

Port of Antwerp-Bruges

Informationsblatt zu den Umschlagszahlen Q1 2026

Gesamtumschlag

Im ersten Quartal 2026 belief sich der gesamte Umschlag maritimer Güter von Port of Antwerp-Bruges auf **65,5 Millionen Tonnen**, was einem **Rückgang von 3,2 %** gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Dies ist vor allem auf den **Rückgang bei Stückgut (-4,4 %)** zurückzuführen – insbesondere bei Schiffscontainern und konventionellen Stückgütern –, der nur teilweise durch das **Wachstum im RoRo-Verkehr (+5,3 %)** und einen **stabilen Massengutumschlag (-0,5 %)** ausgeglichen wurde.

Schiffscontainer

Im Vergleich zum relativ starken ersten Quartal 2025 ging der Containerumschlag **um 5,5 % bei der Tonnage und um 2,6 % bei den TEU zurück**, lag aber auf einem ähnlichen Niveau wie in den Jahren 2022 und 2024. Sowohl die **Anlandungen (-2,1 %)** als auch die **Abfahrten (-3,1 %)** gingen zurück, wobei vor allem die Zahl der **ausgehenden vollen Schiffscontainer sank (-8 %)**, was ein Zeichen für die schwache Exportlage Westeuropas ist. Der Marktanteil von Port of Antwerp-Bruges in der Hamburg-Le Havre-Range ging im Jahr 2025 **um 1,5 Prozentpunkte auf 29,1 % zurück**, was auf Überlastung, Kapazitätsengpässe, gewerkschaftliche Aktionen und Änderungen bei den Containerallianzen zurückzuführen ist.

Stückgüter

Der Umschlag von Stückgütern war im ersten Quartal **um 7,9 % niedriger** als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, wobei der Rückgang bei den Anlandungen (-2,4 %) begrenzt und bei den Abfahrten (-15,3 %) stärker war. Nach einem schwachen Start erholte sich der Stahlverkehr im März, wodurch der Rückgang auf **3,9 %** begrenzt blieb. Die Anlandungen blieben stabil (+0,4 %), mit einem deutlichen Wachstum aus China, aber auch aus Taiwan, Südkorea und der Türkei. Die ausgehenden Volumina gingen um **9,8 %** zurück, was auf geringere Volumina in die USA, nach Mexiko und Kanada zurückzuführen ist. In den anderen Segmenten nahm der Umschlag von Kühlgut um **17 %** zu, während der Umschlag von Papier und Zellstoff leicht zurückging (-2,7 %) und der Umschlag von sonstigen Stückgütern einen starken Rückgang (-34 %) verzeichnete.

RoRo

Der RoRo-Umschlag verzeichnete im ersten Quartal ein **Wachstum von 5,3 %**, wobei die **Anlandungen (+4,3 %)** und die **Abfahrten (+6 %)** zunahmen und damit das Niveau von 2022 und 2023 erreichten. Die Zahl der Neufahrzeuge stieg um **9,8 %** auf **833.000 Einheiten**, wobei das Auslandsvolumen (+11,2 %) dem des letzten Quartals 2025 entsprach. Auch der Bereich High & Heavy Equipment verzeichnete ein Wachstum (+8,4 %), während Gebrauchtwagen (-14,1 %) und Lastkraftwagen (-11,3 %) einen Rückgang verzeichneten. Das letztgenannte Segment erreichte den niedrigsten Stand seit 10 Jahren. Der Umschlag von unbegleiteter Fracht auf Anhängern nahm leicht zu (+1,5 %), mit Rückgängen für das Vereinigte Königreich (-5,3 %) und die Iberische Halbinsel (-26,8 %) und Zuwächsen für Irland (+14,9 %) und Skandinavien (+17,2 %).

Trockenes Massengut

Im ersten Quartal wurden **3,3 Millionen Tonnen** trockenes Massengut umgeschlagen (-4,9 %), wobei die Anlandungen (-9 %) zurückgingen und die Abfahrten (+0,9 %) stabil blieben. Düngemittel, die größte Produktgruppe, gingen um **1,9 %** zurück. Auffällig ist der starke Rückgang der Anlandungen aus Kanada, Marokko und Russland, während sich die Einfuhren aus den Vereinigten Staaten verdreifachten. Die Ausfuhrvolumina in die Vereinigten Staaten, nach Spanien und ins Vereinigte Königreich gingen zurück, während sie sich in Richtung Mexiko verfünffachten. In den übrigen Frachtbereichen verzeichneten Sand und Kies (+16,7 %), sonstige Baumaterialien (+24,6 %) sowie Nichteisenerze (+8,5 %) ein Wachstum. Der Umschlag von Schrott ging um **5 %** zurück, und es wurde keine Kohle umgeschlagen.

Flüssiges Massengut

Nach einem schwachen Jahresbeginn war der März der beste Monat für flüssige Massengüter seit Mai 2025, was zu einem **leichten Wachstum von 0,2 %** im ersten Quartal führte. Bei den Erdölderivaten (-1,1 %) gab es jedoch große Unterschiede zwischen den Produktgruppen. Benzin (+10,1 %), Naphtha (+40,8 %) und Heizöl (+30,8 %) verzeichneten ein starkes Wachstum, während Diesel (-33,3 %) und Paraffin (-33,8 %) zurückgingen. Der Umschlag von Biokraftstoffen blieb nahezu stabil (-2 %), wobei die Zunahme der Ausfuhren von Sustainable Aviation Fuel (SAF) den Rückgang bei Biodiesel teilweise ausglich. Chemische Gase nahmen zu (+4,7 %), und LNG verzeichnete ein starkes Wachstum (+21,7 %), wobei sich die Anlandungen aus den Vereinigten Staaten verdoppelten und die Mengen aus Russland weiterhin hoch blieben. Der Frachtverkehr im Bereich Chemie ging um **8,6 %** zurück, was dem Druck auf die Branche entspricht. Vor allem die Basischemikalien gingen zurück (-9,6 %), wobei eine Verlagerung des Handels mit den Vereinigten Staaten möglicherweise auf die US-Importzölle zurückzuführen ist.

See- und Kreuzfahrtschiffe

Im ersten Quartal 2026 liefen **4738 Seeschiffe** den Hafen an (-4,9 %), während ihre Bruttotonnage insgesamt leicht zurückging (-0,8 %). Im gleichen Zeitraum empfing Zeebrugge **19 Kreuzfahrtschiffe**, 7 weniger als im Jahr 2025, mit **73.520 Passagieren (-34,4 %)**.

Naher Osten

Im Jahr 2025 belief sich der Umschlag zwischen Port of Antwerp-Bruges und den Ländern am Persischen Golf noch auf **7,5 Millionen Tonnen** (2,8 % des gesamten Umschlags), davon **4,1 Millionen Tonnen Flüssiggut** (vor allem Importe von Kraftstoffen, LNG und chemischen Erzeugnissen) und **3,1 Millionen Tonnen Schiffscontainer** (75 % Export). Katar, Saudi-Arabien, Kuwait und die Vereinigten Arabischen Emirate waren die wichtigsten Handelspartner. Anfang 2026 kehrte sich der Trend um: Das Angebot ging im ersten Quartal um **12 %** zurück, zunächst aufgrund der Witterungsbedingungen und ab Ende März aufgrund geopolitischer Spannungen. Dabei verlagerten sich die LNG-Importe von u. a. Katar (-37 %) nach Russland (+30 %) und Nigeria (Verdoppelung), während die Ausfuhren in die Region schwer getroffen wurden (-49 %), da die Containerschiffverkehrsunternehmen ihre Buchungen stoppten und auf andere Häfen auswichen. Gleichzeitig wurden die Pläne zur Umleitung über das Rote Meer und den Suezkanal abrupt unterbrochen, so dass die Schiffe auf der Asien-Europa-Route weiterhin über das Kap der Guten Hoffnung umgeleitet werden mussten, was zu höheren Kosten führte.

