Angaben inklusive Eigengewichte, keine Daten für 2020

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102.2, Kommunale Statistikstelle

Entwicklung des Seegüterumschlags im Port of Lübeck nach Kaianlagen

Bruttogewichte in Millionen t inklusive Eigengewichte

■ Schlutupkai ■ Skandinavienkai ■ Nordlandkai ■ Seelandkai ■ sonstige Häfen



Keine Daten für 2020 und 2021 Mai - Dezember

Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102.2, Kommunale Statistikstelle

Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Güterabteilungen

NST-Güterabteilungen *	2022		2023		Veränderung gegenüber Vorjahr	
	Anzahl in 1 000 Tonnen	in %	Anzahl in 1 000 Tonnen	in %	Anzahl in 1 000 Tonnen	in %
Güterart unbekannt	12 799	78,9	11 948	78,4	- 851	-6,6
Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	1 348	8,3	1 253	8,2	- 95	-7,1
Erzeugnisse der Landwirtschaft und Forstwirtschaft	727	4,5	533	3,5	- 194	-26,6
Erze, Steine u. Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	300	1,8	460	3,0	+ 161	+53,7
chemische Erzeugnisse etc.	467	2,9	413	2,7	- 54	-11,5
Fahrzeuge	259	1,6	246	1,6	- 13	-4,8
Sekundärrohstoffe, Abfälle	70	0,4	177	1,2	+ 108	+154,4
Nahrungs- und Genussmittel	64	0,4	91	0,6	+ 27	+42,0
Metalle und Metallerzeugnisse	127	0,8	71	0,5	- 56	-44,0
sonstige Mineralerzeugnisse	22	0,1	27	0,2	+ 5	+21,3
Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	35	0,2	11	0,1	- 24	-69,6
Port of Lübeck	16 218	100,0	15 231	100,0	- 987	-6,1

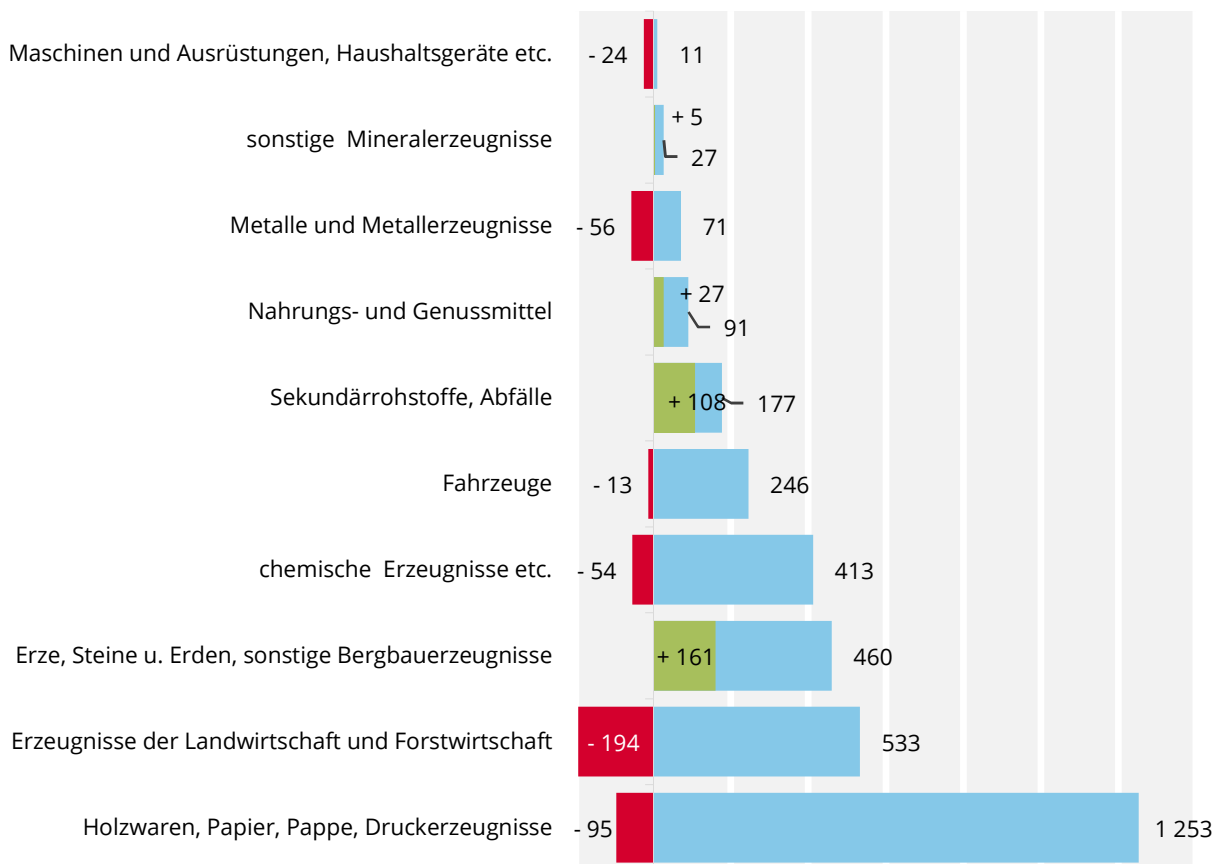
* Angaben ohne Eigengewichte

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102.2, Kommunale Statistikstelle

Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2023 nach identifizierbaren Güterabteilungen

Anzahl in 1 000 Tonnen und dessen Veränderung zu 2022 ohne Eigengewichte

■ Veränderung gegenüber Vorjahr ■ 2023 - 200 0 200 400 600 800 1 000 1 200 1 400



Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102.2, Kommunale Statistikstelle

Entw. d. Seegüterumschlags im Port of Lübeck 2000 - 2023 n. ausg. Gütergruppen in 1 000 t

Gütergruppe	insgesamt	darunter ...			
		Holz ²⁾	Papier / Zellulose	Fahrzeuge	chemische Grundstoffe
insgesamt					
2000	25 707	1 068	4 746	573	841
2005	27 585	960	4 171	767	650
2010	26 582	725	4 204	450	493
2015	25 218	276	3 062	210	237
2020 ¹⁾	22 293	419	1 338	125	277
2021 ¹⁾	25 231	519	1 514	350	297
2022 ^r	23 495	493	1 424	259	467
2023	22 223	362	1 323	246	413
Empfang					
2000	14 836	937	4 690	91	235
2005	15 021	883	4 169	68	141
2010	15 064	725	4 113	54	107
2015	14 121	269	2 901	47	77
2020 ¹⁾	11 685	103	1 258	24	240
2021 ¹⁾	13 212	316	1 409	65	262
2022 ^r	12 648	317	1 397	62	418
2023	11 780	149	1 247	62	402
Versand					
2000	10 871	131	56	483	606
2005	12 565	76	2	699	508
2010	11 518	-	91	396	386
2015	11 096	7	162	163	160
2020 ¹⁾	10 608	316	80	101	37
2021 ¹⁾	12 020	203	105	285	36
2022 ^r	10 847	176	28	197	49
2023	10 443	213	76	184	10

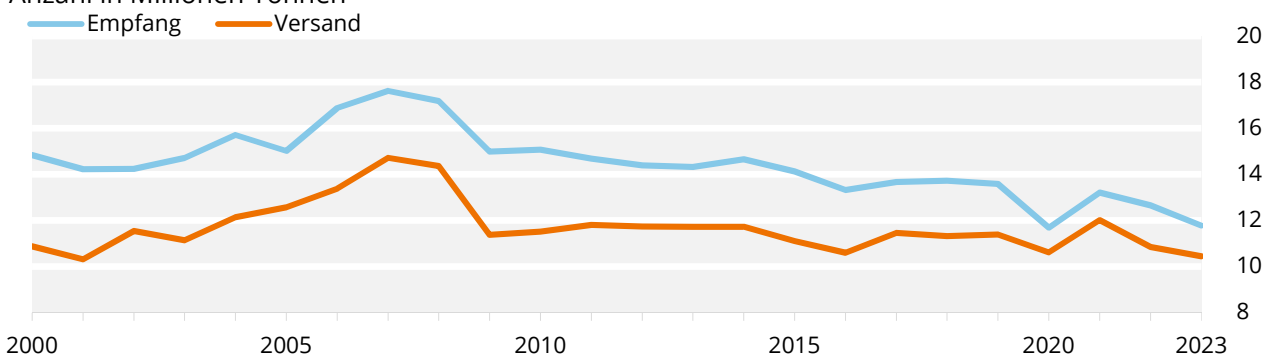
¹⁾ Datenquelle: Statistikamt Nord

²⁾ ab 2022 inkl. Gütergruppe "Sonstige Abfälle und Sekundärrohstoffe" (u.a. Holzhackschnitzel, NST 15, 61, 142)

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle; 2020 und 2021 Statistikamt Nord

Entwicklung des Seegüterumschlags im Port of Lübeck nach Warentransport

Anzahl in Millionen Tonnen



Datenquelle für 2020 und 2021: Statistikamt Nord, sonst: Kommunale Statistikstelle

Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

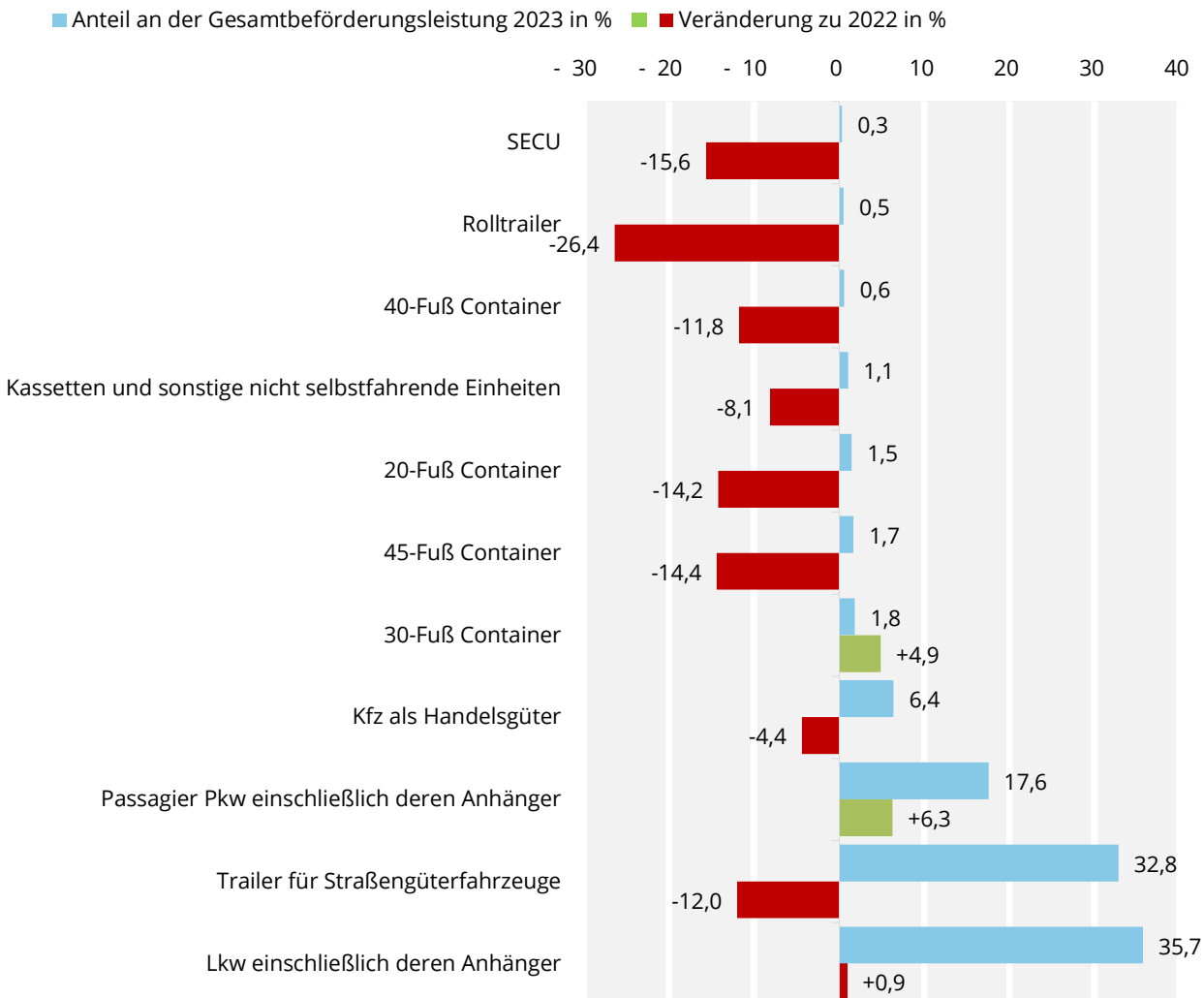
Beförderungsleistung des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Ladungseinheiten

Ladungsart	2022		2023		Veränderung zum Vorjahr
	Anzahl in 1 000	in %	Anzahl in 1 000	in %	in %
Lkw einschließlich deren Anhänger	378,0	33,9	381,5	35,7	+0,9
Trailer für Straßengüterfahrzeuge	398,5	35,8	350,8	32,8	-12,0
Passagier Pkw einschließlich deren Anhänger	176,8	15,9	187,9	17,6	+6,3
Kfz als Handelsgüter	71,2	6,4	68,1	6,4	-4,4
30-Fuß Container	18,6	1,7	19,5	1,8	+4,9
45-Fuß Container	20,9	1,9	17,9	1,7	-14,4
20-Fuß Container	18,3	1,6	15,7	1,5	-14,2
Kassetten und sonstige nicht selbstfahrende Einheiten	12,2	1,1	11,2	1,1	-8,1
40-Fuß Container	7,1	0,6	6,2	0,6	-11,8
Rolltrailer	7,6	0,7	5,6	0,5	-26,4
SECU	4,2	0,4	3,6	0,3	-15,6
Wechselbrücken/-behälter	0,2	0,0	0,4	0,0	+105,5
Unverpacktes oder konventionell verpacktes Stückgut	0,3	0,0	0,02	0,0	-93,0
Port of Lübeck	1 113,9	100	1 068,3	100	-4,1

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102.2, Kommunale Statistikstelle

Beförderungsleistung des Port of Lübeck 2023 nach Ladungseinheiten

in % aller Ladungseinheiten und dessen Veränderung zu 2022



Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Entwicklung der Beförderungsleistungen 1975 - 2023 nach Transporteinheiten

Jahr	Lkw	Trailer	Container ¹⁾	SECU-Boxen	Waggons ²⁾
	Anzahl der Transporteinheiten des Seegüterverkehrs in 1 000				
1975	111	.	13	.	.
1980	128	28	13	.	11
1990	202	185	58	.	37
2000	303	346	64	.	19
2010	388	325	103	.	-
2020 ³⁾	333	304	92	.	-
2021 ³⁾	360	365	96	.	-
2022	378	399	65	4	-
2023	381	351	60	4	-

¹⁾ beinhaltet seit 2000 Container und Wechselbrücken; ohne SECU-Boxen seit 2022

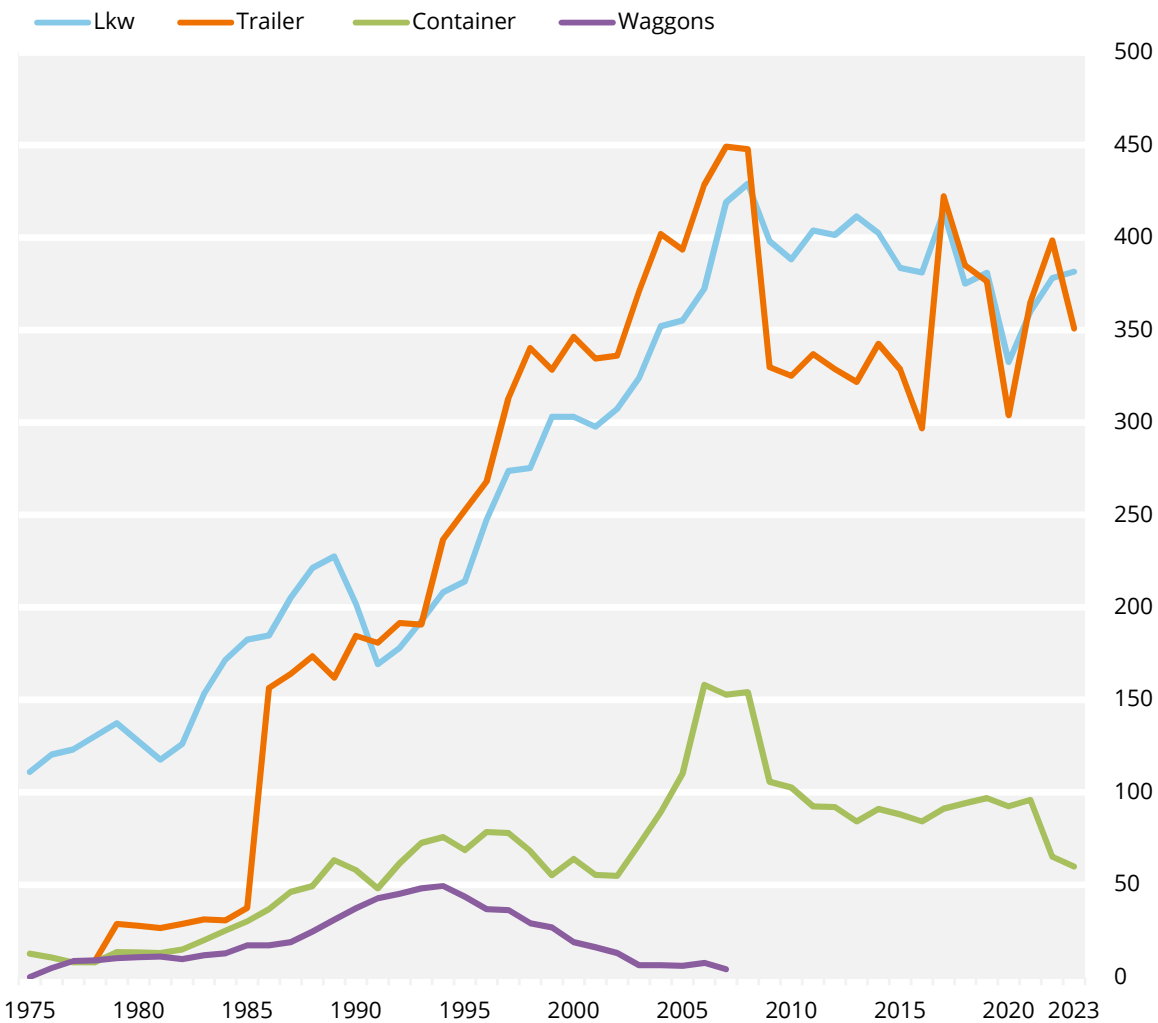
²⁾ seit 2008 werden keine Waggons mehr verladen (bisher auf Railship)

³⁾ Datenquelle: Statistikamt Nord

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle; 2020 und 2021 Statistikamt Nord

Entwicklung der Beförderungsleistung im Seegüterverkehr nach Transporteinheiten

Anzahl in 1 000



Datenquelle für 2020 und 2021: Statistikamt Nord, sonst: Kommunale Statistikstelle

Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Entwicklung der Beförderungsleistungen im RoRo-Verkehr 1975 - 2023 nach Transporteinheiten

Jahr	Güter insgesamt in Millionen t (ohne Eigengewichte)	davon Güter in Millionen t auf/in ...				
		Lkw und Trailer	Container ¹⁾	SECU-Boxen	Waggons ²⁾	Sonstige
1975	2,9	2,0	0,2	.	-	0,8
1980	4,1	2,9	0,2	.	0,3	0,7
1990	9,8	6,0	0,7	.	1,1	2,0
2000 ^r	15,9	10,3	1,2	.	0,7	3,7
2010 ^r	16,3	10,6	1,3	.	-	4,4
2020 ³⁾	15,4	10,3	1,5	.	-	3,7
2021 ³⁾	17,5	12,2	1,4	.	-	4,0
2022 ^r	14,2	11,7	1,0	0,1	-	1,3
2023	13,2	11,0	0,9	0,1	-	1,1

¹⁾ beinhaltet seit 2000 Container und Wechselbrücken; seit 2022 ohne SECU-Boxen

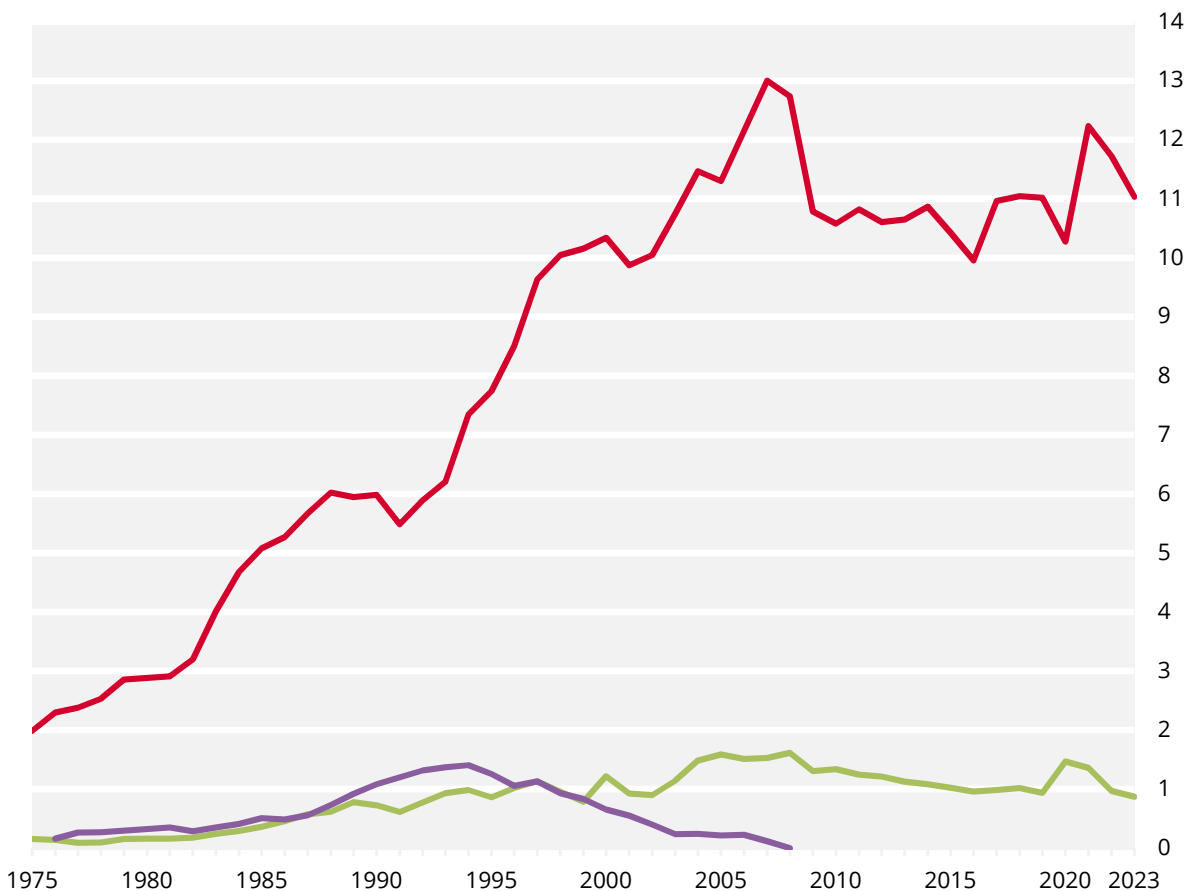
²⁾ seit 2008 werden keine Waggons mehr verladen (bisher auf Railship)

³⁾ Datenquelle: Statistikamt Nord - Gesamtübersicht des Seeverkehrs in den anderen Jahren nur RoRo-Schiffe

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle; 2020 und 2021 Statistikamt Nord

Entwicklung der Beförderungsleistungen im RoRo-Verkehr nach Transporteinheiten in Millionen t ohne Eigengewichte

— Lkw und Trailer — Container — Waggons



Datenquelle für 2020 und 2021: Statistikamt Nord, sonst: Kommunale Statistikstelle

Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

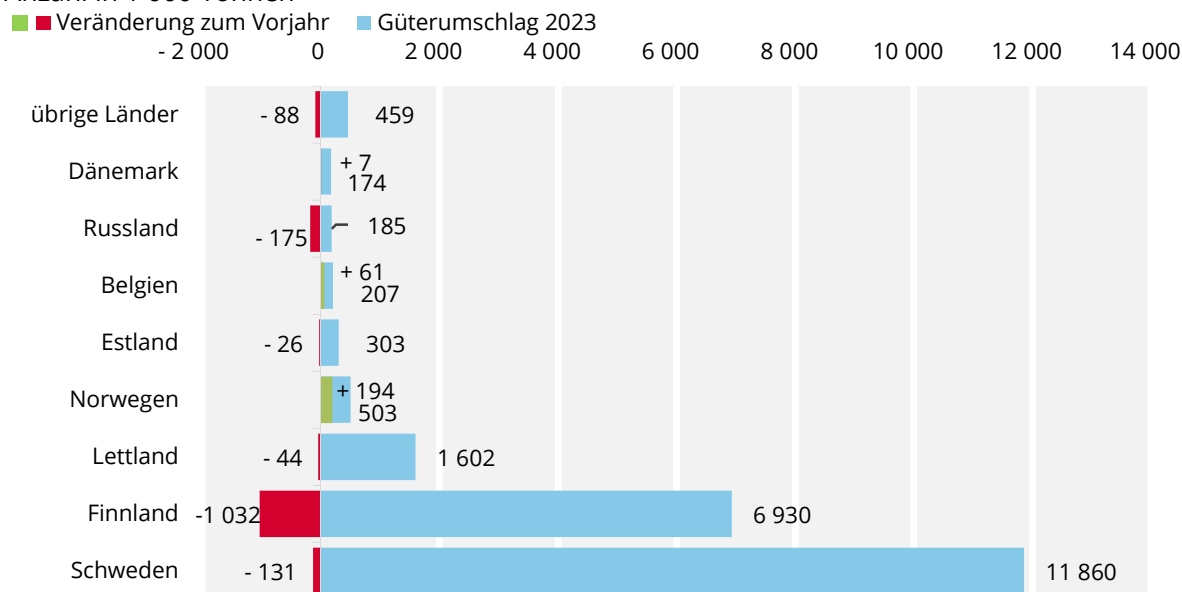
Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Ländern

Länder	2022		2023		Veränderung zum Vorjahr	
	Anzahl in 1 000 t	in %	Anzahl in 1 000 t	in %	Anzahl in 1 000 t	in %
Schweden	11 991	51,0	11 860	53,4	- 131	-1,1
Finnland	7 962	33,9	6 930	31,2	- 1 032	-13,0
Lettland	1 645	7,0	1 602	7,2	- 44	-2,6
Norwegen	309	1,3	503	2,3	194	+62,7
Estland	328	1,4	303	1,4	- 26	-7,8
Belgien	146	0,6	207	0,9	61	+41,5
Russland	360	1,5	185	0,8	- 175	-48,5
Dänemark	167	0,7	174	0,8	7	+4,0
Litauen	140	0,6	107	0,5	- 33	-23,7
Polen	87	0,4	78	0,4	- 9	-9,9
Marokko	41	0,2	72	0,3	31	+73,7
Großbritannien	73	0,3	48	0,2	- 25	-34,8
Spanien	15	0,1	39	0,2	24	+166,5
Tunesien	-	x	27	0,1	27	x
Niederlande	30	0,1	25	0,1	- 5	-16,7
Oman	-	x	23	0,1	23	x
Deutschland	62	0,3	18	0,1	- 44	-70,9
Algerien	33	0,1	11	0,0	- 22	-67,1
Frankreich	17	0,1	7	0,0	- 10	-59,0
USA	-	x	2	0,0	2	x
Türkei	49	0,2	2	0,0	- 47	-96,0
Portugal	7	0,0	-	x	- 7	x
Ägypten	4	0,0	-	x	- 4	x
Iran	27	0,1	-	x	- 27	x
Port of Lübeck	23 495	100,0	22 223	100,0	- 1 272	-5,4

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Güterumschlag des Port of Lübeck 2023 nach Ländern

Anzahl in 1 000 Tonnen



Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Seegüterumschlag des Port of Lübeck 2023 nach Ländern und Richtung

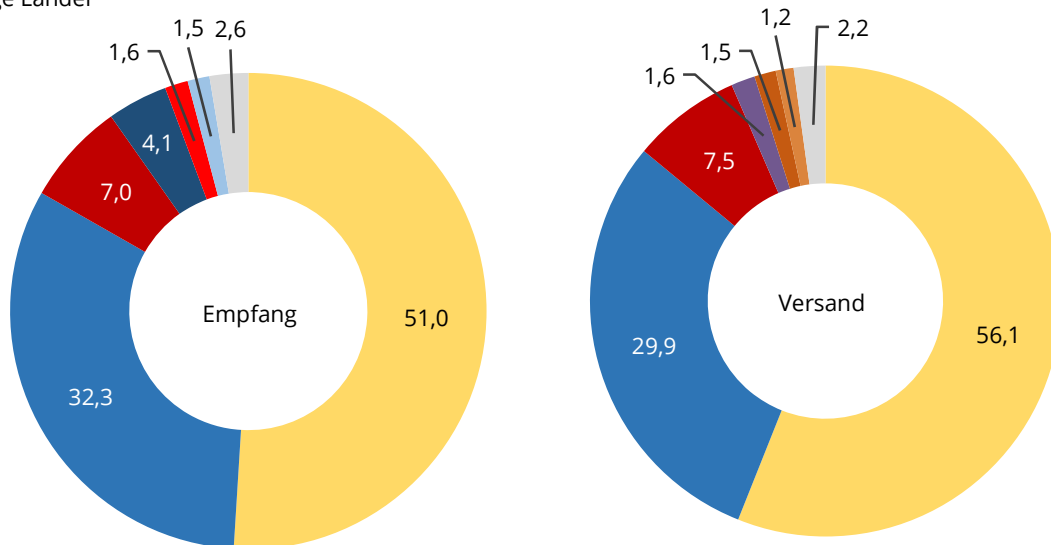
Länder	Empfang		Versand		Veränderung zum Vorjahr	
	Anzahl in 1 000 t	in %	Anzahl in 1 000 t	in %	Empfang in 1 000 t	Versand in 1 000 t
Schweden	6 006	51,0	5 853	56,1	- 159	+ 28
Finnland	3 803	32,3	3 127	29,9	- 563	- 469
Lettland	820	7,0	782	7,5	- 34	- 9
Norwegen	482	4,1	21	0,2	+ 186	+ 8
Estland	175	1,5	128	1,2	- 6	- 19
Belgien	36	0,3	171	1,6	- 10	+ 71
Russland	185	1,6	-	X	- 108	- 66
Dänemark	18	0,2	156	1,5	- 6	+ 13
Litauen	63	0,5	44	0,4	- 29	- 5
Polen	78	0,7	-	x	- 8	- 0
Marokko	-	x	72	0,7	-	+ 31
Großbritannien	26	0,2	21	0,2	- 40	+ 15
Spanien	12	0,1	27	0,3	+ 3	+ 22
Tunesien	-	x	27	0,3	-	+ 27
Niederlande	18	0,2	7	0,1	- 9	+ 4
Oman	23	0,2	-	x	+ 23	-
Deutschland	12	0,1	6	0,1	- 25	- 19
Algerien	11	0,1	-	x	- 22	-
Frankreich	7	0,1	-	x	- 7	- 3
USA	2	0,0	-	x	+ 2	-
Türkei	2	0,0	-	x	- 47	-
Port of Lübeck	11 780	100,0	10 443	100,0	- 868	- 404

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Güterumschlag des Port of Lübeck 2023 nach Verkehrsrichtung und Ländern

in %

- Schweden
- Finnland
- Lettland
- Belgien
- Norwegen
- Russland
- Estland
- Dänemark
- Übrige Länder



Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Passagiere des Seeverkehrs des Port of Lübeck 2022 und 2023 nach Ländern und Richtung

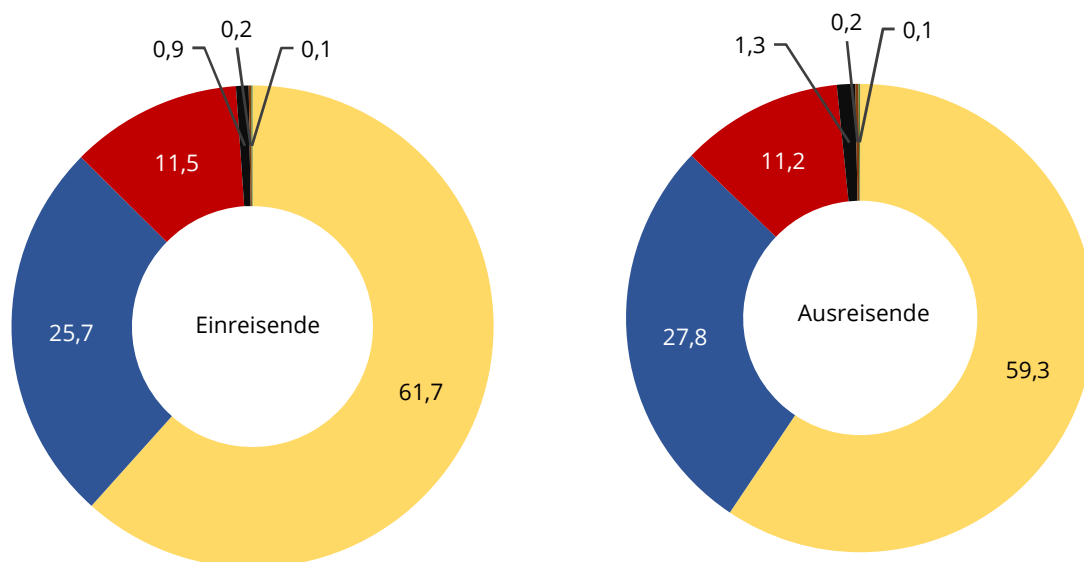
Länder	2022			2023			Veränderung zum Vorjahr insgesamt
	Einreisende	Ausreisende	insgesamt	Einreisende	Ausreisende	insgesamt	
Anzahl in 1 000 Passagieren							
Schweden	153,3	151,8	305,1	153,9	148,6	302,5	- 2,6
Finnland	60,5	64,4	125,0	64,2	69,5	133,8	+ 8,8
Lettland	28,3	19,0	47,3	28,7	28,0	56,8	+ 9,4
Deutschland	0,5	2,2	2,7	2,1	3,1	5,3	+ 2,6
Dänemark	0,7	0,7	1,4	0,4	0,6	1,0	- 0,4
Litauen	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,5	+ 0,3
Polen	-	-	-	-	0,1	0,1	x
Niederlande	-	0,1	0,1	-	0,1	0,1	+ 0,1
Norwegen	0,3	0,3	0,7	-	-	-	x
Großbritannien	-	0,0	0,0	-	-	-	x
Belgien	0,4	-	0,4	-	-	-	x
Estland	-	0,4	0,4	-	-	-	x
Port of Lübeck	244,2	239,1	483,2	249,6	250,4	500,0	+ 16,8

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Passagiere des Seeverkehrs des Port of Lübeck 2023 nach Verkehrsrichtung und Ländern

in %

- Schweden
- Finnland
- Lettland
- Deutschland
- Dänemark
- Litauen



Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Entwicklung des RoRo-Verkehr-Passagieraufkommens im Port of Lübeck 1974 - 2023

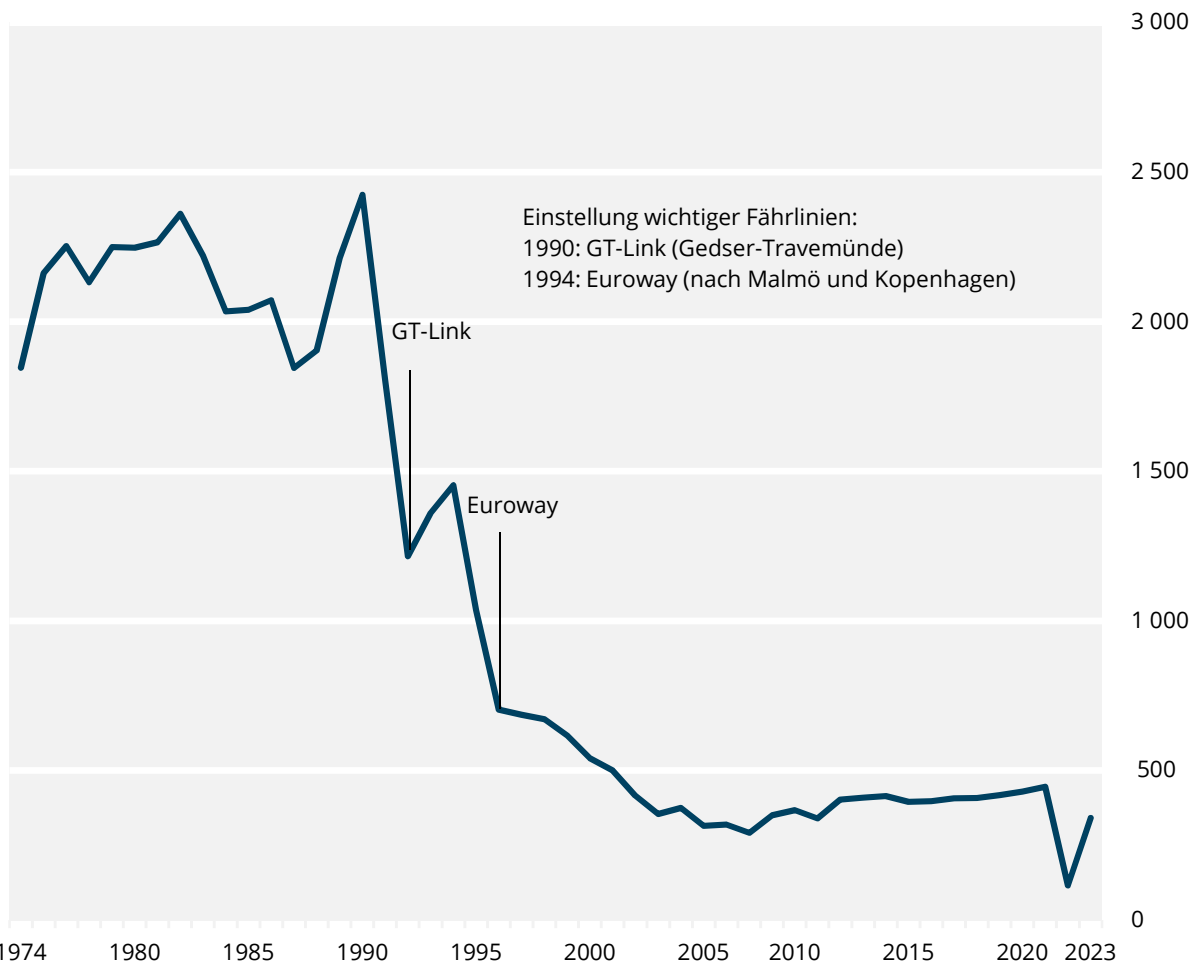
Jahr	Passagiere im RoRo-Verkehr insgesamt	davon		Veränderung gegenüber des Vorjahres
		Einreisende	Ausreisende	
Anzahl in 1 000 Passagieren				
1974	1 846	938	908	x
1975	2 162	1 096	1 066	+ 316
1980	2 266	1 137	1 129	+ 18
1990	1 804	935	869	- 620
2000	499	248	251	- 41
2010	402	195	207	+ 63
2020 *	115	61	54	- 330
2021 *	341	171	170	+ 226
2022	480	242	237	+ 138
2023	496	248	249	+ 17

* Datenquelle: Statistikamt Nord

Quellen: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle; 2020 und 2021 Statistikamt Nord

Entwicklung des Passagieraufkommens im Port of Lübeck

Anzahl in 1 000 Passagieren



Datenquelle für 2020 und 2021: Statistikamt Nord, sonst: Kommunale Statistikstelle

Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Entwicklung der Kreuzfahrtschiffe im Port of Lübeck 2000 - 2023

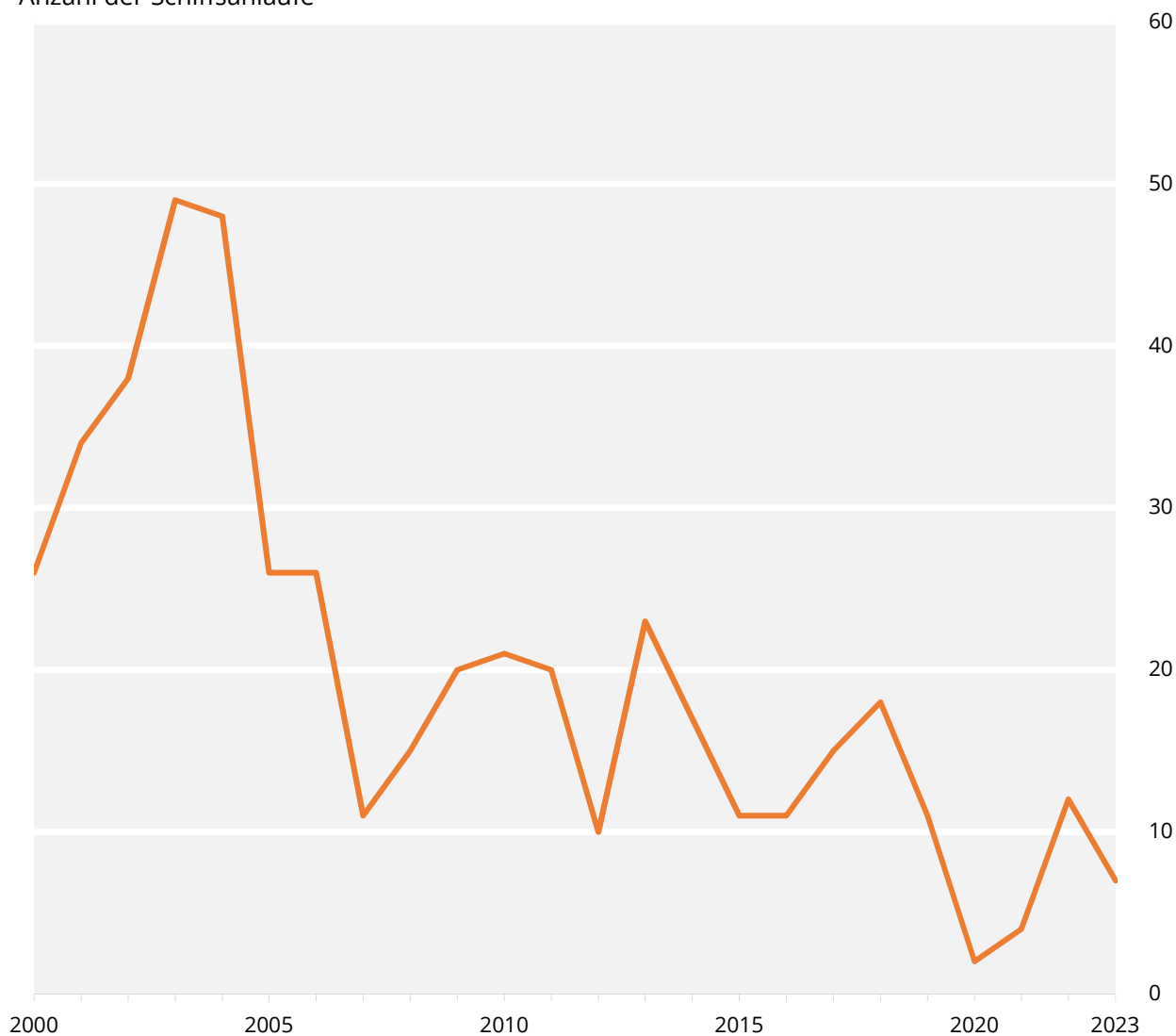
Jahr	Kreuzfahrtschiffsanläufe	Passagiere in 1 000 Personen *	durchschnittliche Passagieranzahl pro Schiff
2000	26	21,7	836
2005	26	20,3	780
2010	21	17,6	839
2015	11	15,3	1 395
2020	2	0,5	271
2021	4	2,5	634
2022	12	3,6	303
2023	7	3,7	521

* ein- und ausreisende Passagiere

Quelle: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Entwicklung der Kreuzfahrtschiffe im Port of Lübeck

Anzahl der Schiffsanläufe



Grafik: Hansestadt Lübeck, 1.102, Kommunale Statistikstelle

Glossar

Beförderungsleistung

Die Beförderungsleistung wird nach Anzahl der Transporteinheiten gemessen. Unterschieden wird dabei zwischen Lkw, Trailer, Container, SECU-Boxen, Wechselbrücken und bis 2008 auch Waggons.

Bruttogewichte / Nettogewichte

Das Bruttogewicht bezieht sich auf das Gesamtgewicht einer Ladung, einschließlich des Gewichts des Objekts selbst und aller zugehörigen Verpackungsmaterialien. Die Berechnung des Bruttogewichts erfolgt durch die Addition des Nettogewichts und des Gewichts des Ladungsträgers. Das Nettogewicht bezieht sich auf das Gewicht des eigentlichen Produkts oder der Güter ohne die Verpackung.

Container Schiffe

sind speziell für den Transport von standardisierten Frachtcontainern konzipierte Schiffe. Diese Container sind robuste Metallbehälter, die in verschiedenen Größen genormt sind und in denen eine Vielzahl von Gütern transportieren werden können. Der Containertransport hat die Art und Weise, wie Waren weltweit verschifft werden, revolutioniert.

Container

Ein Container ist ein standardisierter, transportabler Metallbehälter, der für den Transport von Gütern auf verschiedenen Verkehrsträgern, wie Schiffen, Lastwagen und Eisenbahnen, konzipiert ist. Die Standardisierung ermöglicht einen einfachen und effizienten Umschlag zwischen verschiedenen Transportmitteln sowie eine einfache Handhabung und Lagerung der Fracht. Container sind in verschiedenen Größen standardisiert, wobei die gängigsten die 20-Fuß-Container (TEU - Twenty-foot Equivalent Unit), 30-Fuß, 40-Fuß und 45-Fuß sind. Es gibt auch spezielle Container in anderen Größen, je nach den Anforderungen der Fracht.

SECU-Boxen (Container)

SECU, Stora Enso Cargo Unit, ist ein von der Papierindustrie entwickelter Container, der speziell für die Verschiffung von Papier und anderen Stückgütern eingesetzt wird. SECU-Boxen sind zu groß und schwer, um im Straßenverkehr auf Lkw's transportiert werden zu können. Diese Einheiten werden ausschließlich für den Seetransport genutzt oder auf speziellen Eisenbahnwaggons.

Eigengewichte

Die Eigengewichte beziehen sich auf das Gewicht der Ladungsträger selbst, unabhängig von der eigentlichen Fracht, die sie transportieren. Ladungsträger sind spezielle Behälter oder Einheiten, die dazu dienen, Frachtgüter während des Transports zu schützen, zu organisieren und zu handhaben. Dies können beispielsweise Container, Paletten oder andere Arten von Verpackungseinheiten sein. Die Eigengewichte werden anhand von Durchschnittsgewichten eingeschätzt. Laut dem statistischem Bundesamt gelten folgende Eigengewichte: 20-Fuß Container 2,3 t, 30-Fuß Container 3,0 t, 40-Fuß Container 3,7 t, über 40-Fuß Container 4,7 t, SECU 13,5 t, LKW 12 t, Trailer 6 t, Rolltrailer/Cassetten 3,5 t, PKW/Reiseverkehr 1,0 t, Omnibusse 10,0 t, Wechselbrücken 2,5 t.

Gütergruppen

Die Gütergruppen werden in NST Gütergruppen unterschieden. Die NST-2007 enthält insgesamt 20 Güterabteilungen. Die Gütergliederung für den Verkehrsbereich gewährleistet damit eine hohe Vergleichbarkeit mit anderen Statistikbereichen. Die NST-2007 wurde auf EU-Ebene zeitgleich für alle Verkehrsträger zur Verwendung ab Berichtsjahr 2008 eingeführt. Die Kommissions-Verordnung zur Änderung der einzelstatistischen EU-Rechtsgrundlagen für die Eisenbahn, den Straßengüterverkehr, die Binnenschifffahrt und die Seeschifffahrt ist relativ einfach gestaltet. Da die Systematik auch von weiteren Staaten außerhalb der EU genutzt wird, war die United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) zu beteiligen, die der NST-2007 am 6. Juni 2007 auf ihrer 58. Sitzung zugestimmt hat.

Güterumschlag

Der Güterumschlag umfasst sämtlichen Warentransport der Seegüter im Port of Lübeck. Der Güterumschlag auf See bezieht sich auf die Menge an Frachtgütern, die in einem bestimmten Zeitraum über den Port of Lübeck transportiert werden. Er umfasst den Umschlag von Containern, Stückgut, Flüssigkeiten und anderen Waren, die per Schiff transportiert werden. Der Güterumschlag auf See ist ein wichtiger Indikator für die wirtschaftliche Aktivität und den internationalen Handel eines Landes oder einer Region. Er wird in der Regel in Tonnen gemessen.

Hafenentwicklungsplan (HEP)

Mit dem am 28. Mai 2020 von der Lübecker Bürgerschaft beschlossenen Hafenentwicklungsplan 2030 (HEP2030) bekennt sich die Hansestadt zu ihrem Hafen und nimmt ihre aktive Rolle in der Gestaltung und Schaffung verlässlicher Entwicklungsrandbedingungen wahr. Die Anerkennung der kontinuierlichen Fortschreibung der Planung spiegelt an den sozio-ökonomischen Entwicklungen sichern dabei die notwendige Flexibilität sowie die Zukunftsfähigkeit von öffentlichen und privaten Investitionen (Quelle: LPA).

Kaianlage

ist eine Struktur oder ein Bereich entlang eines Wasserwegs wie einem Hafen oder einer Flussuferlinie, die speziell für den Be- und Entladevorgang von Schiffen konzipiert ist. Kais dienen als Schnittstelle zwischen dem Wasserweg, dem Land und sind für den Umschlag von Frachtgütern zwischen Schiffen und anderen Verkehrsträgern wie Lkw oder Eisenbahnen wichtig.

Kreuzfahrtschiffe

Die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe bezieht sich ausschließlich auf die eingehenden Schiffe. Dabei wird auf die ein- und ausreisenden Passagiere eingegangen und somit die durchschnittliche Passagierzahl pro Schiff ermittelt.

Ladungsträger

In der Hafenstatistik bezieht sich der Begriff Ladungsträger auf die Einheiten oder Behälter, die zur Beförderung von Fracht verwendet werden. Dies können verschiedene Arten von Lkw, Trailer, Containern, Rolltrailer, Cassetten oder andere spezielle Verpackungseinheiten sein, die den Transport und die Handhabung von Gütern erleichtern.

Passagieraufkommen im RoRo-Verkehr

Beim Passagieraufkommen wird unterschieden zwischen Ein- und Ausreisenden.

Port of Lübeck

Der Port of Lübeck ist einer der bedeutendsten Häfen der Ostsee, der sich von der Travemündung bis zur Lübecker Innenstadt erstreckt. Die geografische Lage als TEN-T-Kernnetzhafen im Südwesten der Ostsee sowie der direkte Anschluss an das Schienen- und Autobahnnetz machen den Port of Lübeck besonders attraktiv für den Güterumschlag. Hier werden an 365 Tagen im Jahr Massengüter, Stückgüter, Forstprodukte, RoRo-Fracht und Container-Fracht umgeschlagen.

Rolltrailer

Ein Rolltrailer im Seeverkehr ist ein spezieller Anhänger, der dazu dient, Frachtgüter auf einem Schiff zu transportieren. Rolltrailer werden oft in Roll-on/Roll-off-Schiffen (Ro-Ro-Schiffen) verwendet, die darauf ausgelegt sind, dass Fahrzeuge und Frachtgüter über Rampen auf das Schiff rollen können. Der Rolltrailer selbst hat keine eigenen Räder, sondern wird von speziellen Transportfahrzeugen, wie z. B. Terminaltraktoren, auf das Schiff gebracht und von dort aus in Position gebracht. Auf diese Weise können große Mengen verschiedener Frachtgüter effizient auf Seeschiffen transportiert werden.

RoRo-Verkehr

RoRo steht für Roll-on/Roll-off und bezieht sich auf einen speziellen Frachttransport, bei dem Fahrzeuge oder andere rollende Ladungseinheiten direkt auf das Schiff fahren bzw. gezogen werden können, ohne dass sie gehoben werden müssen. RoRo-Schiffe sind darauf ausgelegt, den effizienten Transport von rollenden Gütern zu ermöglichen, sei es Pkw, Lkw, Busse, Rolltrailer, Cassetten oder schwere Baufahrzeuge.

Schüttgut-Schiffe

sind speziell für den Transport von Schüttgütern konzipierte Frachtschiffe. Schüttgüter sind lose, nicht verpackte Güter, die während des Transports in großen Mengen gegossen oder geschüttet werden können. Diese Art von Schiffen spielt eine entscheidende Rolle im internationalen Handel, da sie den effizienten Transport von Massengütern ermöglichen.

Seegüterverkehr

Seegüterverkehr bezieht sich auf den Transport von Waren und Fracht auf See durch Schiffe. Er ist ein wichtiger Bestandteil der globalen Logistik und Handelsindustrie und umfasst den Transport von Waren auf verschiedenen Arten von Schiffen. Im Seegüterverkehr werden Waren von einem Hafen zum anderen transportiert, entweder innerhalb desselben Landes oder zwischen verschiedenen Ländern. Der Seegüterverkehr spielt eine wichtige Rolle bei der Versorgung von Ländern und Regionen mit Waren und ist ein wichtiger Faktor für die weltweite Wirtschaftsentwicklung.

Stückgut-Schiffe

sind Frachtschiffe, die darauf spezialisiert sind, verschiedene Güter in individuell verpackten Einheiten zu transportieren, die als Stückgut bezeichnet werden. Im Gegensatz zu Massengütern, die lose und ohne Verpackung befördert werden, handelt es sich bei Stückgut um einzelne oder gebündelte Artikel, die separat verpackt sind.

Tonne

ist eine Maßeinheit für Masse oder Gewicht im internationalen Einheitensystem (SI). Eine Tonne entspricht genau 1 000 Kilogramm.