



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2019

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	2
2	Gesamtentwicklung	6
2.1	Volkswirtschaftliche Entwicklung	6
2.2	Verkehrliche Entwicklung	7
2.2.1	Gesamtverkehr	7
2.2.2	Verkehr nach Güterabteilungen	10
3	Straßengüterverkehr	12
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	12
3.1.1	Verkehr mit deutschen und gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen	12
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen	16
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	17
3.1.4	Kabotage	19
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	21
4	Eisenbahngüterverkehr	29
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	29
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	31
4.3	Kombinierter Verkehr Straße - Schiene	34
5	Binnenschiffsgüterverkehr	37
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	37
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	44
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	47
	Anhang	

1 Zusammenfassung

Die deutsche Wirtschaft setzte im Jahr 2019 ihr Wachstum fort, verlor allerdings deutlich an Schwung. Während sich das boomende Baugewerbe noch stärker entwickelte als im Jahr 2018, verbuchte das übrige Produzierende Gewerbe den größten Rückgang seit der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009. Vor diesem Hintergrund erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 0,4 %; die Verkehrsleistung im Inland stieg um rund 0,6 % (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Überdurchschnittliche Leistungszuwächse verzeichnete die Binnenschifffahrt (8,6 %), die sich damit aber nur zum Teil von den hohen Rückgängen im Vorjahr, die vorrangig einer lang anhaltenden, extremen Niedrigwasserphase geschuldet waren, erholte. Im Schienengüterverkehr, für den bislang lediglich für die größeren Unternehmen Werte vorliegen, stieg die Verkehrsleistung im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,2 %. Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wies im Vergleichszeitraum einen Leistungsrückgang von rund 1,2 % auf. Gebietsfremde Fahrzeuge verzeichneten hingegen sowohl im deutschen Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr deutliche Zuwächse; allein die Kabotage in Deutschland stieg im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 19,6 %. Ihr Anteil am gesamten innerstaatlichen Verkehr erhöhte sich damit um rund 1,3 Prozentpunkte auf rund 8,0 %. Dominiert wird die Kabotage in Deutschland von Unternehmen aus Polen und in zunehmendem Maße aus Litauen; ihr kumulierter Anteil an der gesamten Kabotageleistung betrug im Jahr 2019 rund drei Viertel. Für das Jahr 2020 zeichnet sich infolge der Corona-Pandemie verkehrsträgerübergreifend ein hoher Rückgang der Verkehrsleistung in Deutschland ab.

Gesamtentwicklung

Im gewerblichen Straßengüterverkehr stiegen die Umsätze im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um insgesamt rund 2,8 %. Hierzu trugen neben einer weiterhin hohen Beförderungsnachfrage insbesondere Entgeltsteigerungen bei, die im Zuge der Anhebung der Mautsätze zum 1.1.2019 vereinbart wurden. Die Abschwächung der Wirtschaftsdynamik vor allem im Verarbeitenden Gewerbe dämpfte im Laufe des Jahres 2019 allerdings die Geschäftslage vieler deutscher Güterkraftverkehrsunternehmen. Die in Teilbereichen nachlassende Beförderungsnachfrage bedingte einen Anstieg des Kapazitätsangebots am freien Markt, infolgedessen fielen die Tagesfrachten. Die Ertragslage stellte sich zumeist weiterhin positiv dar. Allerdings variierte die Entwicklung in Abhängigkeit von den betrachteten Marktsegmenten. Vor allem in wettbewerbsintensiven Segmenten beeinträchtigten Mengenverluste die Entwicklung. Teilweise konnten Unternehmen margenschwächere Transportgeschäfte durch höherwertige Speditions- und Logistikdienstleistungen kompensieren. Ausgehend von einem niedrigen Niveau stieg im Straßengüterverkehrssektor die Anzahl der Insolvenzverfahren; die Insolvenzquote blieb im branchenübergreifenden Vergleich hoch. Die Umstellung auf einen umweltfreundlicheren Fuhrpark schritt im Rahmen von Ersatzinvestitionen weiter voran.

Straßengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr resultierten die Leistungszuwächse im Jahr 2019 allein aus den grenzüberschreitenden Beförderungen der größeren Eisenbahnen. Deutliche Aufkommenssteigerungen waren vor allem im Kombinierten Verkehr zu beobachten. Die Leistungszuwächse kamen in der Hauptsache den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen zugute. Die Verkehrsleistungen der deutschen Gesellschaften der DB Cargo AG nahmen hingegen ab; sie verzeichneten mithin weitere Anteilsverluste am Gesamtverkehr. Der Branchenumsatz stieg mit einem Plus von rund 2,0 % im Vergleich zum Vorjahr nochmals an. Allerdings schwächte sich die Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte angesichts der Konjunkturertrübung in Deutschland ab. Die Ertragslage der vom Bundesamt befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen stellte sich weiterhin uneinheitlich dar. Verschlechterungen zeigten sich u.a. bei Unternehmen, denen es nicht gelang, Kostensteigerungen, die sich z.B. im Personalbereich vollzogen, über Entgelterhöhungen bzw. innerbetriebliche Maßnahmen vollumfänglich aufzufangen. Die Mehrzahl der befragten Unternehmen zeigte sich in Anbetracht niedriger Gewinnmargen mit ihrer Ertragslage eher unzufrieden. Als Hemmnisse für die Geschäftsentwicklung im Schienengüterverkehr erwiesen sich weiterhin die angespannte Arbeitsmarktsituation bei Fachkräften, die hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur sowie Bautätigkeiten im Netz. Sie nahmen zudem Einfluss auf die Pünktlichkeit und die wahrgenommene Qualität im Schienengüterverkehr.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen verzeichnete im Jahr 2019 aufgrund des o.g. Basiseffekts hohe Leistungszuwächse, ohne sich allerdings vollends von den starken Rückgängen im Jahr 2018 zu erholen. Verkehrsleistungsanstiege zeigten sich auf allen Hauptverkehrsverbindungen; prozentual und absolut am höchsten fielen sie im grenzüberschreitenden Versand aus. Hohe Nachfragezuwächse waren im Vergleichszeitraum vor allem bei flüssigen Massengütern zu beobachten. Erneut rückläufig war im Jahr 2019 hingegen das Containeraufkommen auf deutschen Wasserstraßen. Insbesondere die Durchgangsverkehre blieben deutlich hinter den Vorjahreswerten zurück; Rückgänge zeigten sich aber auch bei Containerbeförderungen zwischen deutschen Binnenhäfen und Rotterdam bzw. Antwerpen. Das Jahr 2019 war vor allem im Rheinstromgebiet weitestgehend von jahreszeitüblichen Pegelständen geprägt; mithin stand ein hohes Angebot an Frachtraum für die zu transportierende Ladung zur Verfügung. In der Folge gingen die Frachtraten im Vergleich zum Vorjahr teils deutlich zurück. Trotz des deutlichen Anstiegs der Beförderungsnachfrage kam es daher in der deutschen Binnenschifffahrt im Jahr 2019 zu hohen Umsatzeinbußen. Im Vergleich zum Jahr 2018 sank der Branchenumsatz um rund 11,9 %. Der durchschnittliche Auslastungsgrad der Gütermotorschiffe stieg im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 Prozentpunkte auf rund 60,9 %, die durchschnittliche Auslastung der Tankmotorschiffe um 10,6 Prozentpunkte auf rund 69,7 %.

Binnenschifffahrt

Summary

The German economy continued its growth in 2019, but lost significantly momentum. While the booming construction industry increased even more than in 2018, the remaining manufacturing industry recorded the biggest decline since the financial and economic crisis in 2009. Against this background, the total volume of goods transported in road, rail and inland navigation transport increased by around 0.4 % in 2019 compared to the previous year; inland transport performance increased by about 0.6 % (excluding non-resident vehicles in Germany). Above-average performance growth were recorded by inland navigation (8.6 %), but this only partially recovered from the high declines in the previous year, which were recorded primarily due to the long-lasting, extreme period of low water. In rail freight transport, for which values are only available for larger companies, transport performance increased by about 2.2 % in 2019 compared to the previous year. Road haulage with German heavy goods vehicles showed a decline in performance of around 1.2 % during the comparison period. Non-resident vehicles recorded increases in both German domestic transport and cross-border transport; road cabotage in Germany alone rose by about 19.6 % in 2019 compared to 2018. The share of road cabotage of total domestic transport thus increased by around 1.3 percentage points to around 8.0 %. Companies from Poland and increasingly from Lithuania dominate road cabotage in Germany; its cumulative share of total road cabotage in Germany was around three quarters in 2019. Because of the Corona pandemic, a high decline in transport performance in Germany stands out for 2020.

Overall development

In commercial road freight transport, sales in 2019 increased by around 2.8 % compared to 2018. In addition to continuing high demand for transportation, this was due in particular to fee increases agreed for 1.1.2019 in the course of the increase in toll rates. However, the slowdown in economic dynamics, especially in the manufacturing industry, dampened the business situation of many German road haulage companies during 2019. Declining demand for transport in some segments led to an increase in available capacity on the free market, resulting in a decline in daily freight rates. The earnings situation continued to be mostly positive. However, the development varied depending on the market segments considered. Especially in competitive segments volumes declined. In part, companies were able to compensate for low-margin transport operations through higher-value freight and logistics services. Starting from a low level, the number of insolvency proceedings in the road freight sector increased; the insolvency rate remained high in the industry-across comparison. The shift to a more environmentally friendly fleet continues as part of replacement investments.

Road freight transport

In rail freight transport, transport performance increases in 2019 resulted solely from the cross-border transport of the larger railways. Significant increases in volume were mainly observed in combined transport. The performance increases mainly benefited the non-

Rail freight transport

federally owned railroads. Transport performance of German companies of DB Cargo AG decreased; they thus recorded a further loss of share in total transportation. Sales grew again with an increase of around 2.0 % compared to the previous year. However, the development weakened in the second half of the year due to the economic slowdown in Germany. The earnings of railway undertakings surveyed by the Federal Office continued to be uneven. Among others, there were companies that failed to fully catch up cost increases that occurred for instance in the personnel sector, via increases in fees or internal measures. In view of low profit margins, the majority of the companies surveyed were rather unhappy with their earnings situation. The tense labour market situation in professionals, the high use of rail infrastructure and construction activities on the network proved to be obstacles to the business development in rail freight transport. They also influenced punctuality and perceived quality in rail freight transport.

Inland navigation on German waterways recorded in 2019 high transport performance increases due to the above-mentioned basic effect, but without fully recovering from the sharp declines in 2018. Increases in transport performance were evident on all main transport routes; in percentage and absolute terms, they were highest in cross-border shipping. In the comparison period, high demand increases were observed especially in liquid bulk goods. On the other hand, the container volume on German waterways was declining again in 2019. In particular, transit traffic transport fell significantly short compared to the previous year's figures; however, declines were also registered in container transportation between German inland ports and Rotterdam and Antwerp, respectively. The year 2019 was largely characterised by seasonal water levels, especially in the Rhine region; thus, a high supply of cargo space was available for the cargo to be transported. As a result, in part freight rates decreased significantly compared to the previous year. Despite the significant increase in transport demand, there was therefore a high drop in sales in Germany's inland waterways in 2019. Compared to 2018, sales fell by about 11.9 %. The average degree of utilization of the motorized freight vessels increased by 3.4 percentage points to around 60.9 % in 2019 compared to the previous year, and the average degree of utilization of tank vessels increased by 10.6 percentage points to around 69.7 %.

Inland navigation

2 Gesamtentwicklung

2.1 Volkswirtschaftliche Entwicklung

Die deutsche Wirtschaft setzte im Jahr 2019 ihr Wachstum fort, verlor allerdings deutlich an Schwung.¹ Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,6 % und lag damit deutlich unter dem Durchschnittswert der letzten zehn Jahre von rund 1,3 %. In den Jahren 2017 und 2018 war das Bruttoinlandsprodukt noch um rund 2,5 % bzw. 1,5 % angestiegen. Auf der Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts wuchs der Dienstleistungsbereich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 1,7 %, während das Produzierende Gewerbe – trotz boomendem Baugewerbe – mit einem Minus von rund 3,6 % im Jahr 2019 den größten Rückgang seit der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 verbuchte. Das Baugewerbe entwickelte sich mit einem Plus von rund 4,0 % im Jahr 2019 noch stärker als im Jahr 2018, im Bereich Verkehr und Lagerei lag das Wachstum mit rund 1,1 % annähernd auf Vorjahresniveau. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen positive Wachstumsimpulse im Jahr 2019 vor allem von den privaten und staatlichen Konsumausgaben. Sie stiegen im Vergleich zum Jahr 2018 preisbereinigt um 1,6 % bzw. 2,5 % und damit stärker als in den beiden Vorjahren. Die Bauinvestitionen erhöhten sich im Jahr 2019 mit rund 3,8 % noch einmal deutlich, während die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – im Vergleich zum Jahr 2018 lediglich noch um rund 0,4 % zulegten.

Bruttoinlandsprodukt

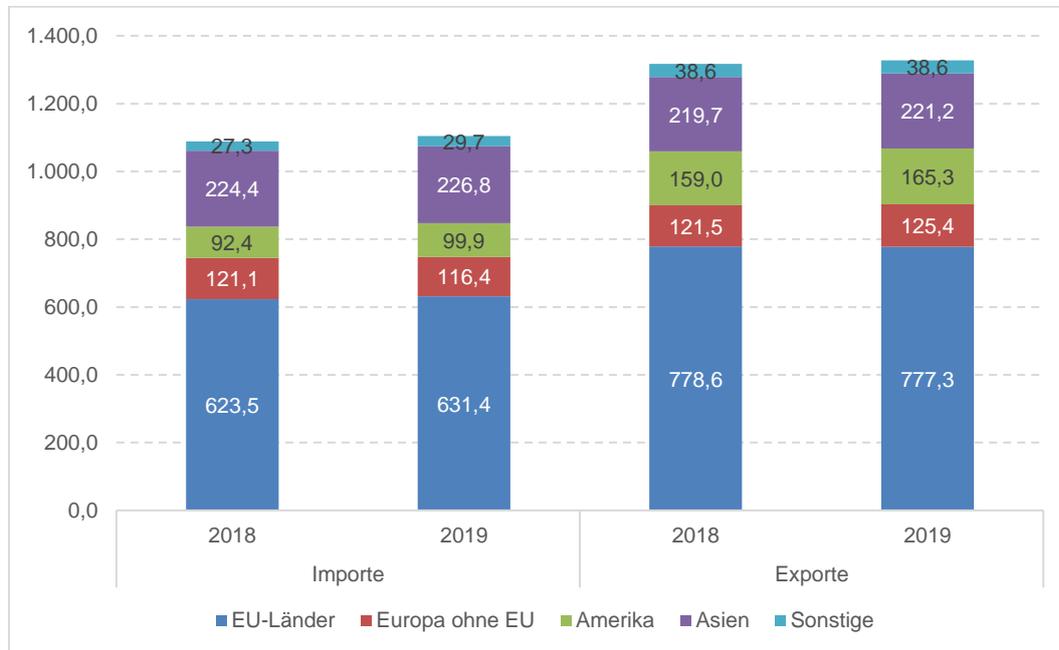
Die deutschen Im- und Exporte nahmen im Jahr 2019 nur noch leicht zu. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Importe mit rund 1.104,2 Mrd. Euro im Jahr 2019 nominal um rund 1,4 % über dem entsprechenden Vorjahreswert; die Exporte stiegen um rund 0,8 % auf rund 1.327,8 Mrd. Euro. Damit blieben die Wachstumsraten deutlich hinter den entsprechenden Werten des Jahres 2018 zurück, als die deutschen Im- und Exporte im Vergleich zum Vorjahr nominal noch um 5,6 % bzw. 3,0 % gewachsen waren. Der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels entfiel im Jahr 2019 weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien (siehe Abbildung 1). Mit rund 777,3 Mrd. Euro lagen die deutschen Exporte in andere EU-Staaten im Jahr 2019 rund 0,2 % unter dem Vorjahresergebnis; die Einfuhren stiegen hingegen um rund 1,3 % auf rund 631,4 Mrd. Euro. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, nahm im Vergleichszeitraum insgesamt um rund 0,3 % auf rund 241,8 Mrd. Euro ab. Maßgeblich war vor allem der wertmäßige Rückgang der Importe aus der Russischen Föderation, Norwegen und der Türkei. Erneut positiv entwickelte sich im Jahr 2019 der deutsche Außenhandel mit Asien, insbesondere China, sowie Amerika. In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel Deutschlands (Importe plus Exporte) lag die Volks-

Außenhandel

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Hauf, Stefan/Schäfer, Dieter: Bruttoinlandsprodukt 2019, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik, Ausgabe 1/2020, S. 22 ff.

republik China im Jahr 2019 bezogen auf den Warenwert weiterhin an erster Stelle, gefolgt von den Niederlanden, den Vereinigten Staaten, Frankreich, Italien, Polen, dem Vereinigten Königreich, Österreich, der Schweiz und der Tschechischen Republik.

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro (Vorläufige Ergebnisse)



Quelle: Statistisches Bundesamt (FS 7 R 1). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.2 Verkehrliche Entwicklung

2.2.1 Gesamtverkehr

Vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 0,4 % auf rund 3,7 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland stieg um rund 0,6 % auf rund 455,6 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Überdurchschnittliche Mengen- und Leistungszuwächse verzeichnete im Jahr 2019 die Binnenschifffahrt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg die in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 3,6 % auf rund 205,1 Mio. t; die Verkehrsleistung legte um rund 8,6 % auf rund 50,9 Mrd. tkm zu. Maßgeblich waren vor allem Basiseffekte, da die Binnenschifffahrt in der 2. Jahreshälfte 2018 durch eine lang anhaltende, extreme Niedrigwasserphase infolge einer monatelangen Dürre erheblich beeinträchtigt war. Im Schienengüterverkehr sank nach Angaben des Statistischen Bundesamtes die Beförderungsmenge im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,4 % auf rund 340,6 Mio. t; die Verkehrsleistung verbuchte hingegen einen Zuwachs von

Gesamtverkehr

rund 2,2 % auf rund 113,1 Mrd. tkm.² Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wies im Vergleichszeitraum einen Mengenanstieg um rund 0,3 % auf knapp 3,2 Mrd. t und einen Leistungsrückgang um rund 1,2 % auf rund 291,6 Mrd. tkm auf. Er entwickelte sich damit schwächer als der Straßengüterverkehr mit gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen. Letzterer wird aufgrund abweichender statistischer Abgrenzungen in Tabelle 1 separat ausgewiesen. Insgesamt beförderten gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge im deutschen Binnenverkehr sowie im Rahmen des grenzüberschreitenden Empfangs und Versands im Jahr 2019 rund 390,3 Mio. t Güter, rund 6,3 % mehr als im Jahr 2018. Die Verkehrsleistung der gebietsfremden Fahrzeuge, die im Gegensatz zu den ausgewiesenen Verkehrsleistungen der deutschen Fahrzeuge nicht allein den inländischen, sondern auch den ausländischen Streckenanteil beinhaltet, stieg im Vergleichszeitraum um rund 7,5 % auf rund 227,2 Mrd. tkm.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2018 und 2019 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹		
	2018	2019	Δ in %	2018	2019	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2,3}	3.185,1	3.193,7	0,3	295,2	291,6	-1,2
Schienengüterverkehr ⁴	341,9	340,6	-0,4	110,7	113,1	2,2
Binnenschiffsgüterverkehr	197,9	205,1	3,6	46,9	50,9	8,6
Gesamter Güterverkehr ³	3.724,9	3.739,3	0,4	452,8	455,6	0,6
<i>nachrichtlich:</i>						
Gebietsfremde Güterkraftfahrzeuge ⁵	367,2	390,3	6,3	211,4	227,2	7,5

¹ Verkehrsleistung in Deutschland, ausgenommen gebietsfremde Güterkraftfahrzeuge.

² Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr deutscher Fahrzeuge, ohne Kabotage.

³ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

⁴ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben. Von allen Unternehmen wurden im Jahr 2018 rund 402,3 Mio. t Güter befördert und eine Beförderungsleistung von rund 130,0 Mrd. tkm erbracht. Entsprechende Gesamtzahlen für das Jahr 2019 liegen gegenwärtig noch nicht vor.

⁵ Kabotage und grenzüberschreitender Verkehr gebietsfremder Fahrzeuge aus der EU, Norwegen und der Schweiz, ohne Durchgangsverkehre. Verkehrsleistung einschließlich ausländischem Streckenanteil.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Eurostat (Stand: 4.8.2020). Eigene Berechnungen.

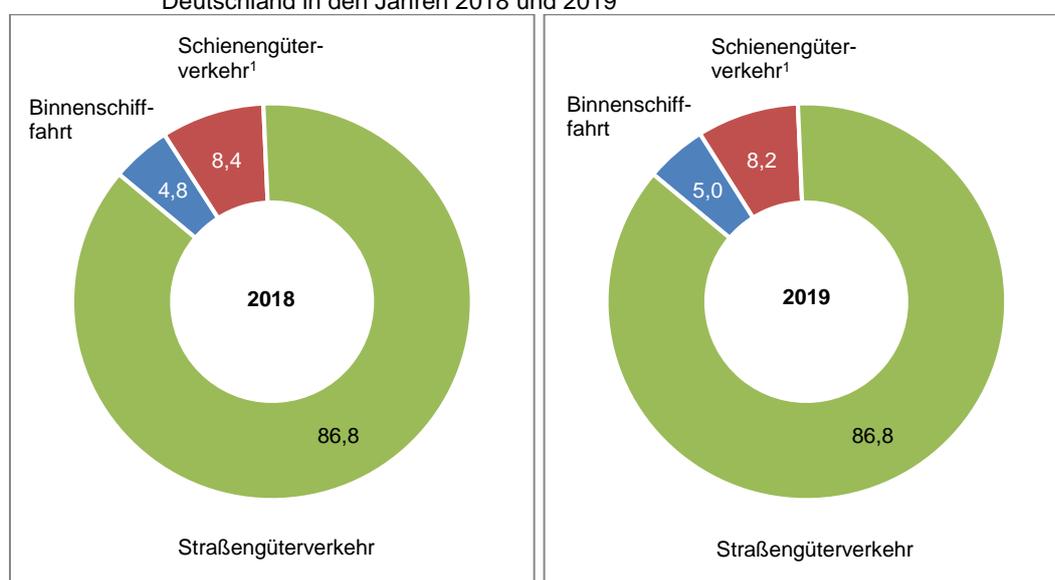
Abbildung 2 stellt den Modal Split der Landverkehrsträger für die Jahre 2018 und 2019 unter Berücksichtigung gebietsfremder Fahrzeuge auf Basis der beförderten Tonnage dar. Der Modal Split-Anteil des Straßengüterverkehrs blieb danach in den Vergleichsjah-

Modal Split

² Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu beachten, dass der hier zugrundeliegende Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben). Ergebnisse für alle Unternehmen liegen aus der Jahrerhebung vor, bislang allerdings noch nicht für das Jahr 2019. Von allen Unternehmen wurden im Jahr 2018 rund 402,3 Mio. t Güter befördert und eine Beförderungsleistung von rund 130,0 Mrd. tkm erbracht.

ren mit rund 86,8 % unverändert. Die Binnenschifffahrt verzeichnete infolge des überdurchschnittlichen Mengenzuwachses im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 einen Anstieg am Modal Split in Höhe von 0,2 Prozentpunkten auf rund 5,0 %. Der Anteil des Schienengüterverkehrs sank in entsprechendem Maße auf rund 8,2 %. De facto liegt der Anteilswert des Schienengüterverkehrs allerdings über 8,2 %, da aufgrund der aktuellen Datenlage lediglich die Ergebnisse größerer Eisenbahnverkehrsunternehmen berücksichtigt werden konnten (siehe oben). Unter Zugrundelegung der bislang lediglich für das Jahr 2018 vorliegenden Gesamtbeförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland in Höhe von rund 402,3 Mio. t ergeben sich für das Jahr 2018 die folgenden Modal Split-Anteile: Straße: 85,5 %, Schiene: 9,7 %, Binnenschifffahrt: 4,8 %.

Abbildung 2: Anteile der Landverkehrsträger an der Beförderungsmenge im Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2018 und 2019



¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Eurostat (Stand: 4.8.2020). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

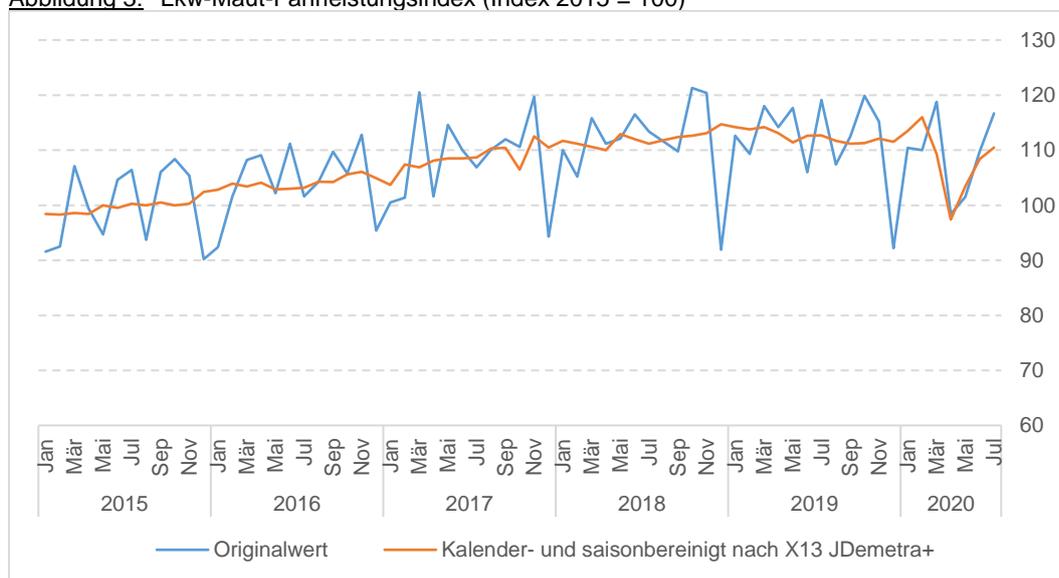
Das Bundesamt für Güterverkehr hat auf Grundlage der digitalen Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung einen sogenannten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt, der den Verlauf der Fahrleistung für vergleichbare Basismerkmale angibt und strukturelle Änderungen, etwa durch Ausweitungen der Mautpflicht, weitestgehend ausschließt. Aufgrund seiner frühen Verfügbarkeit und hohen Datenqualität weist der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex sowohl für verkehrliche als auch konjunkturelle Analysen eine hohe Aussagekraft auf.³ Er wird auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes im Bereich

Lkw-Maut-Fahrleistungsindex

³ Er wurde daher zu Beginn des Jahres 2019 vom Statistischen Bundesamt in sein Veröffentlichungsprogramm aufgenommen. Die Ergebnisse der Kooperation zwischen Statistischem Bundesamt und Bundesamt für Güterverkehr wurden in einem wissenschaftlichen Fachartikel, der in der Ausgabe 6/2018 der Zeitschrift "WISTA - Wirtschaft und Statistik" unter dem Titel „Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung – neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken“ erschienen ist, zusammengefasst. Der Fachartikel beschreibt den neuen Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken und erläutert seinen Bezug zu bestehenden kurzfristigen Statistiken.

"Konjunkturindikatoren" bereitgestellt. Abbildung 3 stellt den Verlauf des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für den Zeitraum von Januar 2015 bis Juli 2020 dar; ausgewiesen werden sowohl die Originalwerte als auch die kalender- und saisonbereinigten Werte. Letztere erreichten im Februar 2020 mit 116,0 ihren vorläufigen Höchststand. Unter dem Einfluss der Corona-Krise folgte im März und insbesondere im April 2020 ein hoher Einbruch des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex. Mit 97,4 fiel der kalender- und saisonbereinigte Indexwert im April 2020 auf den niedrigsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Seitdem haben sich die Indexwerte schrittweise wieder erholt, allerdings reichte der kalender- und saisonbereinigte Wert im Juli 2020 mit 110,5 noch nicht an das Vorkrisenniveau heran.

Abbildung 3: Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (Index 2015 = 100)



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Statistisches Bundesamt.

2.2.2 Verkehr nach Güterabteilungen

Tabelle 2 differenziert das Beförderungsaufkommen im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr in den Jahren 2018 und 2019 nach Güterabteilungen. Der starke Rückgang im Produzierenden Gewerbe im Jahr 2019 spiegelte sich demnach verkehrsträgerübergreifend in einer Abnahme der Beförderungen von Metallen und Metallerzeugnissen wider. Rückgänge verzeichneten deutsche Lkw zudem bei Beförderungen von Maschinen, Ausrüstungen und langlebigen Konsumgütern. Die Schiene und die Wasserstraße wiesen diesbezüglich zwar im Jahr 2019 noch Mengenzuwächse von rund 9,9 % bzw. rund 15,6 % auf, ihr Beförderungsanteil an dieser zusammengefassten Güterabteilung war mit zuletzt rund 14,8 Mio. t bzw. rund 2,5 Mio. t allerdings vergleichsweise gering. Größere Rückgänge zeigten sich im Straßen- und Schienengüterverkehr zudem in der zusammengefassten Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“, in der u.a. die sehr konjunkturabhängigen Produkte der Chemie-Branche aufgehen. Vor dem Hintergrund des Energiewandels nahmen im Schienengüterverkehr und in der Bin-

Heterogene
Nachfrageentwicklung

nenschiffahrt des Weiteren die Beförderungsmengen in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ ab.

Tabelle 2: Güterverkehr in den Jahren 2018 und 2019 nach Verkehrsträgern und Güterabteilungen

Zusammengefasste Güterabteilungen (NST-2007)	Straßengüterverkehr ¹			Schienengüterverkehr ²			Binnenschifffahrt		
	2018	2019	Δ in %	2018	2019	Δ in %	2018	2019	Δ in %
	in Mio. t			in Mio. t			in Mio. t		
Erz. der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	168,3	168,4	0,0	3,3	5,9	78,6	12,9	13,4	3,5
Kohle, rohes Erdöl, Erdgas ³	6,9	7,3	6,0	30,3	26,8	-11,4	26,2	23,3	-11,1
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauernz.	933,9	922,6	-1,2	48,0	48,4	0,8	52,0	54,8	5,5
Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren	447,6	456,5	2,0	10,2	10,1	-1,1	10,4	11,1	7,3
Kokerei- und Mineralölzeugnisse	92,0	94,2	2,4	41,3	41,3	0,0	32,9	38,1	15,8
Chemische Erz., Mineralerz. (Glas, Zement, Gips etc.)	529,7	516,2	-2,6	37,5	34,8	-7,2	24,1	25,1	4,2
Metalle und Metallerz.	139,2	131,9	-5,3	57,1	51,6	-9,7	10,5	10,1	-3,5
Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter	156,3	155,5	-0,5	13,5	14,8	9,9	2,2	2,5	15,6
Sekundärrohstoffe, Abfälle	271,2	279,6	3,1	12,2	11,5	-5,5	11,4	11,4	-0,4
Sonstige Produkte	455,8	476,2	4,5	88,4	95,2	7,7	15,4	15,3	-0,8
Insgesamt	3.200,9	3.208,2	0,2	341,9	340,6	-0,4	197,9	205,1	3,6

¹ Straßengüterverkehr deutscher Fahrzeuge, inklusive Dreiländerverkehr und Kabotage. Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge.

² Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

³ Aussagewert im Straßengüterverkehr eingeschränkt.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Ein Anstieg der Beförderungsnachfrage war im Jahr 2019 hingegen bei Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und bei Kokerei- und Mineralölzeugnissen zu beobachten. An erstgenannter partizipierten vorrangig der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt, an letztgenannter vor allem die Wasserstraße. Die Kokerei- und Mineralölzeugnisse zählten dabei im Jahr 2019 zu den wenigen Güterabteilungen, bei denen die Binnenschifffahrt die hohen Verluste aus dem Jahr 2018 wieder aufholen und ihre Ergebnisse im Vergleich zum Jahr 2017 sogar noch leicht verbessern konnte. Deutliche Aufkommenszuwächse zeigten sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018

ferner bei den sonstigen Produkten, die u.a. einen Gutteil des Kombinierten Verkehrs beinhalten. Im Straßengüterverkehr mit deutschen Fahrzeugen stieg die diesbezügliche Beförderungsmenge im Vergleichszeitraum um rund 4,5 % auf rund 476,2 Mio. t, im Schienengüterverkehr um rund 7,7 % auf rund 95,2 Mio. t; in der Binnenschifffahrt blieb die Tonnage mit rund 15,3 Mio. t im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr hingegen nahezu unverändert.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen und gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen

Deutsche Lastkraftwagen beförderten im Jahr 2019 im In- und Ausland eine Gütermenge von insgesamt rund 3,2 Mrd. t. Im Vergleich zum Jahr 2018 stieg die Beförderungsmenge um rund 0,2 % (siehe Tabelle 3). Die im Inland beförderte Gütermenge von deutschen Lastkraftwagen erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 0,3 % auf insgesamt knapp 3,2 Mrd. t. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen im In- und Ausland entwickelte sich im Jahr 2019 rückläufig. Sie nahm im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,5 % auf insgesamt rund 311,9 Mrd. tkm ab. Im Inland betrug die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen im Jahr 2019 rund 291,6 Mrd. tkm, eine Abnahme um rund 1,2 % im Vergleich zum Jahr 2018. Der Anteil der inländischen an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge betrug im Jahr 2019 rund 93,5 %. Im Jahr 2018 waren es rund 93,2 %.

Beförderungsmenge und Verkehrsleistung

Tabelle 3: Straßenverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im In- und Ausland

	Verkehrsleistung		Gütermenge	
	Insgesamt ¹⁾	Davon: im Inland	Insgesamt ¹⁾	Davon: im Inland
	in Mrd. tkm		in Mio. t	
2018	316,8	295,2	3.200,9	3.185,1
2019	311,9	291,6	3.208,2	3.193,7
<i>Veränderung in % ¹⁾</i>	<i>-1,5</i>	<i>-1,2</i>	<i>0,2</i>	<i>0,3</i>

1) Inklusive Dreiländerverkehr und Kabotage.
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die Entwicklung deutscher Lastkraftwagen im Straßengüterverkehr differenziert nach Hauptverkehrsverbindungen ist Tabelle 4 zu entnehmen. Demnach sank im Binnenverkehr die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,8 % auf insgesamt rund 274,0 Mrd. tkm. Im grenzüberschreitenden Verkehr verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge gleichsam Leistungsverluste. Mit einem Rückgang der Beförderungsleistung deutscher Lastkraftwagen im grenzüberschreitenden Versand um rund 7,5 % auf insgesamt rund 19,0 Mrd. tkm sowie im grenzüberschreitenden Empfang um rund 9,0 % auf insgesamt rund 13,8 Mrd. tkm wurden die nied-

Verkehre nach Hauptverkehrsverbindung

rigsten Werte seit mehreren Jahren registriert. Im Durchgangsverkehr verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2019 einen Leistungsanstieg von rund 11,4 % im Vergleich zum Vorjahr. Mit einer Verkehrsleistung von insgesamt knapp 1,4 Mrd. tkm im Jahr 2019 stellte der Durchgangsverkehr gemessen an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen allerdings eine nachrangige Größe dar. Die beförderte Gütermenge im Binnenverkehr stieg im Vergleichszeitraum um rund 0,5 %, im grenzüberschreitenden Versand und Empfang nahm sie hingegen um rund 7,4 % bzw. rund 6,1 % ab.

Tabelle 4: Straßenverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Hauptverkehrsverbindung

	Verkehrsleistung			Gütermenge		
	2018	2019	Veränderung in %	2018	2019	Veränderung in %
	in Mrd. tkm			in Mio. t		
Binnenverkehr	276,15	274,03	-0,8	3.078,22	3.093,8	0,5
Grenzüberschreitender Versand	20,59	19,03	-7,5	62,62	58,00	-7,4
Grenzüberschreitender Empfang	15,21	13,84	-9,0	42,78	40,18	-6,1
Durchgangsverkehr	1,24	1,38	11,4	1,48	1,65	11,6
Insgesamt ¹⁾	313,19	308,29	-1,6	3.185,10	3.193,67	0,3

1) Binnen-, grenzüberschreitender und Durchgangsverkehr, ausgenommen andere Dreiländerverkehre sowie Kabotage.

Quelle: Statistisches Bundesamt (über Kraftfahrt Bundesamt).

Auf deutsche Lastkraftwagen entfiel mit einer Verkehrsleistung von rund 19,0 Mrd. tkm im Jahr 2019 ein Anteil von rund 16,2 % an der gesamten Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand (siehe hierzu und im Folgenden Tabelle 5). Im Vorjahr betrug der inländische Anteilswert mit rund 20,6 Mrd. tkm noch rund 18,1 %. Die Verkehrsleistung gebietsfremder Lastkraftwagen stieg im grenzüberschreitenden Versand von rund 93,3 Mrd. tkm im Jahr 2018 auf rund 98,6 Mrd. tkm im Jahr 2019. Damit erreichten sie im Jahr 2018 einen Anteil von rund 81,9 % bzw. rund 83,8 % im Jahr 2019 an der gesamten im Versand registrierten Verkehrsleistung. Im grenzüberschreitenden Empfang entwickelten sich die Anteilswerte deutscher Lastkraftwagen gleichsam sinkend. Mit einer Verkehrsleistung von rund 15,2 Mrd. tkm im Jahr 2018 und rund 13,8 Mrd. tkm im Jahr 2019 reduzierten sich die deutschen Anteilswerte im grenzüberschreitenden Empfang von rund 13,3 % auf zuletzt rund 11,6 %. Ausländische Fahrzeuge bauten hingegen mit rund 98,9 Mrd. tkm bzw. rund 105,7 Mrd. tkm im grenzüberschreitenden Empfang ihre Anteilswerte von rund 86,7 % im Jahr 2018 auf rund 88,4 % im Jahr 2019 aus. Gemessen an der Tonnage beförderten deutsche Lastkraftwagen mit rund 58,0 Mio. t im Jahr 2019 einen Anteil von rund 27,1 % an der gesamten ausgehenden Gütermenge. Im Vorjahr waren es mit rund 62,6 Mio. t noch rund 29,3 %. Bei den Gebietsfremden stieg die ins Ausland beför-

Grenzüberschreitender
Verkehr nach Fahrzeug-
herkunft

derte Gütermenge von rund 150,8 Mio. t im Jahr 2018 auf rund 156,2 Mio. t im Jahr 2019; entsprechend erhöhten sich deren Anteilswerte von rund 70,7 % im Jahr 2018 auf rund 72,9 % im Jahr 2019. Im grenzüberschreitenden Empfang nahm der Anteil deutscher Fahrzeuge mit rund 42,8 Mio. t bzw. rund 40,2 Mio. t beförderten Gütern von rund 21,4 % im Jahr 2018 auf rund 19,6 % im Jahr 2019 ab. Gebietsfremde Lastkraftwagen beförderten im Jahr 2019 insgesamt rund 165,2 Mio. t nach Deutschland – dies entsprach einem Anteil von rund 80,4 %. Im Vorjahr erreichten Gebietsfremde mit rund 157,5 Mio. t einen Anteil von rund 78,6 % an der eingeführten Warenmenge.

Tabelle 5: Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr differenziert nach Nationalität

		Verkehrsleistung				Gütermenge			
		2018		2019		2018		2019	
		in Mrd. tkm	Anteil an Gesamt	in Mrd. tkm	Anteil an Gesamt	in Mio. t	Anteil an Gesamt	in Mio. t	Anteil an Gesamt
Grenzüberschreitender Versand	Deutsche Lkw	20,6	18,1%	19,0	16,2%	62,6	29,3%	58,0	27,1%
	Gebietsfr. Lkw ¹⁾	93,3	81,9%	98,6	83,8%	150,8	70,7%	156,2	72,9%
	Gesamt	113,9	100,0%	117,6	100,0%	213,4	100,0%	214,2	100,0%
Grenzüberschreitender Empfang	Deutsche Lkw	15,2	13,3%	13,8	11,6%	42,8	21,4%	40,2	19,6%
	Gebietsfr. Lkw ¹⁾	98,9	86,7%	105,7	88,4%	157,5	78,6%	165,2	80,4%
	Gesamt	114,2	100,0%	119,5	100,0%	200,3	100,0%	205,4	100,0%

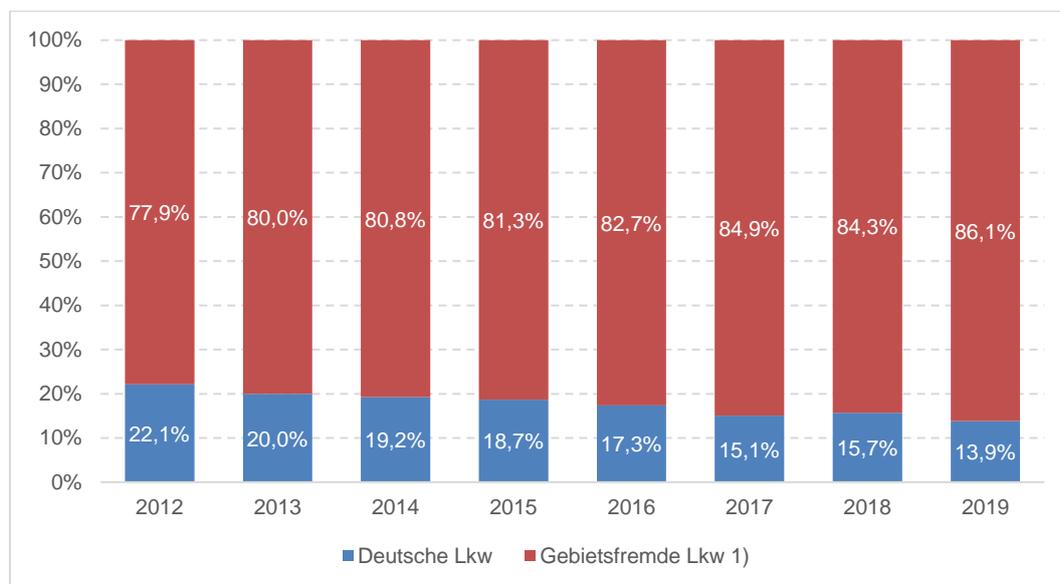
1) Verkehre mit Lastkraftwagen aus den EU-28-Ländern, Norwegen und der Schweiz.
Quelle: Eurostat (Stand: 04.08.2020).

Abbildung 4 stellt die Entwicklung der Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr differenziert nach Fahrzeugherkunft dar. Demnach verzeichnen deutsche Lastkraftwagen seit Jahren Anteilsverluste im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr. Im Jahr 2012 erreichten inländische Fahrzeuge mit einer Verkehrsleistung von rund 46,4 Mrd. tkm einen Anteil von rund 22,1 % an der insgesamt im grenzüberschreitenden Verkehr erbrachten Verkehrsleistung. Bei den ausländischen Fahrzeugen lag der entsprechende Anteil mit rund 163,1 Mrd. tkm bei rund 77,9 %. Im Vergleich zum Jahr 2012 reduzierte sich mithin der Anteil deutscher Fahrzeuge an der Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr um rund 8,3 Prozentpunkte auf rund 13,9 % im Jahr 2019; in absoluten Werten sank die deutsche Verkehrsleistung um rund 13,5 Mrd. tkm auf rund 32,9 Mrd. tkm im Jahr 2019. Entsprechend bauten gebietsfremde Lastkraftwagen ihre Anteile im grenzüberschreitenden Verkehr von rund 77,9 % im Jahr 2012 auf rund 86,1 % im Jahr 2019 aus. Die zugrundeliegende Verkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr stieg von rund 163,1 Mrd. tkm im Jahr 2012 auf rund 204,2 Mrd. tkm im Jahr 2019. Die Anteilsgewinne der Gebietsfremden waren insbesonde-

Anteilsverluste im grenzüberschreitenden Verkehr

re auf Fahrzeuge aus Polen, Litauen und Rumänien zurückzuführen. Ihre Fahrleistungsanteile stiegen im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2012 um rund 13,0 Prozentpunkte, rund 3,1 Prozentpunkt bzw. rund 2,9 Prozentpunkte. Zuletzt erreichten polnische, litauische und rumänische Fahrzeuge Anteile von rund 36,1 %, rund 5,9 % bzw. rund 5,3 % an den gesamten Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Abbildung 4: Verteilung der Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr nach Nationalität, Anteile in Prozent



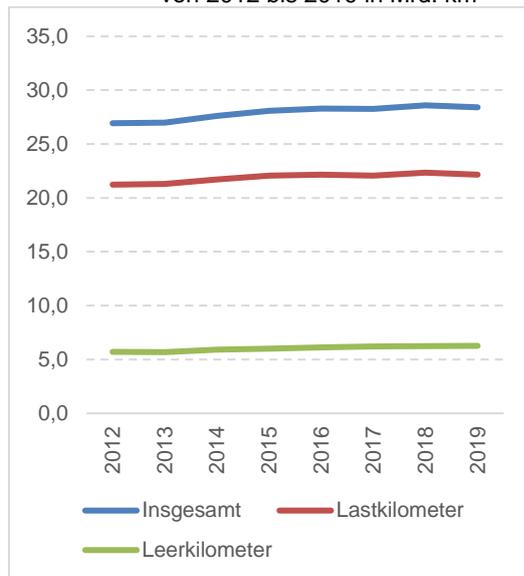
1) Verkehre mit Lastkraftwagen aus den EU-28-Ländern, Norwegen und der Schweiz.

Quelle: Eurostat (Stand: 06.08.2020). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Im Inland legten deutsche Lastkraftwagen im Jahr 2019 eine Gesamtstrecke von rund 28,4 Mrd. km zurück (siehe Abbildung 5). Im Vergleich zum Jahr 2018 sank die inländische Gesamtfahrleistung um rund 0,6 %. Die gefahrenen Lastkilometer reduzierten sich im Jahr 2019 im Vorjahresvergleich um rund 0,9 % auf rund 22,2 Mrd. km, die Leerkilometer erhöhten sich um rund 0,3 % auf rund 6,3 Mrd. km. Wie Abbildung 6 zu entnehmen ist, stieg der Anteil gefahrener Leerkilometer an der inländischen Gesamtstrecke von rund 21,8 % im Jahr 2018 auf rund 22,0 % im Jahr 2019. Die Gesamtzahl der Ladungsfahrten deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland erhöhte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 0,4 % auf insgesamt rund 263,7 Mio., die Anzahl der Leerfahrten reduzierte sich marginal auf zuletzt rund 155,3 Mio.

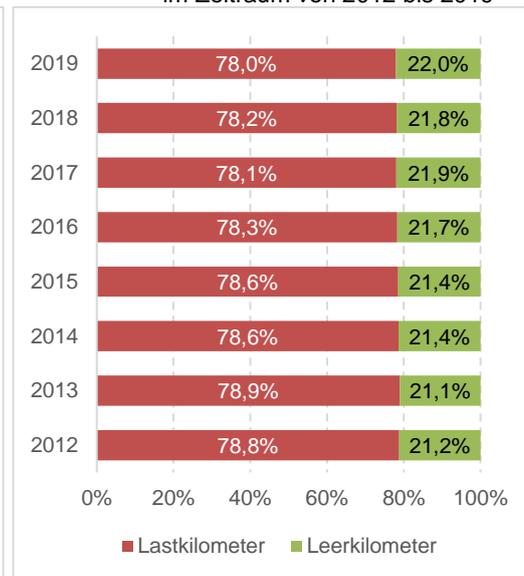
Last-/Leerkilometer
im Inland

Abbildung 5: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland im Zeitraum von 2012 bis 2019 in Mrd. km



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 6: Last-/Leerkilometeranteile deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland im Zeitraum von 2012 bis 2019



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Tabelle 6 zeigt die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland. Bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz stiegen die Fahrleistungen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,2 % auf insgesamt rund 40,8 Mrd. km. Der Fahrleistungsanstieg beruht im Wesentlichen auf der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen, mit hin einer veränderten Datenbasis. Zusätzlich zu den bereits im Vorfeld knapp 2.300 km mautpflichtigen Bundesstraßen trat mit Wirkung zum 1. Juli 2018 die Mautpflicht auf weiteren rund 36.000 km Bundesstraßen in Kraft. Das mautpflichtige Streckennetz umfasst seitdem insgesamt etwa 52.000 km Autobahnen und Bundesstraßen. Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr lediglich um rund 0,3 % zu. Während die mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Lastkraftwagen im Vergleichszeitraum auf Autobahnen um rund 0,7 % sanken, stiegen sie bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz um rund 10,3 %. Gebietsfremde verzeichneten einen Fahrleistungsanstieg um rund 1,4 % auf Autobahnen bzw. um rund 5,2 % auf dem gesamten gebührenpflichtigen Streckennetz. Inländische Fahrzeuge, die vergleichsweise hohe Fahrleistungen im Nah- und Regionalbereich erbringen, waren vergleichsweise stärker von der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen betroffen als ausländische Fahrzeuge. Mit rund 24,3 Mrd. km entfiel auf Inländer im Jahr 2019 ein Anteil von rund 59,5 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen; gebietsfremde Lastkraftwagen vereinten mit insgesamt rund 16,5 Mrd. km einen Anteil von rund 40,5 % auf sich. Fahrzeuge aus Polen wiesen mit rund 6,6 Mrd. km bzw. einem Anteil von rund 16,1 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden auf. An zweiter und dritter Stelle folgten mautpflichtige Fahrzeuge aus Tschechien und Rumänien mit jeweils rund 1,4 Mrd. km

Fahrleistungs- und Einnahmewachse

sowie Anteilen von rund 3,5 % bzw. rund 3,3 %. Die höchsten Fahrleistungssteigerungen gegenüber dem Vorjahr erreichten unter den Gebietsfremden im Jahr 2019 Fahrzeuge aus Litauen (+22,2 %), Lettland (+12,5 %) und Slowenien (+10,1 %).

Tabelle 6: Mautpflichtige Fahrleistungen in den Jahren 2018 und 2019

Straßen- kategorie	Nationalität					
	Inland		Ausland		Insgesamt	
	in Mrd. km	Δ Vorjahr in %	in Mrd. km	Δ Vorjahr in %	in Mrd. km	Δ Vorjahr in %
Bundesstraßen						
2018	3,89	221,3	0,92	250,4	4,81	226,4
2019	6,28	61,5	1,53	65,6	7,81	62,3
Autobahnen						
2018	18,11	0,4	14,80	5,4	32,91	2,6
2019	17,99	-0,7	15,01	1,4	33,01	0,3
Insgesamt						
2018	22,00	14,3	15,72	10,0	37,72	12,4
2019	24,27	10,3	16,54	5,2	40,81	8,2

Anm.: Mit Wirkung zum 1.7.2018 wurde die Mautpflicht auf allen Bundesstraßen eingeführt. Das mautpflichtige Straßennetz in Deutschland umfasst seitdem etwa 52.000 km Autobahnen und Bundesstraßen. Mit Wirkung zum 1.1.2019 basieren die Mautsätze auf den Emissionsklassen und auf den Gewichtsklassen (Verursacherprinzip). Erstmals werden als externe Kosten auch solche der Lärmbelastung einbezogen.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Die Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen bedingte in Verbindung mit der Mauterhöhung ab dem 1.1.2019 eine deutliche Steigerung der Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren im Jahr 2019. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sie sich um rund 44,8 % auf insgesamt knapp 7,5 Mrd. Euro. Dabei stiegen die Mauteinnahmen im Vergleichszeitraum bei den Inländern mit rund 48,6 % auf knapp 4,4 Mrd. Euro überdurchschnittlich, bei den Gebietsfremden mit rund 39,7 % auf rund 3,1 Mrd. Euro unterdurchschnittlich.

Mauteinnahmen

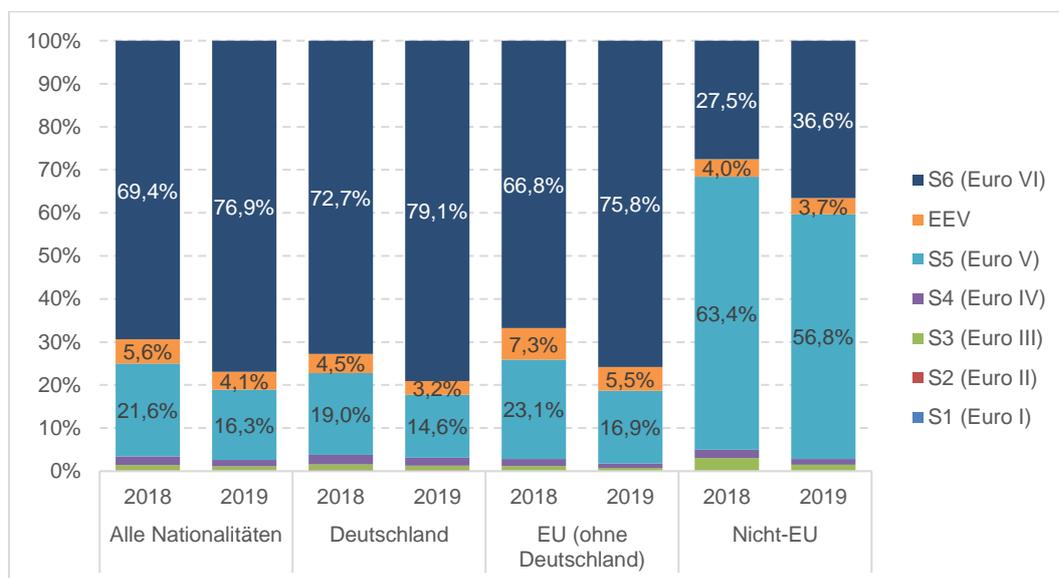
3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Lastkraftwagen an den mautpflichtigen Fahrleistungen legte im Jahr 2019, wie in den Vorjahren, weiter zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen erhöhte sich nationalitätenübergreifend von rund 69,4 % im Jahr 2018 auf rund 76,9 % im Jahr 2019, d.h. mehr als drei Viertel aller mautpflichtigen Fahrleistungen wurden im Jahr 2019 von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI erbracht (siehe Abbildung 7). Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Auf Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen EEV und Euro V entfielen im Jahr 2019 Anteile in Höhe von rund 4,1 % bzw. rund 16,3 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Sie nahmen im Vorjahresvergleich um rund 1,5 bzw. rund 5,3 Prozentpunkte ab. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV entwickelte sich gleichsam rückläufig und umfasste zuletzt knapp 2,6 % der ge-

Anteile umweltfreundlicherer Lkw steigen

samtigen mautpflichtigen Fahrleistungen. Der Fahrleistungsanteil deutscher Euro VI-Fahrzeuge lag mit rund 79,1 % im Jahr 2019 über dem Durchschnittswert. Im Vergleich zum Vorjahr stieg er um rund 6,4 Prozentpunkte. Der Anteil von EEV-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge sank im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 1,3 Prozentpunkte auf rund 3,2 %, der Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro V um rund 4,4 Prozentpunkte auf rund 14,6 %. Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV verzeichneten im Jahr 2019 lediglich noch einen kumulierten Anteil von rund 3,2 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen der Inländer.

Abbildung 7: Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Fahrzeugherkunft, Anteile in %

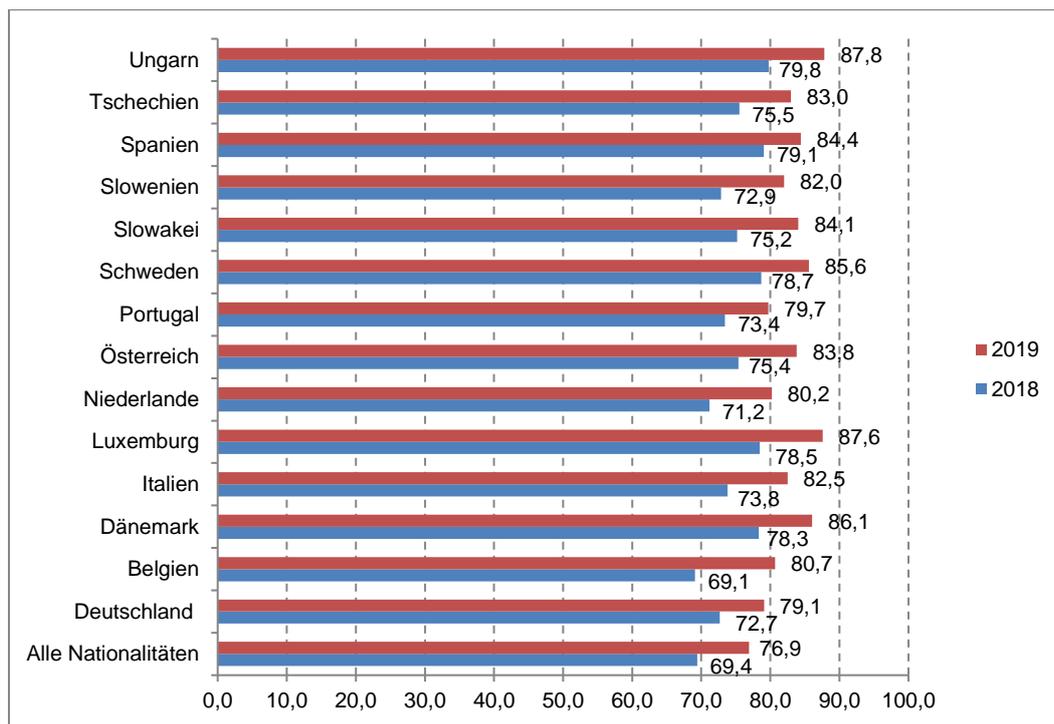


Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Der Trend zum Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge zeigte sich sowohl national als auch international. Abbildung 8 stellt dahingehend die mautpflichtigen Fahrleistungen von Euro VI-Fahrzeugen differenziert nach Herkunftsländern dar. Danach wiesen im Jahr 2019 Fahrzeuge aus Ungarn mit rund 87,8 % die höchsten Euro VI-Fahrleistungsanteile auf, dicht gefolgt von Mautfahrzeugen aus Luxemburg (87,6 %), Dänemark (86,1 %), Schweden (85,6 %) und Spanien (84,4 %). Insgesamt zeigte sich im Jahr 2019 bei allen registrierten Nationalitäten im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung der Fahrleistungsanteile von Euro VI-Fahrzeugen an den länderspezifischen mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen. Besonders hohe Zuwächse bei den Euro VI-Anteilen waren im Jahr 2019 bei Mautfahrzeugen aus Malta, Griechenland, Irland, Großbritannien und Bulgarien zu verzeichnen; die Steigerungsraten bewegten sich hier im Vergleich zum Vorjahr in einer Spanne von 23,9 bis 40,8 %.

Entwicklung der Euro VI-Anteile nach Fahrzeugherkunft

Abbildung 8: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI nach ausgewählten Herkunftsstaaten in %



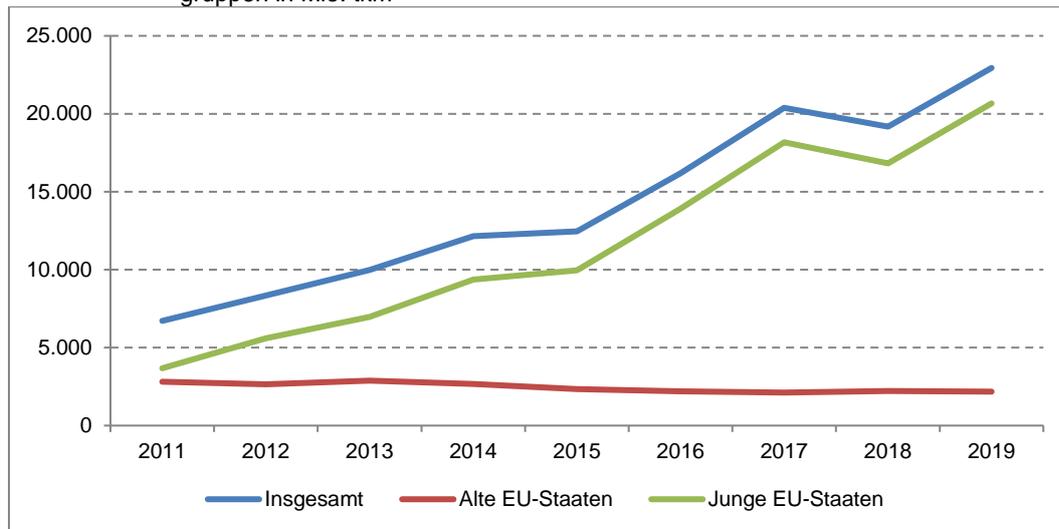
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.4 Kabotage

Nach einem Rückgang im Jahr 2018 setzte sich der langjährige Anstieg der Straßenkabotage in Deutschland im Jahr 2019 fort. Im Vergleich zum Jahr 2018 stieg die Verkehrsleistung gebietsfremder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat im deutschen Binnenverkehr um rund 19,6 % auf über 22,9 Mrd. tkm. Damit wurden im Jahr 2019 rund 47,2 % der gesamten Kabotageleistungen in der EU allein in Deutschland erbracht. Deutschland war damit weiterhin das mit Abstand größte Aufnahmeland für Kabotage in der EU, gefolgt von Frankreich mit einem Anteil im Jahr 2019 von rund 25,3 %. Der Anstieg der Kabotage in Deutschland im Jahr 2019 resultierte hauptsächlich aus höheren Verkehrsleistungen gebietsfremder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in den jungen EU-Staaten. Deren Kabotageleistung stieg im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 22,9 %; bei Fahrzeugen aus den alten EU-Mitgliedstaaten war hingegen insgesamt eine Abnahme um rund 1,8 % zu verzeichnen. Mit kumuliert rund 2,2 Mrd. tkm lag der Anteil letztgenannter an der gesamten Kabotage in Deutschland im Jahr 2019 lediglich noch bei rund 9,9 % (siehe Abbildung 9).

Kabotage in Deutschland

Abbildung 9: Straßenkabotage in Deutschland im Zeitraum von 2011 bis 2019 nach Ländergruppen in Mio. tkm



Anmerkung: Alte EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die der EU vor 2004 beigetreten sind. Junge EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind. Für Malta und Zypern werden von Eurostat keine Daten ausgewiesen.

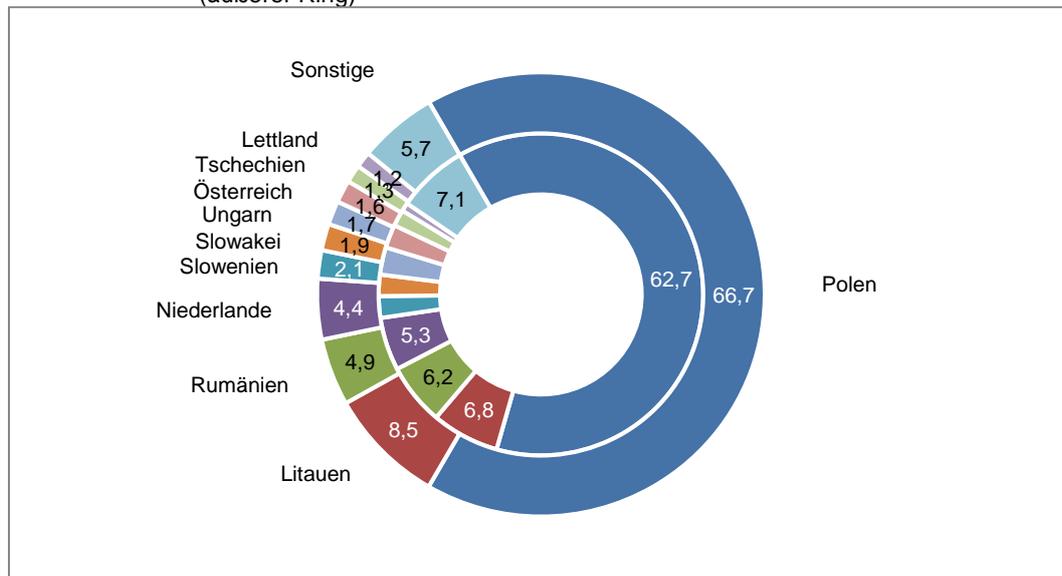
Quelle: Eurostat (Stand: 4.8.2020). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2019 weiterhin Unternehmen aus Polen (siehe Abbildung 10). Ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr stieg im Vergleich zum Jahr 2018 um knapp 3,3 Mrd. tkm bzw. rund 27,1 % auf rund 15,3 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Kabotage in Deutschland erhöhte sich damit von rund 62,7 % im Jahr 2018 auf rund 66,7 % im Jahr 2019 (siehe hierzu auch Anhang C). Erneut hohe Verkehrszuwächse im innerdeutschen Straßengüterverkehr verzeichneten im Jahr 2019 Fahrzeuge aus Litauen. Im Vergleich zum Jahr 2018 verbuchten sie eine Zunahme von rund 50,3 % auf über 1,9 Mrd. tkm. Fahrzeuge aus Litauen haben damit innerhalb von drei Jahren ihre Kabotageleistungen in Deutschland mehr als vervierfacht und liegen bereits seit dem Jahr 2018 auf Rang 2 der größten Kaboteure in Deutschland. Gemeinsam mit Fahrzeugen aus Polen vereinten Fahrzeuge aus Litauen im Jahr 2019 kumuliert rund drei Viertel der gesamten Kabotageleistungen in Deutschland. Nach Ergebnissen von Marktgesprächen des Bundesamtes ist diese Steigerung insbesondere auf ein verstärktes Engagement eines großen litauischen Transportunternehmens in Deutschland sowie Beförderungen litauischer Transportunternehmen im Seehafen-Hinterlandverkehr der deutschen Ostseehäfen zurückzuführen. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2019 Unternehmen aus Rumänien (1,1 Mrd. tkm) und den Niederlanden (1,0 Mrd. tkm), die beide im Vergleich zum Jahr 2018 Rückgänge aufwiesen, sowie Slowenien (0,5 Mrd. tkm).⁴

Größte Kaboteure

⁴ EU-weit waren Unternehmen aus Polen im Jahr 2019 weiterhin die mit Abstand größten Kaboteure. Im Rahmen von Kabotageverkehren verbuchten sie im Jahr 2019 insgesamt eine Verkehrsleistung von knapp 21,0 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Jahr 2018 bedeutete dies ein Plus von rund 26,1 %. Bereits seit dem Jahr 2009 nehmen polnische Verkehrsunternehmen die führende Stellung unter den größten Kaboteuren in der EU ein. Deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen verzeichneten im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls einen Anstieg der Kabotageleistungen und zwar um rund 8,0 % auf knapp 1,7 Mrd. tkm (siehe hierzu auch Anhang B).

Abbildung 10: Prozentuale Anteile der Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern an der Straßenkabotage in Deutschland in den Jahren 2018 (innerer Ring) und 2019 (äußerer Ring)



Quelle: Eurostat (Stand: 4.8.2020). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt, nahm in Deutschland im Jahr 2018 ebenfalls wieder zu. Von rund 6,7 % im Jahr 2018 stieg sie um rund 1,3 Prozentpunkte auf rund 8,0 % im Jahr 2019. Die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland fiel damit im Jahr 2019 erneut höher aus als in allen anderen EU-Staaten. Die jungen EU-Mitgliedstaaten sind weiterhin in vergleichsweise geringem Umfang von Kabotageverkehren betroffen. Neben Slowenien, der Slowakei und Tschechien wiesen die baltischen Staaten Estland und Litauen im Jahr 2019 Kabotage-Durchdringungsraten von über einem Prozent auf (siehe hierzu auch Anhang A).

Kabotage-Durchdringungsrate

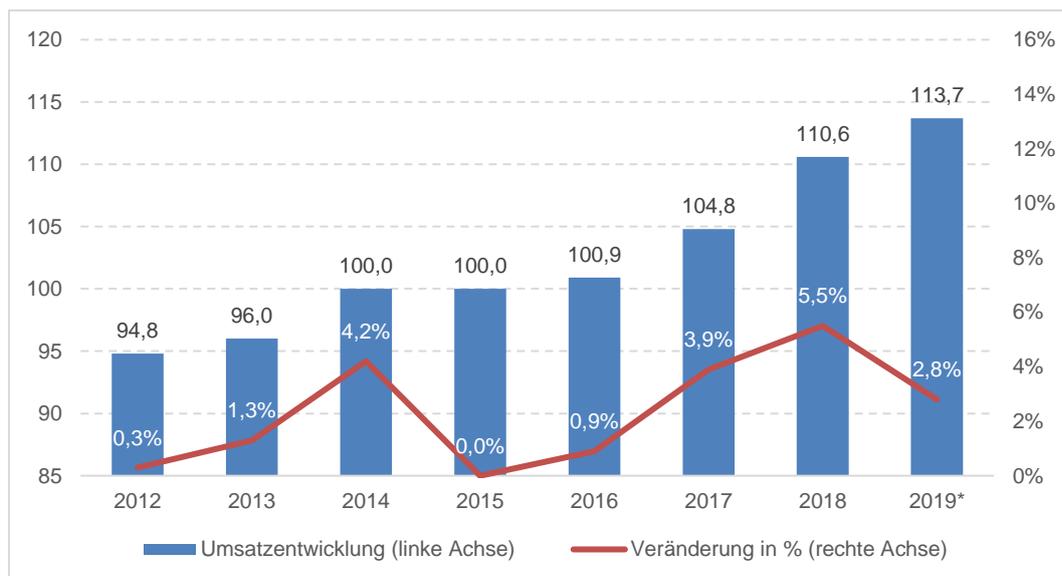
3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,8 % (siehe Abbildung 11). In Marktgesprächen mit dem Bundesamt berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen von einer überwiegend hohen inländischen Nachfrage nach Beförderungsleistungen. Vor allem im Einzelhandel, im Stück- und Sammelgut- sowie im KEP-Bereich profitierten Güterkraftverkehrsunternehmen u.a. von weiterhin wachsenden privaten Konsumausgaben. Eine anhaltend positive Auftragslage verzeichneten Transportunternehmen im Baugewerbe, darunter insbesondere im Gewerbe- und Wohnungsbau, nicht zuletzt aufgrund der milden Witterung im Jahr 2019. Im Gegensatz dazu dämpften die Entwicklungen im Verarbeitenden Gewerbe die Geschäftslage vieler Gesprächspartner des Bundesamts. Insbesondere in der 2. Jahreshälfte 2019 wurden stellenweise rückläufige Transportmengen in der Automobilwirtschaft und deren Zulieferindustrie, in der Chemie- und Stahlindustrie sowie im Maschi-

Umsatzwachstum

nen- und Anlagenbau registriert, infolge derer vermehrt Kapazitäten freigesetzt wurden. Darüber hinaus blieben mitunter Nachfrageimpulse aus dem Ausland angesichts einer schwächelnden Weltwirtschaft aus. Die rückläufigen Entwicklungstendenzen setzten sich im Jahr 2020 fort. Infolge der Corona-Krise legten zahlreiche Unternehmen der verladenden Wirtschaft, insbesondere aus dem Verarbeitenden Gewerbe, ihre Produktionsstätten zwischenzeitlich still. In anderen Segmenten, beispielsweise in der Hotel-, Gastronomie-, Veranstaltungs- und Eventbranche, fielen Beförderungsvolumina durch die zum Infektionsschutz eingeführten Kontaktbeschränkungen nahezu gänzlich weg. Die Auftragslage der Güterkraftverkehrsunternehmen verschlechterte sich schlagartig und in der deutschen Transportwirtschaft standen branchenübergreifend Laderaumkapazitäten einer deutlich reduzierten in- und ausländischen Nachfrage gegenüber. In den wenigen Bereichen, die nicht durch die Corona-Krise beeinträchtigt wurden, wie der Lebensmittelindustrie, dem Baugewerbe und dem KEP-Versand, wurden mitunter steigende Auftragsvolumina verzeichnet.

Abbildung 11: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ (Index 2015 = 100) sowie Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Prozent



*) Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr stiegen im Jahr 2019 weiter an. Preiserhöhungen fielen nach Erkenntnissen des Bundesamts aus Marktbeobachtungsgesprächen für Verkehre mit höchsten Qualitätsanforderungen beziehungsweise mit integrierten (lager-)logistischen Dienstleistungen tendenziell höher aus. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr im Durchschnitt um rund 2,8 %. Die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“, in dem neben der reinen Beförderungs- weitere Speditionsdienstleistungen in die Preisberechnung einfließen, legten im selben Zeitraum durchschnittlich sogar um rund 4,3 % zu (siehe Abbildung

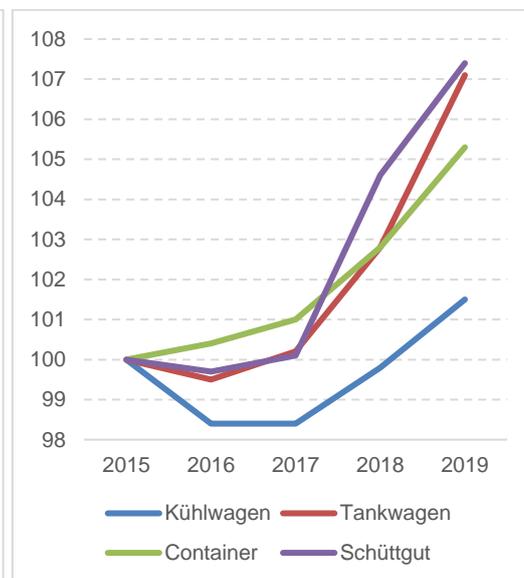
Steigende Beförderungsentgelte

12).⁵ Nach Informationen des Bundesamts waren feste Auftraggeber in der Regel bereit, die zum 1. Januar 2019 angepassten, meist höheren Lkw-Mautsätze bei der Preisgestaltung zu berücksichtigen. Im Verlauf des Jahres 2019 wurden angesichts einer schwächelnden Wirtschaftsleistung, insbesondere im Verarbeitenden Gewerbe (siehe hierzu Abschnitt 2.1), zunehmend Kapazitäten am Markt frei; infolgedessen gerieten die Preise vermehrt unter Druck. Auf dem Spotmarkt stellten sich nach Unternehmensaussagen zwischenzeitlich deutliche Preisrückgänge ein. In wettbewerbsintensiven Segmenten sahen sich die Gesprächspartner des Bundesamtes bereits im Verlauf des Jahres 2019 mit ersten Forderungen nach Frachtpreisreduzierungen seitens der verladenden Wirtschaft konfrontiert. Zum Teil wurden außerplanmäßige Neuausschreibungen, mitunter mit kürzeren Vertragslaufzeiten, inseriert. Am Anfang des Jahres 2020 beziehungsweise insbesondere mit Ausbruch der Corona-Krise gerieten die Preise deutlich unter Druck. Auf dem Spotmarkt wurden angesichts eines Laderaumüberhangs immer wieder Offerten zu extrem niedrigen Preisen inseriert. Gesprächspartner des Bundesamtes befürchten daher auch mittelfristig negative Auswirkungen der Corona-Krise auf das Entgeltniveau.

Abbildung 12: Erzeugerpreisindex für ausgewählte Wirtschaftszweige (Jahr 2015 = 100)



Abbildung 13: Erzeugerpreisindex im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungsarten (Jahr 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung. Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.
Anm.: Die Erzeugerpreise sind Nettopreise ohne Umsatzsteuer, allerdings inklusive Verbrauchssteuern (z.B. Mineralölsteuer) und anderen gesetzlichen Abgaben (z.B. Lkw-Maut).

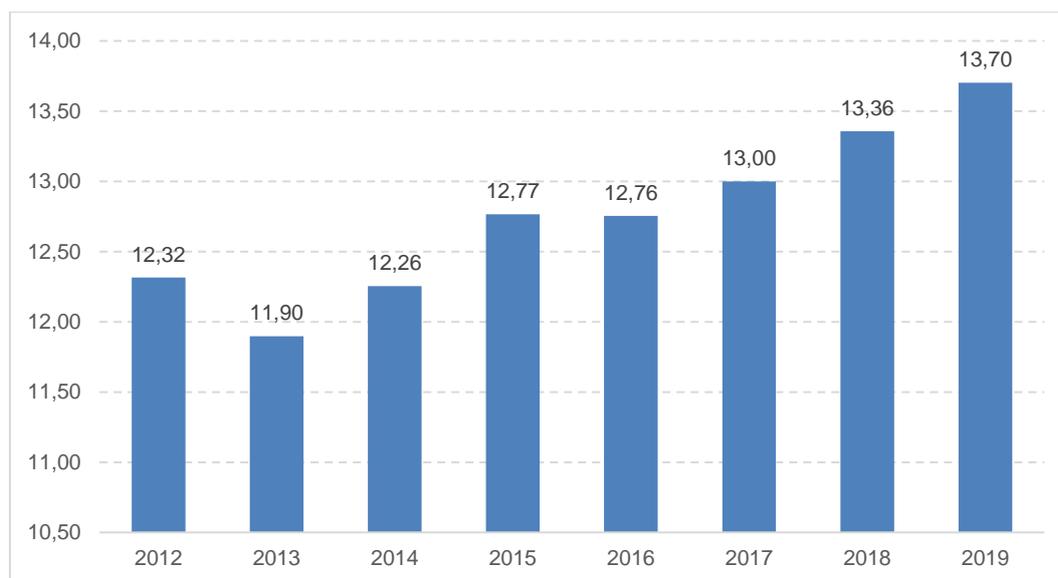
⁵ Im Wirtschaftszweig "Güterbeförderung im Straßenverkehr" fließen in die Preismessung Gütertransporte ein, die im Rahmen eines Frachtvertrags abgewickelt werden. Dies betrifft ebenso Speditionen, sofern sie über eigene Transportmittel verfügen und Beförderungen im Rahmen eines Frachtvertrags im Selbsteintritt ausführen. Der Preisindex im Segment „Kraftwagenspedition“ stellt dagegen die Entwicklung der Preise von Speditionsverträgen dar, die neben dem reinen Transportauftrag die Organisation von Straßengütertransporten zum Gegenstand haben. Mithin sind in diesem Index die Preise für die gebündelten Leistungen von Speditionen enthalten.

Abbildung 13 stellt die Entwicklung der Erzeugerpreise differenziert nach ausgewählten Dienstleistungsarten dar. Die Erzeugerpreise für Beförderungen in Tankwagen stiegen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr überdurchschnittlich um rund 4,2 %. Nach Informationen des Bundesamtes werden Preise für Tankwagenbeförderungen in der Regel mit festen Auftraggebern in vergleichsweise langfristigen Verträgen vereinbart. Marktteilnehmer begründeten die vergleichsweise hohen Preisanpassungen mit der Weitergabe von Kostensteigerungen aus den Vorjahren. Zudem können Tankwagen, im Gegensatz zu anderen Transportmitteln, in der Regel nicht in Rundläufen eingesetzt werden. Die Anfahrten zu den Beladestellen sowie die Rückfahrten erfolgen üblicherweise leer. Mithin ist anzunehmen, dass im Tankwagenbereich höhere Lkw-Mautabgaben für die mit dem Kundenauftrag verbundenen Leerfahrten in den Preisverhandlungen gleichsam berücksichtigt wurden. Im Segment der Schüttguttransporte erhöhte sich der Erzeugerpreisindex im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 durchschnittlich um rund 2,7 %. Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen nahm zuletzt die Wettbewerbsintensität bei Baustellenbelieferungen tendenziell zu. Neue Marktteilnehmer aus Segmenten, die bedingt durch eine schwächelnde Nachfrage zwischenzeitlich freie Kapazitäten verzeichneten, versuchten, teilweise mit gemieteten Muldenfahrzeugen an der weiterhin expansiven Bautätigkeit im Inland teilzuhaben. Im Bereich der Containerbeförderungen betrug der durchschnittliche Entgeltanstieg im Jahr 2019 im Vorjahresvergleich rund 2,4 %. Kühlwagenbeförderungen registrierten im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr mit rund 1,7 % einen vergleichsweise geringeren Preisanstieg.

Entgelte nach
Dienstleistungsart

Abbildung 14: Durchschnittlicher Bruttostundenverdienst für Beschäftigte der Leistungsgruppe 3 im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Zeitraum von 2012 bis 2019 in €

Kostensteigerungen



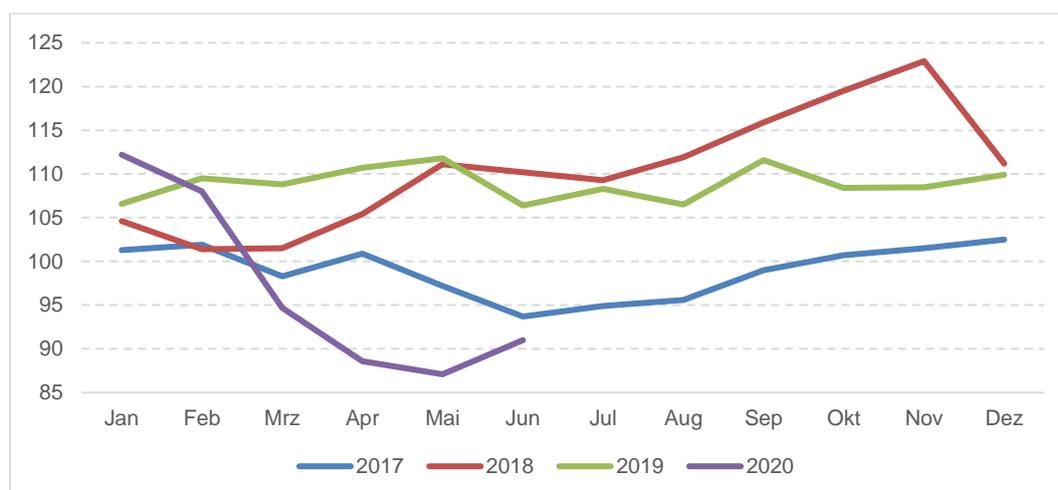
Anmerkung: Ohne Sonderzahlungen. Leistungsgruppe 3 bezieht sich auf Beschäftigte mit Fachtätigkeiten, für deren Ausübung in der Regel eine abgeschlossene Berufsausbildung, zum Teil verbunden mit Berufserfahrung, erforderlich ist.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die in die Marktbeobachtung eingebundenen Straßengüterverkehrsunternehmen verzeichneten im Jahr 2019 erneut einen Anstieg der Gesamtkosten. Als wesentlicher Treiber erwiesen sich vielfach höhere Personalaufwendungen, sowohl bei tarifgebundenen als auch bei tarifungebundenen Beschäftigten. Wie Abbildung 14 zu entnehmen ist, erhöhten sich die durchschnittlichen Bruttostundenverdienste im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ für Beschäftigte, deren Tätigkeiten eine abgeschlossene Berufsausbildung erfordern, von rund 13,36 Euro im Jahr 2018 auf 13,70 Euro im Jahr 2019. Höhere Kosten wurden zudem von vielen Gesprächspartnern des Bundesamts im Zuge der Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2019 verzeichnet.⁶ Zwar konnten nach Informationen des Bundesamts, wie im Zuge früherer Mautausweitungen bzw. -erhöhungen, resultierende Zusatzkosten für Lastkilometer in der Regel nahezu gänzlich an Auftraggeber weitergereicht werden. Die Mautaufwendungen für Leerfahrten, die zum Teil bei Anfahrten zu den Beladestellen, im Rückladungsbereich oder bei sonstigen Verkehren, die nicht direkt an einen Auftrag gebunden waren, anfielen, trugen allerdings nicht selten die Transportunternehmen. Die Entwicklung der Energiepreise auf die Kostenrechnung der Transportunternehmen wirkte sich stellenweise kostenentlastend aus. Die Energiepreise fielen im Jahr 2019 tendenziell niedriger aus als im Jahr 2018. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Preise für Dieselmotorkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher im Jahr 2019 im Durchschnitt um rund 1,4 % unter dem Jahresdurchschnitt 2018 (siehe Abbildung 15). Monatliche Höchst- und Tiefpreise variierten im Jahr 2019 weniger stark als im Jahr 2018. Von Dieselpreisschwankungen sind grundsätzlich Unternehmen stärker betroffen, die mit ihren Kunden Dieselpreisgleitklauseln vereinbaren, da die zahlungswirksame Kostenanpassung in der Regel zeitlich versetzt in turnusmäßigen Abständen erfolgt. Seit Beginn des Jahres 2020 reduzierten sich die Dieselpreise im Durchschnitt deutlich. Des Weiteren berichteten Transportunternehmen im Jahr 2019 von tendenziell höheren fuhrparkseitigen Beschaffungs-, Reparatur- und Wartungskosten sowie Versicherungsprämien und Genehmigungsgebühren.

⁶ Die Anhebung der Lkw-Mautsätze zum 1. Januar 2019 wurde auf Grundlage des Wegekostengutachtens 2018 bis 2022 beschlossen. Durch die zusätzliche Differenzierung der Mautsätze nach Gewichtsklasse – neben der Schadstoffklasse sowie der Achsenzahl – werden seitdem einerseits schwerere Fahrzeuge stärker belastet. Andererseits wurden elektro- und gasbetriebene Lkw vorübergehend von der Mautpflicht befreit.

Abbildung 15: Erzeugerpreisentwicklung für Dieselmotorkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher im Zeitraum von Januar 2017 bis Mai 2020 (Index 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

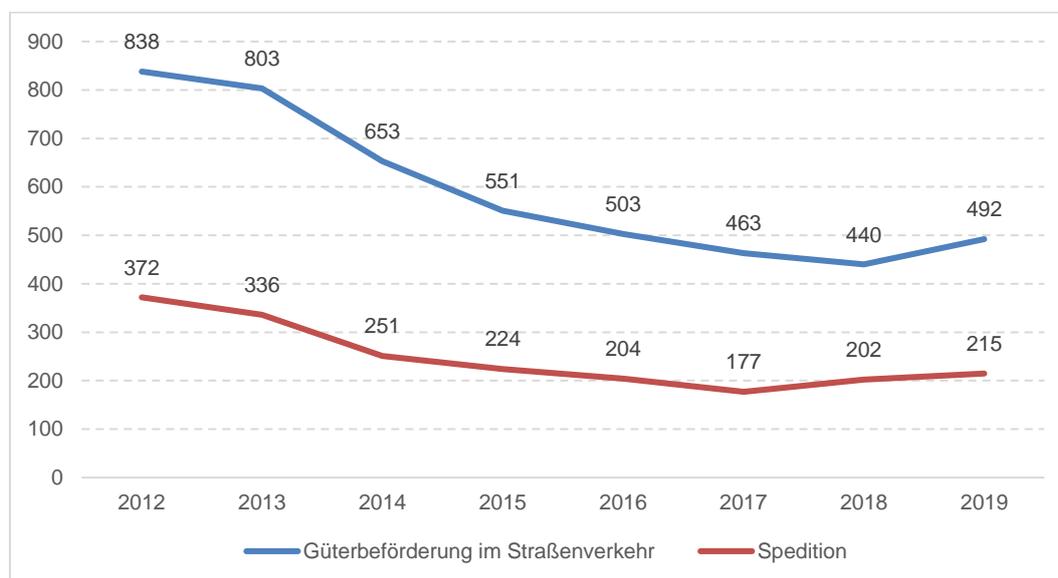
In Rahmen von Marktbeobachtungsgesprächen berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen von einer weitestgehend positiven Auftragslage im Jahr 2019. Bei einer überwiegend starken Nachfrage nach Beförderungsleistungen verzeichneten Transportunternehmen insgesamt hohe Auftragsvolumina sowie nach wie vor höhere Auslastungsgrade von Laderaumkapazitäten. Im Vergleich zum Vorjahr wurden jedoch mitunter rückläufige Entwicklungstendenzen registriert. Angesichts konjunktureller Schwankungen verzeichneten insbesondere kleinere Betriebe im Vorjahresvergleich Auftrags- und Volumenverluste, die sich hauptsächlich im Tagesgeschäft beziehungsweise im Bereich der Rückladungen manifestierten. Transportunternehmen mit eigenen Fuhrparkkapazitäten berichteten in Rahmen von Marktbeobachtungsgesprächen von einem zunehmenden Wettbewerb um Transportaufträge, vor allem bei Stückgut-, Komplett- und Teilladungsverkehren sowie bei grenzüberschreitenden Beförderungen. Gegen Ende des Jahres hätte sich der Wettbewerb zudem in spezialisierten Teilmärkten, wie Übermaß-, Baustellen-, Tank- und Siloverkehren, insbesondere durch neue Marktteilnehmer aus den europäischen Nachbarstaaten, intensiviert. Größere Transportunternehmen bauten – wenn möglich – ihre Geschäftstätigkeiten aus, um das ertragsschwächere Transportgeschäft durch weitere Speditions- und Logistikdienstleistungen zu kompensieren. Bei tendenziell höheren freien Kapazitäten, insbesondere in wettbewerbsintensiven Marktsegmenten, gelang es den Gesprächspartnern des Bundesamts nicht immer, Kostensteigerungen in voller Höhe an Kunden weiterzureichen. Die Ertragsituation hat sich infolgedessen bei den betreffenden Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr zumeist nicht verbessert. In anderen Bereichen, beispielsweise bei Stück- und Sammelgutverkehren, im Schüttgutbereich sowie in der Konsumgüter- und Lebensmittelbranche stellte sich zuletzt die Ertragslage nach Informationen des Bundesamts vergleichsweise positiver dar. Darüber hinaus berichteten Unternehmen, denen es in der Vergangenheit gelungen war, sich als Nischenanbieter zu positionieren, gegenüber dem Bundesamt von weiterhin zufriedenstellenden Jahresergebnissen.

Ertragslage

Nach Angaben des Statistischen Bundesamt erhöhte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr die Anzahl der Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ um rund 11,8 % auf insgesamt 492. Zeitgleich nahm die Zahl der Insolvenzen im Wirtschaftszweig „Spedition“ um rund 6,4 % auf insgesamt 215 Insolvenzverfahren zu (siehe Abbildung 16). Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste stieg die Zahl der Insolvenzverfahren um rund 18,4 % auf insgesamt 290 im Jahr 2019. Für Gütertransportdienstleistungen relevante Wirtschaftsbereiche, wie das Baugewerbe und der Handel, verzeichneten im Jahr 2019 im Vorjahresvergleich einen Rückgang in der Insolvenzstatistik um rund 8,7 % bzw. 3,6 %, im Verarbeitenden Gewerbe stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren um rund 6,1 %. Die Insolvenzquote, die der Verband der Vereine Creditreform e.V. aus der Anzahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen errechnet, erhöhte sich im Straßengüterverkehrssektor von 132 im Jahr 2018 auf 149 im Jahr 2019. Im branchenübergreifenden Durchschnitt lag die Insolvenzquote im Jahr 2019 mit 58 deutlich darunter (Vorjahr: 59). Ein ähnliches Bild stellte sich zuletzt für die Risikoquote dar, die ebenfalls vom Verband der Vereine Creditreform e.V. als Ausfallwahrscheinlichkeit von Krediten von Unternehmen je 10.000 Unternehmen anhand ausgewählter Kriterien (u.a. Insolvenzverfahren, Vermögensauskunft) ermittelt wird. Die Risikoquote im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ nahm von 313 im Jahr 2018 auf 380 im Jahr 2019 zu. Im Durchschnitt über alle Branchen fiel die Risikoquote mit 139 im Jahr 2019 deutlich niedriger aus (Vorjahr 134).

Insolvenzen, Insolvenz- und Risikoquote

Abbildung 16: Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen im Zeitraum von 2012 bis 2019



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Fuhrparkseitig dominierten im Jahr 2019 nach wie vor die Ersatzinvestitionen. Angesichts günstigerer Finanzierungsbedingungen gewannen Leasing- und ähnliche Finanzierungsmodelle, häufig in Verbindung mit umfangreichen Wartungs- und Reparaturleistungsverträgen, zunehmend an Bedeutung. Letztere erwiesen sich nach Informationen

Fahrzeuginvestitionen

des Bundesamts insbesondere bei der Beschaffung von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI als vorteilhaft. Euro VI-Fahrzeuge gelten nach Angaben von Marktteilnehmern als tendenziell anfälliger für technische Störungen, insbesondere bei den verbauten Sensoren und der Fahrzeugelektronik, so dass Reparaturen selten in firmeneigenen Werkstätten erbracht werden können. Andererseits werden bei Euro VI-Fahrzeugen im Vergleich zu Fahrzeugen anderer Schadstoffklassen deutliche Energieeinsparpotentiale registriert. Die Digitalisierung des Fuhrparks schreitet fortlaufend voran. Viele mittelständische Unternehmen erfassen Fahrzeug-, Lenkzeit- und Auftragsdaten über Telematik-Systeme. Zunehmend werden darüber hinaus Systeme für eine vorausschauende Wartung in den Fuhrpark integriert. Zahlreiche Unternehmen bekundeten gegenüber dem Bundesamt ein großes Interesse am Einsatz verlängerter Auflieger. In Stückgutlinienverkehren beispielsweise zeichnen sich verlängerte Auflieger u.a. durch die Möglichkeit aus, mehrere Standard-Wechselbehälter aufzunehmen. Einige Nischenanbieter für Schwerguttransporte berichteten von einem zunehmenden Trend, den Fuhrpark auf Leichtgewichtsaufliieger umzurüsten. Gewichtsreduzierte Zugmaschinen lassen eine deutlich höhere Traglast zu, teilweise bis zu 29 Tonnen, im Kombinierten Verkehr sogar bis zu 33 Tonnen. Mit Blick auf die Klimadebatte und in diesem Zusammenhang gegebenenfalls drohende Dieselfahrverbote werden alternative Antriebe zunehmend attraktiver. Einige Gesprächspartner des Bundesamts haben bereits elektro- oder gasbetriebene Fahrzeuge in ihren Fuhrpark, beispielsweise für Nah- und Regionalverkehre, integriert. Bei den gasbetriebenen Fahrzeugen stellen mitunter der zeitintensivere Tankvorgang und die noch minder vorhandene Tankstelleninfrastruktur ein Hindernis dar. Die Einsatzmöglichkeiten von Elektrofahrzeugen im Straßengüterverkehr werden hingegen vor allem aufgrund der geringen Reichweiten als begrenzt erachtet.

Neuinvestitionen seitens der in die Marktbeobachtung eingebundenen Transportunternehmen richteten sich nach wie vor überwiegend auf die Erweiterung und Modernisierung der firmeneigenen Lager- und Betriebskapazitäten, im Rahmen derer beispielsweise zusätzliche Umschlagsanlagen integriert oder eine Unternehmenswerkstatt installiert wurden. Der Ausbau von lagerlogistischen Dienstleistungen wird vielfach als zukunftsichernde Maßnahme angesehen und steht bei inhabergeführten Transportunternehmen nicht selten im Zusammenhang mit einem Generationswechsel. Einige Unternehmen vor allem aus dem Stückgutbereich investierten in digitale Lösungen, beispielsweise in den Ausbau der Unternehmenssoftware. Allerdings zeigten sich die Gesprächspartner des Bundesamts in Bezug auf Neuinvestitionen grundsätzlich eher zurückhaltend. Unternehmen mit einer gewissen Größe bekundeten ein allgemeines Interesse, vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden unsicheren wirtschaftlichen Entwicklung, mögliche Akquisitionsvorhaben umsetzen zu können.

Sonstige Investitionen

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Aus der Schienengüterverkehrsstatistik liegen für das Jahr 2019 bislang lediglich Werte von Eisenbahnverkehrsunternehmen vor, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben. Ergebnisse für alle Unternehmen aus der Jahrerhebung liegen bislang lediglich bis zum Jahr 2018 vor. Danach wurden im Jahr 2018 insgesamt rund 402,3 Mio. t Güter befördert und eine Beförderungsleistung von rund 130,0 Mrd. tkm erbracht. Von den o.g. größeren Einheiten wurden davon im Jahr 2018 rund 341,9 Mio. t Güter befördert und eine Verkehrsleistung von rund 113,1 Mrd. tkm erbracht. Die Anteile der größeren Einheiten lagen damit im Jahr 2018 bezogen auf die Gesamtbeförderungsmenge im Schienengüterverkehr bei rund 85,0 % und bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung bei rund 87,0 %. Da vergleichbare Zahlen für die Jahre 2018 und 2019 bislang nur für die o.g. größeren Einheiten zur Verfügung stehen, beziehen sich die folgenden statistischen Angaben entsprechend auf diesen Berichtskreis.

Datenlage

Nach aktuellen Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2019 im Schienengüterverkehr in Deutschland von den größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt rund 340,6 Mio. t Güter transportiert; im Vergleich zum Jahr 2018 entsprach dies einem Rückgang von rund 0,4 %. Die Verkehrsleistung stieg im Vergleichszeitraum hingegen um rund 2,2 % auf rund 113,1 Mrd. tkm. Mengen- und Leistungsrückgängen im Binnenverkehr standen dabei Zuwächse im grenzüberschreitenden Empfang und Versand gegenüber. Im Durchgangsverkehr nahm die Beförderungsmenge ab, allerdings erhöhte sich die Verkehrsleistung. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen schwächte sich in der 2. Jahreshälfte 2019 die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen vor dem Hintergrund der Konjunkturertrübung in Deutschland ab. Insbesondere in Bezug auf Ad-hoc-Verkehre berichteten Gesprächspartner von einer rückläufigen Nachfrage.

Gesamtverkehr

Tabelle 7: Güterverkehr der Eisenbahnen in den Jahren 2018 und 2019 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Hauptverkehrsbeziehungen	Gütermenge in Mio. t		Δ in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Δ in %
	2018	2019		2018	2019	
Binnenverkehr	232,2	225,0	-3,1 %	59,8	57,9	-3,2 %
Versand in das Ausland	44,6	45,9	2,8 %	20,3	22,1	8,6 %
Empfang aus dem Ausland	50,3	55,1	9,4 %	21,4	23,9	11,2 %
Durchgangsverkehr	14,7	14,5	-1,1 %	9,1	9,3	2,2 %
Insgesamt	341,9	340,6	-0,4 %	110,7	113,1	2,2 %

¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im Binnenverkehr nahm die Beförderungsmenge im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 7,2 Mio. t bzw. rund 3,1 % auf rund 225,0 Mio. t ab; die Verkehrsleistung sank um rund 3,2 % auf rund 57,9 Mrd. tkm. Hohe Mengen- und Leistungsrückgänge im Binnenverkehr zeigten sich insbesondere in den Güterabteilungen „Metalle und Metallerzeugnisse“ und „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“. Das Beförderungsaufkommen von Metallen und Metallerzeugnissen sank im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,5 Mio. t bzw. rund 9,9 %, die Verkehrsleistung nahm um rund 0,6 Mrd. tkm bzw. rund 10,5 % ab. Die Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ wies Mengentrückgänge von rund 5,8 Mio. t bzw. rund 24,3 % und Leistungsrückgänge von rund 0,3 Mrd. tkm bzw. rund 7,2 % auf.

Binnenverkehr

Im grenzüberschreitenden Versand stieg das Beförderungsaufkommen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,3 Mio. t bzw. rund 2,8 % auf rund 45,9 Mio. t, vergleichsweise stärker wuchs die Verkehrsleistung und zwar um rund 1,8 Mrd. tkm bzw. rund 8,6 % auf rund 22,1 Mrd. tkm. Im grenzüberschreitenden Empfang erhöhte sich die Transportmenge im Vergleichszeitraum um rund 4,7 Mio. t bzw. rund 9,4 % auf rund 55,1 Mio. t, die Verkehrsleistung legte um rund 11,2 % auf rund 23,9 Mrd. tkm zu. Wachstumstreiber im grenzüberschreitenden Verkehr war insbesondere die Güterabteilung „Gutart unbekannt“, in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht. Ein starkes Wachstum im grenzüberschreitenden Empfang war zudem in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ zu beobachten. Größere Nachfragerückgänge im grenzüberschreitenden Verkehr zeigten sich hingegen in Bezug auf Metalle und Metallerzeugnisse sowie Kokerei- und Mineralölzeugnisse.

Grenzüberschreitender
Versand und Empfang

Im Durchgangsverkehr belief sich das beförderte Aufkommen im Jahr 2019 auf rund 14,5 Mio. t. Im Vergleich zum Jahr 2018 bedeutete dies einen Rückgang von rund 1,1 %. Die Verkehrsleistung stieg hingegen um rund 2,2 % auf rund 9,3 Mrd. tkm. Positiven Aufkommensentwicklungen u.a. in den Güterabteilungen „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerezeugnisse“, „Chemische Erzeugnisse etc.“ und „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ stand dabei im Vergleichszeitraum ein hoher Rückgang in der aufkommensträchtigen Güterabteilung „Gutart unbekannt“ gegenüber.

Durchgangsverkehr

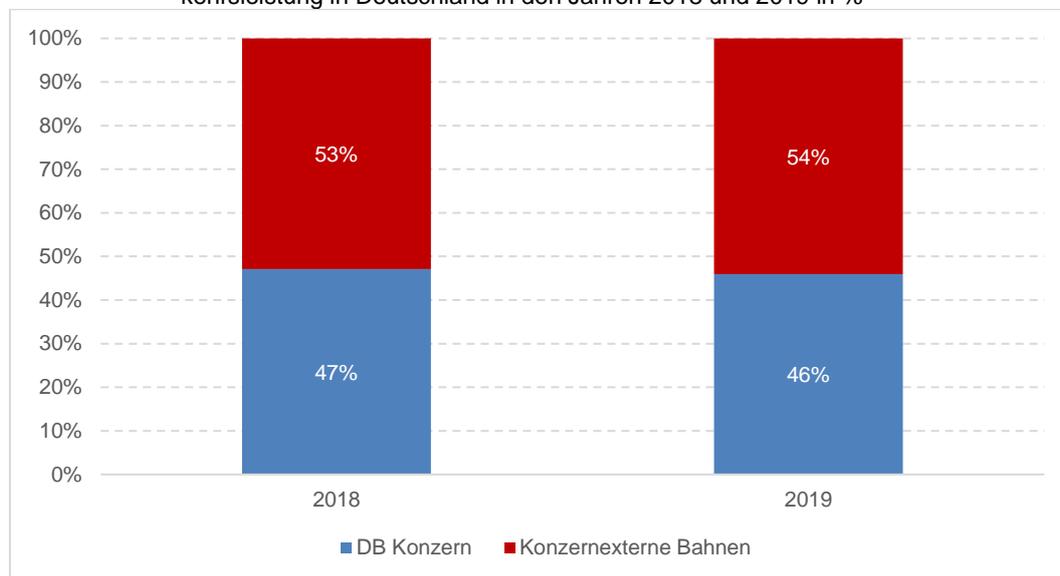
Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes berichtete die Mehrzahl der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland im Jahr 2019 von einer stabilen oder leicht verbesserten Auftragslage im Vergleich zum Vorjahr bei guter bis sehr guter Auslastung. Die Deutsche Bahn AG berichtete hingegen von rückläufigen Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen im Vergleichszeitraum.⁷ Nach eigenen Angaben ging die Verkehrsleistung der deutschen Gesellschaften der DB Cargo AG im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 5,4 % auf rund 60,7 Mrd. tkm zurück; die Beförderungsmenge sank um rund 6,5 % auf rund 187,3 Mio. t. Der Marktanteil der DB Cargo AG fiel

Marktanteile

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2019, Berlin.

nach eigenen Angaben bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland von rund 47 % im Jahr 2018 auf rund 46 % im Jahr 2019 (siehe Abbildung 17).

Abbildung 17: Anteile der DB Cargo AG und konzernexterner Bahnen an der Schienengüterverkehrsleistung in Deutschland in den Jahren 2018 und 2019 in %



Quelle: Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2019. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

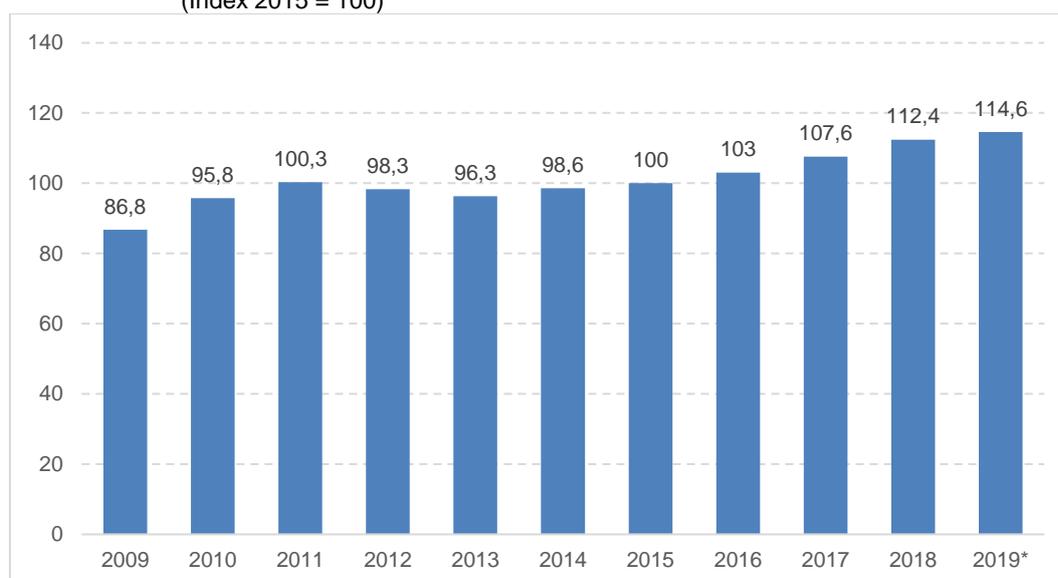
4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ knüpften im Jahr 2019 an die positive Entwicklung der Vorjahre an. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes wurde im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ im Vergleich zum Jahr 2018 ein Umsatzwachstum von rund 2,0 % erzielt (siehe Abbildung 18). Damit stiegen die Umsätze im Schienengüterverkehr wesentlich stärker als in der Binnenschifffahrt, für die ein vorläufiger Umsatzrückgang von rund 11,9 % ausgewiesen wird; allerdings blieb das Umsatzwachstum hinter dem Straßengüterverkehr zurück, für den das Statistische Bundesamt ein vorläufiges Plus von rund 2,8 % ausweist. Trotz rückäufiger Mengen- und Leistungsentwicklung steigerte die DB Cargo AG nach eigenen Angaben im Jahr 2019 ihren Außenumsatz im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,3 %.⁸

Umsatzwachstum

⁸ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2019, Berlin.

Abbildung 18: Index des Umsatzes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ (Index 2015 = 100)



* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wuchsen die Entgelte im Schienengüterverkehr im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr segmentübergreifend im Durchschnitt um rund 1,7 % und damit nochmals stärker als im Jahr 2018 (siehe Tabelle 8). Maßgeblich waren insbesondere die Preisanstiege für Traktionsleistungen und Kombinierte Verkehre, sie beliefen sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr auf rund 3,3 %. Im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre fielen die Entgeltsteigerungen im Vergleichszeitraum mit rund 1,2 % hingegen nur unterdurchschnittlich aus. Dies deckt sich mit Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen, nach denen Eisenbahnverkehrsunternehmen beim Abschluss von Neuverträgen, Gelegenheitsverkehren und Ad-Hoc-Verkehren lediglich moderate Preiserhöhungen bei ihren Auftraggebern durchsetzen konnten. Die im Jahr 2018 im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr angelaufene Trassenpreissenkung wird nach Angaben von Marktteilnehmern regelmäßig an die Auftraggeber der Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergereicht.

Entgeltsteigerungen

Tabelle 8: Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr in den Jahren 2015 bis 2019 nach Segmenten (Index 2015 = 100)

Jahr	Gesamtindex	darunter:	
		Einzelwagen- und Ganzzugverkehre	Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehre
2015	100,0	100,0	100,0
2016	100,7	100,9	100,1
2017	100,9	101,2	100,1
2018	102,4	102,9	100,7
2019	104,1	104,1	104,0

Quelle: Statistisches Bundesamt

Befragte Eisenbahnverkehrsunternehmen berichteten im Jahr 2019 neuerlich von teilweise deutlich höheren Personalaufwendungen. Ein Grund hierfür ist der anhaltende Fachkräftemangel, von dem zahlreiche Unternehmen betroffen sind und der große Herausforderungen birgt. Er betrifft insbesondere Lokführer, aber auch Wagenmeister, technisches Personal, Informatiker und Disponenten. Zahlreiche Unternehmen können entsprechende offene Stellen in ihren Betrieben nicht adäquat besetzen. Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen arbeiten Unternehmen daher insbesondere in Zeiten von Auftragsspitzen mit Personaldienstleistern zusammen oder haben zum Teil selbst Personaldienstleistungsunternehmen mit Ausbildungsmöglichkeiten gegründet bzw. übernommen. Die Kosten für die Fahrzeugbeschaffung bzw. -wartung, den Energieverbrauch sowie für den Verwaltungsaufwand verhielten sich für die Eisenbahnverkehrsunternehmen weitgehend konstant bis leicht ansteigend. Wie in vorherigen Jahren zeigten sich in Abhängigkeit von den durchgeführten Verkehren und den geographischen Tätigkeitsgebieten teils deutlichere Kostensteigerungen infolge von Umwegverkehren, insbesondere aufgrund von Einschränkungen durch Baustellen. Bei einer Vielzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen kommen zumindest bei langfristig geschlossenen Beförderungsverträgen sogenannte Gleitklauseln zur Anwendung, d.h. Vereinbarungen, nach denen die Höhe einer Zahlung nach einer bestimmten Frist den veränderten Kosten angepasst wird. Diese Klauseln beziehen sich dabei nicht ausschließlich auf Verbrauchsstoffe, sondern können fallweise auch Aufwendungen für Personal und die Infrastrukturnutzung bzw. einen allgemeinen Inflationsausgleich umfassen.

Kostensteigerungen

Zwar berichtete die Mehrzahl der vom Bundesamt befragten Unternehmen bezogen auf das Jahr 2019 insgesamt von einer überwiegend guten bis sehr guten Auftragslage, für die insbesondere die erste Jahreshälfte 2019 verantwortlich zeichnete. Die Ertragslage der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen stellte sich allerdings sehr unterschiedlich dar. Während ein Teil der Eisenbahnverkehrsunternehmen von Ertragssteigerungen berichtete, sprachen andere von einer nahezu unveränderten Ertragslage. Vereinzelt wiesen Unternehmen auf eine Verschlechterung ihrer Ertragssituation im Vergleich zum Vorjahr hin, da die genannten Kostensteigerungen über Entgelterhöhungen bzw. innerbetriebliche Maßnahmen nicht vollumfänglich aufgefangen werden konnten. Die DB Cargo AG berichtete ebenfalls von einer Verschlechterung ihrer Ertragslage. Nach eigenen Angaben wurde im Jahr 2019 ein operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) in Höhe von rund -308 Mio. Euro erzielt; im Vergleich zum Jahr 2018 fiel das operative Ergebnis damit um rund 118 Mio. Euro geringer aus.⁹

Ertragslage

Allgemein berichteten befragte Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2019 von einer guten Verfügbarkeit von Lokomotiven und Waggons. Die auf dem Markt angebotenen Kauf- bzw. Leasingkonditionen wurden preislich als konstant bis leicht ansteigend beschrieben. Auf dem kurzfristigen Mietmarkt für rollendes Material wurden teilweise flexible

Rahmenbedingungen

⁹ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2019, Berlin.

Mietkonditionen angeboten. Das Umfeld für Investitionen in den Fuhrpark wurde seitens der Marktteilnehmer grundsätzlich als gut beschrieben. Mehrfach wurde in Marktgesprächen des Bundesamtes von der Beschaffung von sogenannten Hybridloks berichtet. Engpässe und Limitierungen ergaben sich nach Angaben eines Gutteils der befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen bei der Verfügbarkeit von Fachkräften (s.o.) und in Bezug auf das nationale Schienennetz, u.a. durch Bautätigkeiten. Kumulativ wirkten sich diese Faktoren negativ auf die Geschäftsentwicklung und die Qualität der angebotenen Schienenverkehrsleistungen der in Deutschland tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen aus, insbesondere auf deren Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Die DB Cargo AG steigerte nach eigenen Angaben ihre Pünktlichkeit von 72,8 % im Jahr 2018 auf 74,0 % im Jahr 2019.¹⁰ Jenseits dessen berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen von Marktgesprächen vereinzelt von gelegentlichen Kapazitätsengpässen im Werkstattbereich, insbesondere für Güterwagen. Herausforderungen entstünden zudem durch lange Wartezeiten bei der Beschaffung von Ersatzteilen für einige Baureihen. Je nach Fallkonstellation seien betroffene Fahrzeuge vorläufig aus dem Betrieb zu nehmen und für den Ausfallzeitraum kurzfristig Ersatzbeschaffungen vorzunehmen. Dies könne erhebliche Auswirkungen auf die Ertragslage haben, insbesondere wenn aufgrund fehlender Ersatzfahrzeuge laufende Kundenaufträge nicht fristgerecht bedient werden könnten.

4.3 Entwicklung des Kombinierten Güterverkehrs Schiene – Straße

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2019 im Kombinierten Verkehr in Deutschland von größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen rund 5,5 Mio. Ladeinheiten befördert, rund 7 % mehr als im Jahr 2018. Hiervon entfielen knapp 4,4 Mio. Einheiten auf Container und Wechselbehälter, über 1,0 Mio. Einheiten auf unbegleitete Sattelzuganhänger und knapp 0,1 Mio. Einheiten auf den begleiteten Verkehr.¹¹ Die beförderte Tonnage erhöhte sich im Jahr 2019 um rund 5 % auf rund 92,2 Mio. t, die Verkehrsleistung stieg um rund 6 % auf rund 47,6 Mrd. tkm (siehe Tabelle 9). Überdurchschnittliche Zuwächse zeigten sich im Vergleichszeitraum im grenzüberschreitenden Empfang und Versand. Auf beiden Hauptverkehrsverbindungen waren im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr zweistellige prozentuale Wachstumsraten zu verzeichnen. Der Binnenverkehr wies im Vergleichszeitraum in Bezug auf die Anzahl der beförderten Einheiten und die Beförderungsmenge unterdurchschnittliche Zuwächse auf, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 3 %. Hohe Rückgänge wiesen die Durchgangsverkehre auf. Die Anzahl der beförderten Ladeeinheiten sank im Jahr 2019 im Vergleich zum Vor-

Gesamtentwicklung

¹⁰ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2019, Berlin.

¹¹ Der begleitete Kombinierte Verkehr zwischen Deutschland und Italien entwickelte sich im Jahr 2019 rückläufig. Die Anzahl der beförderten Sattelanhänger sank im Vergleich zum Vorjahr um rund 4 % auf rund 87.000 Einheiten, die Mengen- und Leistungsrückgänge beliefen sich jeweils auf rund 5 %.

jahr um rund 6 % auf knapp 0,4 Mio., die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung reduzierten sich um rund 13 % bzw. rund 12 %.

Tabelle 9: Kombiniertes Güterverkehr in den Jahren 2018 und 2019 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	Jahr			Jahr			Jahr		
	2018	2019	2018	2019	2018	2019			
Binnenverkehr	2.602	2.739	5%	36,3	37,2	3%	18,6	18,1	-3%
Grenzüberschreitend	2.134	2.395	12%	42,0	47,1	12%	20,9	24,7	18%
darunter Versand	1.051	1.177	12%	22,3	24,5	10%	11,0	12,7	16%
darunter Empfang	1.083	1.217	12%	19,7	22,6	15%	9,9	12,0	21%
Durchgangsverkehr	403	379	-6%	9,1	7,9	-13%	5,5	4,8	-12%
Insgesamt	5.139	5.513	7%	87,4	92,2	5%	45,0	47,6	6%

¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

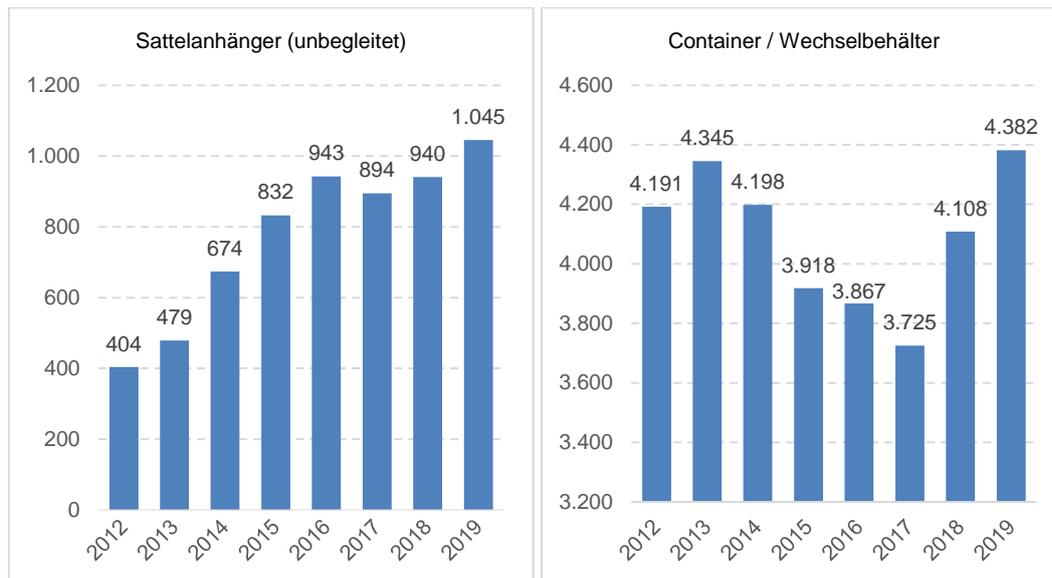
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Abbildung 19 stellt die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von 2012 bis 2019 beförderten Sattelanhänger sowie der Container bzw. Wechselbehälter differenziert dar. Der positive Trend bei der Anzahl der beförderten Sattelanhänger setzte sich demnach im Jahr 2019 fort. Insgesamt stieg die Anzahl der beförderten Sattelanhänger im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 11 % auf über 1,0 Mio. Einheiten. Mit einem Anstieg von knapp 7 % im Vergleich zum Jahr 2018 auf knapp 4,4 Mio. Einheiten wurde im Jahr 2019 auch bei der Anzahl der beförderten Container bzw. Wechselbehälter der höchste Wert innerhalb des Betrachtungszeitraums erreicht. Nach Angaben von Kombiverkehr war die Terminalsituation in den bedeutenden Wirtschaftszentren im Jahr 2019 von Kapazitätsengpässen geprägt – insbesondere zu Tagesslotzeiten.¹² Ein Ausweichen auf Nachtzeitfenster sei aufgrund fehlender Abstellkapazitäten kaum möglich gewesen.

Unbegleiteter KV

¹² Siehe Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: Geschäftsbericht 2019, Frankfurt am Main.

Abbildung 19: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von 2012 bis 2019 jährlich transportierten Sattelanhänger (linke Abb.) und Container/Wechselbehälter (rechte Abb.) in 1.000¹



¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 10 differenziert das Beförderungsaufkommen an Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr nach Hauptverkehrsrelationen. Danach resultierte die deutliche Zunahme aus dem überdurchschnittlichen Wachstum des grenzüberschreitenden Versands und Empfangs von über 20 %. Die einstelligen prozentualen Zuwächse im Binnenverkehr fielen im Vergleich hierzu moderat aus. Rückgänge im unteren zweistelligen Prozentbereich verzeichneten im Jahr 2019 hingegen die Durchgangsverkehre.

Sattelanhänger
- unbegleitet

Tabelle 10: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2019 gegenüber dem Jahr 2018¹

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	Jahr			Jahr			Jahr		
	2018	2019		2018	2019		2018	2019	
Binnenverkehr	93	97	4%	2,6	2,7	3%	1,4	1,4	5%
Grenzüberschreitend	604	735	22%	14,9	18,1	21%	9,4	11,4	21%
darunter Versand	299	364	22%	8,0	9,5	19%	5,0	6,0	20%
darunter Empfang	304	371	22%	6,9	8,6	23%	4,4	5,4	23%
Durchgangsverkehr	243	213	-12%	5,6	4,9	-13%	3,5	3,1	-11%
Insgesamt	940	1.045	11%	23,2	25,7	11%	14,3	15,9	12%

¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr erhöhte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7 % auf mehr als 7,1 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) (siehe Tabelle 11). Überdurchschnittlichen

Container und
Wechselbehälter (TEU)

Zuwächsen im grenzüberschreitenden Empfang und Versand standen Rückgänge bei den Durchgangsverkehren gegenüber. Im Binnenverkehr zeigten sich mit Ausnahme der Verkehrsleistung ebenfalls Steigerungen.

Tabelle 11: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in 2018 und 2019 nach TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung¹

Verkehrsrelation	TEU (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	Jahr			Jahr			Jahr		
	2018	2019		2018	2019		2018	2019	
Binnenverkehr	4.100	4.326	6%	33,7	34,5	2%	17,3	16,6	-4%
Grenzüberschreitend	2314,3	2556,8	10%	24,1	26,2	9%	11,4	13,2	16%
darunter Versand	1.127	1.243	10%	12,8	13,5	5%	5,9	6,7	12%
darunter Empfang	1.187	1.314	11%	11,4	12,7	12%	5,4	6,5	20%
Durchgangsverkehr	264	256	-3%	3,5	3,0	-14%	1,9	1,6	-14%
Insgesamt	6.679	7.139	7%	61,3	63,7	4%	30,6	31,5	3%

¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nicht nur der Kombinierte Verkehr in Deutschland wies im Jahr 2019 ein Wachstum auf. Nach Angaben der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr (KV) Schiene-Straße (UIRR)¹³ entwickelte sich der Kombinierte Verkehr in Europa insgesamt positiv. So wurden von den Mitgliedern der UIRR im Jahr 2019 insgesamt rund 0,2 % mehr Sendungen als im Jahr 2018 transportiert; die Verkehrsleistung stieg im Vergleichszeitraum um rund 1,5 %.¹⁴ Mithin entwickelte sich der Kombinierte Verkehr in Deutschland im Jahr 2019 vergleichsweise positiver als der Kombinierte Verkehr in Europa insgesamt. Nach Angaben der UIRR verhinderten verschiedene Faktoren eine noch positivere Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Europa; genannt wurden insbesondere der Zugunfall an der Brücke über den Großen Belt, Naturkatastrophen, der Eisenbahnstreik in Frankreich und unzureichend koordinierte Arbeiten auf der Schieneninfrastruktur.¹⁵

Kombinierter Verkehr in Europa

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um rund 4,0 Mrd. tkm bzw. rund 8,6 % auf insgesamt rund 50,9 Mrd. tkm an, die Beförderungsmenge nahm um rund 3,6 % auf rund 205,1 Mio. t zu. Maßgeblich war vor allem ein kräftiger Basiseffekt; in der 2. Jahreshälfte 2018 war es aufgrund einer lang anhaltenden, extremen Niedrigwasser-

Verkehrsleistung und Beförderungsmenge

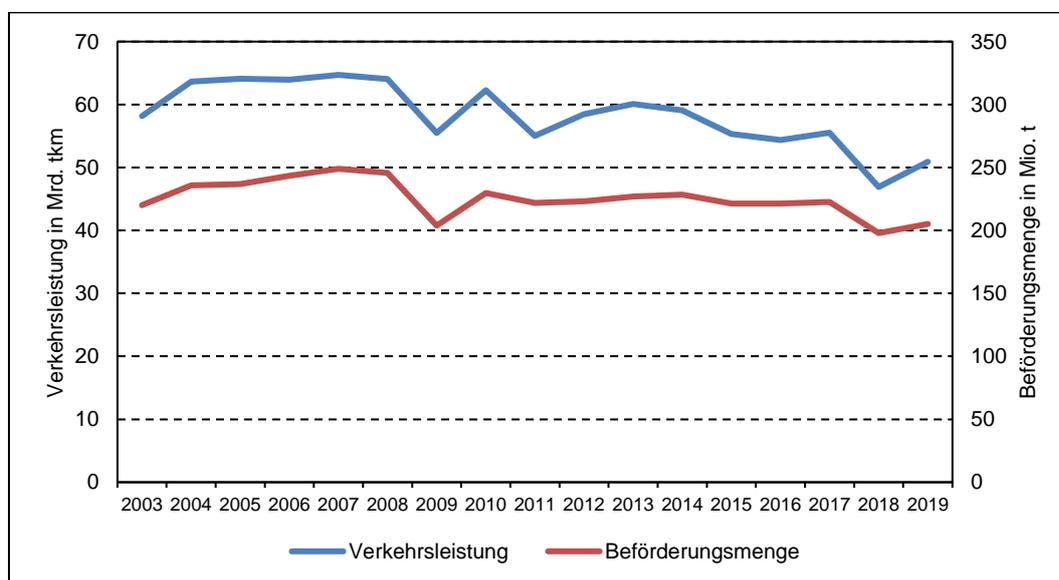
¹³ Nach eigenen Angaben vertritt die UIRR zurzeit 19 KV-Operateure und Terminalbetreiber, die rund die Hälfte des Kombinierten Verkehrs in Europa durchführen.

¹⁴ Siehe UIRR: UIRR Report 2019-20, Brüssel.

¹⁵ Siehe UIRR: UIRR Report 2019-20, Brüssel.

phase zu zweistelligen prozentualen Rückgängen der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge gekommen. Trotz des deutlichen Anstiegs reichten die Mengen- und Leistungswerte im Jahr 2019 nicht an das Niveau des Jahres 2017 heran (siehe Abbildung 20). Ein Teil der im Jahr 2018 an andere Verkehrsträger verloren gegangenen Gütermengen kehrte im Jahr 2019 mithin noch nicht wieder auf die Wasserstraße zurück. Ein Grund hierfür liegt in den längerfristig geschlossenen Verträgen zur Frachtübernahme, z.B. durch die Schiene. Aufgrund der Corona-Pandemie und den daraus resultierenden Beschränkungen für Wirtschaft und Bevölkerung zeichnet sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes auf Grundlage von Marktgesprächen für das Jahr 2020 ein historischer Tiefstand der Verkehrsnachfrage in der Binnenschifffahrt ab.

Abbildung 20: Verkehrsleistung und Beförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen seit 2003



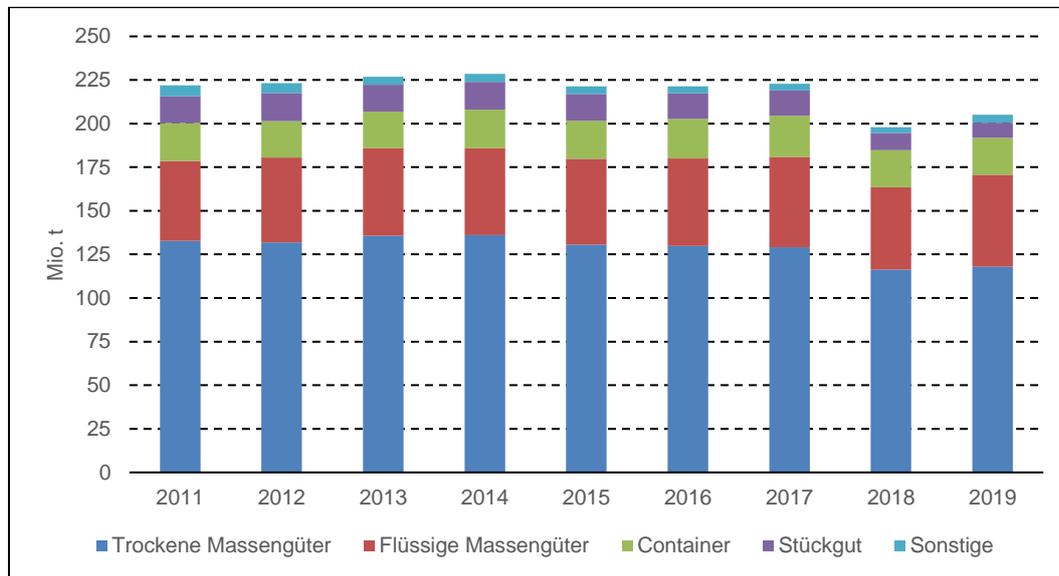
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Mit Ausnahme der Stückgüter zeigten sich im Jahr 2019 bei allen Ladungsarten im Vergleich zum Vorjahr Aufkommenszuwächse. Absolut am höchsten fielen diese bei den flüssigen Massengütern aus. Ihr Beförderungsvolumen stieg von rund 47,3 Mio. t im Jahr 2018 um rund 11,4 % auf rund 52,6 Mio. t im Jahr 2019 an (siehe Abbildung 21). Überdurchschnittliche Zuwächse verzeichneten dabei flüssige Mineralölprodukte (+22,9 %). Der Transport von trockenen Massengütern legte im Vergleichszeitraum um rund 1,4 % auf insgesamt rund 117,9 Mio. t zu. Zu deutlichen Steigerungen gegenüber dem Vorjahr kam es im Jahr 2019 insbesondere bei Beförderungen von Getreide (+3,5 %), Kartoffeln (+4,2 %) sowie Natursteinen, Sand, Kies, Ton und Torf (+16,2 %). Die Containerverkehre legten im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,4 % auf insgesamt rund 21,2 Mio. t zu. Sonstige Ladungsträger, die u.a. Straßengüterfahrzeuge, Anhänger, Wechselbrücken und Wechselbehälter beinhalten, die nicht in Containern befördert werden, stiegen von rund 3,2 Mio. t im Jahr 2018 auf rund 4,5 Mio. t im Jahr 2019. Dagegen verzeichneten Stückgüter ein Minus von rund 12,6 % gegenüber dem Vorjahr und er-

Entwicklung nach
Ladungsarten

reichten damit im Jahr 2019 nur noch ein Gesamtvolumen von rund 8,7 Mio. t. Überdurchschnittliche Rückgänge wiesen Nichteisen-Metalle auf (-25,7 %), beispielsweise Kupfer, Aluminium, Zink, Nickel, Magnesium und Blei.

Abbildung 21: Gütermenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Ladungsarten im Zeitraum von 2011 bis 2019



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge ging bezogen auf die Beförderungsmenge von rund 31,0 % im Jahr 2018 um rund 0,7 Prozentpunkte auf rund 30,3 % im Jahr 2019 zurück (siehe Abbildung 22). Zum Vergleich: Im Jahr 2002 lag er noch bei rund 36,6 %. Angesichts des lang anhaltenden Niedrigwassers und der dadurch bedingten erhöhten Nachfrage nach Schiffsraum war es im Jahr 2018 zu einem vorübergehenden Anstieg des deutschen Marktanteils gekommen. Im Jahr 2019 fiel er wieder in etwa auf das Niveau des Jahres 2017 zurück. Eine Betrachtung der Entwicklung der Marktanteile im Zeitraum von 2002 bis 2019 zeigt, dass die Marktanteilsverluste von Binnenschiffen unter deutscher Flagge mit einem Anstieg der Anteile von Schiffen unter niederländischer Flagge einhergingen. Deren Anteil an der Beförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen stieg von rund 50,8 % im Jahr 2002 auf rund 57,4 % im Jahr 2019. Die Marktanteile von Binnenschiffen unter belgischer und schweizerischer Flagge blieben im Zeitraum von 2002 bis 2019 relativ konstant und lagen zuletzt bei rund 6,7 % bzw. rund 1,4 %. Eine ähnliche Entwicklung wie bei der Beförderungsmenge weisen die Marktanteile bezogen auf die Verkehrsleistung auf (siehe Abbildung 23). Während der Anteil von Schiffen unter deutscher Flagge von rund 34,3 % im Jahr 2002 auf rund 29,3 % im Jahr 2019 zurückfiel, stieg der niederländische Anteil von rund 49,6 % auf rund 55,9 % an. Grundsätzlich fallen die deutschen Marktanteile bezogen auf die Beförderungsmenge immer etwas höher aus als in Bezug auf die Verkehrsleistung. Grund hierfür sind die vergleichsweise etwas kürzeren Transportweiten von Binnenschiffen unter deutscher Flagge.

Marktanteilsentwicklung

Abbildung 22: Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen nach Flaggen (Basis: t), 2002 bis 2019

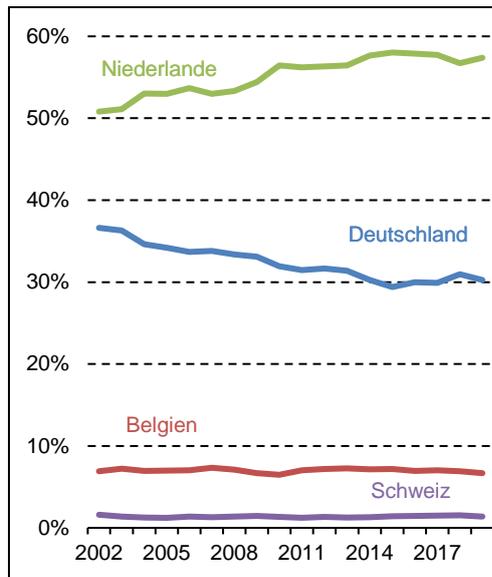
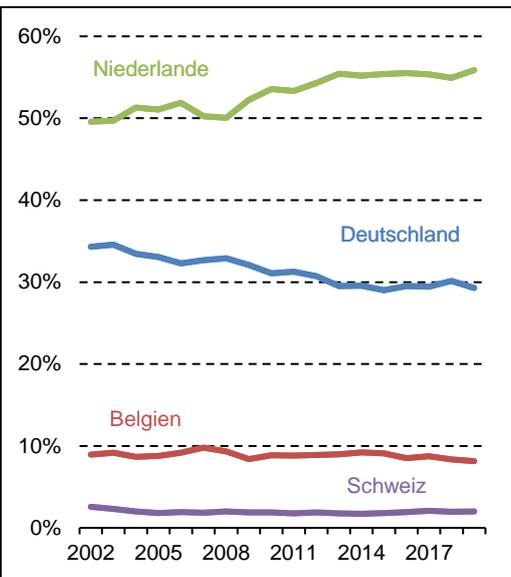


Abbildung 23: Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen nach Flaggen (Basis: tkm) 2002 bis 2019



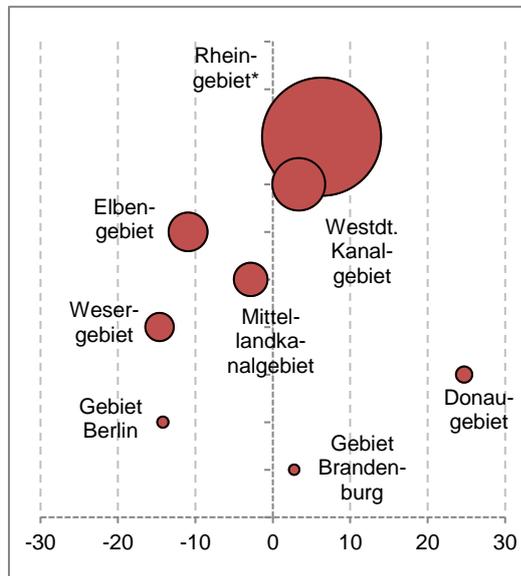
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Der Güterumschlag in den einzelnen Wasserstraßengebieten entwickelte sich im Jahr 2019 heterogen (siehe Abbildung 24). Den deutlichsten prozentualen Anstieg beim Güterumschlag verzeichnete mit rund 24,7 % im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 das Donauegebiet. Insgesamt wurden dort im Jahr 2019 rund 3,7 Mio. t Güter umgeschlagen, ein Plus von rund 0,7 Mio. t gegenüber dem Vorjahr. Der Hafen Regensburg, der mit Abstand größte deutsche Hafen an der Donau, steigerte seinen Güterumschlag im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 18,1 %, insbesondere aufgrund höherer Umschlagsmengen von Agrarprodukten, Metallernzeugnissen, Erzen und Baustoffen. Einen Anstieg des Güterumschlags wiesen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr des Weiteren das Rheingebiet (+6,3 %), das westdeutsche Kanalgebiet (+3,4 %) und das Gebiet Brandenburg (+2,8 %) auf. Das Wesergebiet (-14,6 %), das Gebiet Berlin (-14,2 %), das Elbgebiet (-10,9 %) und das Mittellandkanalgebiet (-2,9 %) verzeichneten im Vergleichszeitraum hingegen Umschlagsrückgänge. Unter den umschlagsstärksten deutschen Binnenhäfen wiesen Hamburg (-10,9 %) und Neuss (-9,5 %) im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 prozentual die größten Umschlagsrückgänge auf (siehe Tabelle 12). Im Hamburger Hafen nahm vor allem der Güterumschlag von Importkohle, Agrarprodukten sowie Bergbauerzeugnissen deutlich ab. Im Neusser Hafen wurden signifikante Rückgänge bei Bergbauerzeugnissen sowie sonstigen Mineralerzeugnissen wie beispielsweise Glas, Zement und Gips gemessen. Der Hafen Duisburg blieb mit einem Güterumschlag von rund 47,8 Mio. t im Jahr 2019 der größte Binnenhafen in Europa. Im Vergleich zum Jahr 2018 ging dort der Güterumschlag um rund 0,6 % zurück, hauptsächlich aufgrund von sinkenden Importkohlemengen sowie Rückgängen bei Metallernzeugnissen. Gelsenkirchen (+21,2 %) und Frankfurt (+13,9 %) wiesen unter den umschlagsstärksten deutschen Binnenhäfen im Jahr 2019 die deutlichsten prozentualen Anstiege beim Güterumschlag auf. Während Gelsenkirchen hauptsächlich von Umschlagssteigerungen bei Kokerei- und

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten und ausgewählten Binnenhäfen

Mineralölerzeugnissen profitierte, zeigte sich in Frankfurt ein Anstieg beim Umschlag chemischer Erzeugnisse.

Abbildung 24: Veränderung des Güterumschlages nach Wasserstraßengebieten in 2019 ggü. 2018 in %



Anm.: Vertikale Achse ordinal skaliert.

* Einschl. Lahn Main, Mosel, Neckar, Saar.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 12: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Binnenhäfen in 2019

Hafen	1.000 t	Veränd. ggü. 2018	
		in 1.000 t	in %
Duisburg	47.834,0	-295,7	-0,6
Hamburg	8.730,0	-1.064,2	-10,9
Köln	9.096,0	236,2	2,7
Neuss	6.932,5	-723,9	-9,5
Mannheim	7.926,2	400,9	5,3
Karlsruhe	6.891,9	478,2	7,5
Ludwigshafen	6.619,5	567,6	9,4
Frankfurt	5.405,0	658,0	13,9
Gelsenkirchen	4.736,7	828,6	21,2
Kehl	4.188,9	281,6	7,2

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 13 zu entnehmen ist, stieg das Beförderungsaufkommen im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 auf allen Hauptverkehrsverbindungen. Der Versand ins Ausland nahm im Vergleichszeitraum um rund 4,6 Mio. t bzw. rund 10,5 % auf rund 48,9 Mio. t zu. Dagegen legte die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Empfang nur leicht um rund 0,3 % auf rund 90,5 Mio. t zu. Im Durchgangsverkehr erhöhte sich die Transportmenge von rund 11,4 Mio. t im Jahr 2018 um rund 1,3 Mio. t auf rund 12,7 Mio. t im Jahr 2019. Insgesamt legte die beförderte Gütermenge im grenzüberschreitenden Verkehr damit im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,3 % auf rund 152,1 Mio. t zu. Das Beförderungsaufkommen zwischen deutschen Häfen stieg im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,7 % auf rund 53,0 Mio. t.

Gütermenge nach Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 13: Gütermenge auf deutschen Binnenwasserstraßen einschließlich Seehafen-Hinterlandverkehr nach der Hauptverkehrsverbindung

Hauptverkehrsverbindung	Beförderungsmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen							
				darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
	2018	2019	Δ	2018	2019	Δ	Anteil an der Gütermenge	
	Mio. t		%	Mio. t		%	2018	2019
Insgesamt	197,9	205,1	3,6	130,0	124,3	-4,4	65,7	60,6
<i>davon:</i>								
Binnenverkehr	52,1	53,0	1,7	19,6	17,3	-11,8	37,7	32,7
Versand in das Ausland	44,3	48,9	10,5	26,7	27,1	1,8	60,2	55,5
Empfang aus dem Ausland	90,2	90,5	0,3	72,4	71,6	-1,1	80,3	79,1
Durchgangsverkehr	11,4	12,7	12,0	11,4	8,3	-27,2	99,8	64,9
Grenzüber. Verkehr insg.	145,8	152,1	4,3	110,4	107,0	-3,1	75,7	70,4

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Der Seehafen-Hinterlandverkehr konnte vom Anstieg der Beförderungsmengen im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr nicht profitieren. Mit Ausnahme des seehafengerichteten Versands ins Ausland waren die Hauptrelationen teilweise deutlich rückläufig. Insgesamt gingen die Beförderungsmengen im Seehafen-Hinterlandverkehr von rund 130,0 Mio. t im Jahr 2018 um rund 4,4 % auf rund 124,3 Mio. t im Jahr 2019 zurück. Im grenzüberschreitenden Verkehr erhöhten sich die Beförderungsmengen im Versand von rund 26,7 Mio. t im Jahr 2018 auf rund 27,1 Mio. t im Jahr 2019, im Empfang gingen sie von rund 72,4 Mio. t auf rund 71,6 Mio. t zurück. Die Durchgangsverkehre nahmen im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr mit rund 27,2 % auf rund 8,3 Mio. t stark ab; ursächlich war ein deutlicher Beförderungsrückgang von flüssigen und trockenen Massengütern zwischen ausländischen Binnenhäfen und den ZARA-Häfen (Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam). Ebenfalls rückläufig war im Durchgangsverkehr das Aufkommen an Containern; die Menge der darin beförderten Güter nahm insgesamt allerdings zu.¹⁶ Die innerdeutschen Verkehre zwischen Binnenhäfen und den deutschen Seehäfen fielen im Jahr 2019 um rund 11,8 % schwächer aus als im Vorjahr und umfassten insgesamt rund 17,3 Mio. t Güter. Insgesamt entfielen damit im Jahr 2019 rund 60,6 % der Gesamtbeförderungsmenge der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen auf Seehafen-Hinterlandverkehre. Dies waren rund 5,1 Prozentpunkte weniger als im Jahr 2018. Der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs am gesamten grenzüberschreitenden Verkehr (einschließlich Durchgangsverkehr) ging von rund 75,7 % im Jahr 2018 auf rund 70,4 % im Jahr 2019 zurück, sein Anteil am Binnenverkehr nahm um rund 5,0 Prozentpunkte von rund 37,7 % im Jahr 2018 auf rund 32,7 % im Jahr 2019 ab. Vermehrt zur Anwendung kommen bei grenzüberschreitenden Containerverkehren Cross-Docking-Verfahren. Hierbei werden kleinere Container-Binnenschiffe, die hauptsächlich aus den Binnenhäfen rheinaufwärts kommen, in Hinterland-Hubs (z.B. in Nimwegen, Alblasserdam, Eems-

Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs an der Gütermenge

¹⁶ Siehe hierzu auch Tabelle 15 „Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2019“ auf Seite 48.

haven) vor den Seehäfen entladen. Die Container werden auf größere Binnenschiffe umgeladen, die dann sortenrein jeweils nur ein Seeterminal anlaufen. Dies führt zu größeren Umschlägen an den Seeterminals. Umladungen, Umfuhren oder die unnötige Blockierung von Lagerplätzen an den Terminals werden reduziert und die Abfertigung in den Seehäfen beschleunigt sich.

Wie das Beförderungsaufkommen verzeichnete die Verkehrsleistung im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr auf allen Hauptverkehrsverbindungen Zuwächse. Besonders deutlich stieg sie im grenzüberschreitenden Versand und zwar von rund 11,0 Mrd. tkm im Jahr 2018 auf rund 12,9 Mrd. tkm im Jahr 2019 (siehe Tabelle 14). Der grenzüberschreitende Empfang entwickelte sich im Vergleichszeitraum von rund 18,7 Mrd. tkm auf rund 19,6 Mrd. tkm. Der Durchgangsverkehr stieg um rund 12,4 % auf rund 8,2 Mrd. tkm. Insgesamt erhöhte sich der grenzüberschreitende Verkehr (einschließlich Durchgangsverkehr) damit im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 10,0 % auf rund 40,7 Mrd. tkm; der Binnenverkehr legte um rund 3,4 % auf rund 10,3 Mrd. tkm zu.

Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 14: Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen einschließlich Seehafen-Hinterlandverkehr nach der Hauptverkehrsverbindung

Hauptverkehrsverbindung	Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen							
				darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
	2018	2019	Δ	2018	2019	Δ	Anteil an Verkehrsleistung	
	Mrd. tkm		%	Mrd. tkm		%	2018	2019
Insgesamt	46,9	50,9	8,6	31,1	29,5	-4,9	66,2	58,0
davon								
Binnenverkehr	9,9	10,3	3,4	3,2	2,8	-13,2	32,7	27,4
Versand in das Ausland	11,0	12,9	17,4	6,4	6,9	8,5	57,9	53,5
Empfang aus dem Ausland	18,7	19,6	4,6	14,2	14,5	1,8	75,9	73,9
Durchgangsverkehr	7,3	8,2	12,4	7,2	5,4	-25,9	99,6	65,6
Grenzüber. Verkehr insg.	37,0	40,7	10,0	27,8	26,7	-3,9	75,2	65,7

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die im Seehafen-Hinterlandverkehr erbrachten Verkehrsleistungen sanken im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 1,5 Mrd. tkm bzw. rund 4,9 % auf rund 29,5 Mrd. tkm. Ursächlich hierfür war insbesondere der starke Verkehrsrückgang im Durchgangsverkehr von rund 25,9 %; hinzu kamen Leistungsrückgänge im Binnenverkehr in Höhe von rund 13,2 %. Leistungszuwächse von rund 8,5 % bzw. rund 1,8 % zeigten sich hingegen beim grenzüberschreitenden Versand und Empfang. Bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung lag der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs auf den deutschen Wasserstraßen damit im Jahr 2019 bei rund 58,0 %. Im Vergleich zum Jahr 2018 bedeutete dies einen Anteilsrückgang um rund 8,2 Prozentpunkte. Am grenzüberschreitenden Verkehr (einschließlich Durchgangsverkehr) erreichte der Anteil des Seehafen-

Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs an der Verkehrsleistung

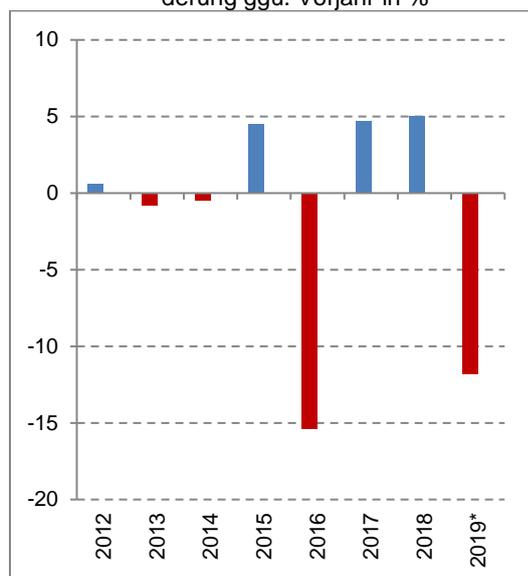
Hinterlandverkehrs im Jahr 2019 rund 65,7 % (2018: 75,2 %), am Binnenverkehr rund 27,4 % (2018: 32,7 %).

5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Nach der lang anhaltenden, extremen Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018, in deren Folge es zu einem deutlichen Anstieg der Laderaumnachfrage und Frachtraten kam, war das Jahr 2019 vor allem im Rheinstromgebiet weitestgehend von jahreszeitüblichen Pegelständen geprägt, so dass ein hohes Angebot an Frachtraum für die zu transportierende Ladung zur Verfügung stand. Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen sanken die Tagesfrachten insbesondere im Rheinstromgebiet bereits zum Jahresbeginn 2019 leicht und gerieten im weiteren Jahresverlauf weiter unter Druck. In den Kanalgebieten konnten die hohen Frachtraten aus dem Jahr 2018 häufig ebenfalls nicht gehalten werden, sie gingen insgesamt jedoch etwas moderater zurück als im Rheinstromgebiet. Die im Jahr 2019 neu verhandelten Vertragsfrachten fielen teilweise deutlich niedriger aus als zuvor. Nach Angaben von Marktteilnehmern versuchten Auftraggeber insbesondere, die Nebenkonditionen (Zuschläge für Kleinwasser sowie Gasöl) zu ihren Gunsten neu zu vereinbaren. Vor diesem Hintergrund kam es in der deutschen Binnenschifffahrt – nach deutlichen Steigerungen im Jahr 2018 – im Jahr 2019 zu hohen Umsatzeinbußen. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes gingen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 – trotz steigender Gütermengen – um rund 11,9 % zurück. Sie lagen damit um rund 18,1 % unter dem Niveau des Jahres 2015 (siehe Abbildungen 25 und 26). Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen ist derzeit für das Jahr 2020 aufgrund des starken Nachfragerückgangs im Zuge der Corona-Krise und des hiermit einhergehenden Frachtpreisverfalls ein weiterer deutlicher Rückgang der Umsatzentwicklung zu erwarten.

Frachten- und
Umsatzentwicklung

Abbildung 25: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung ggü. Vorjahr in %



* Vorläufiger Wert

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 26: Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt seit 2011, Index (2015=100)



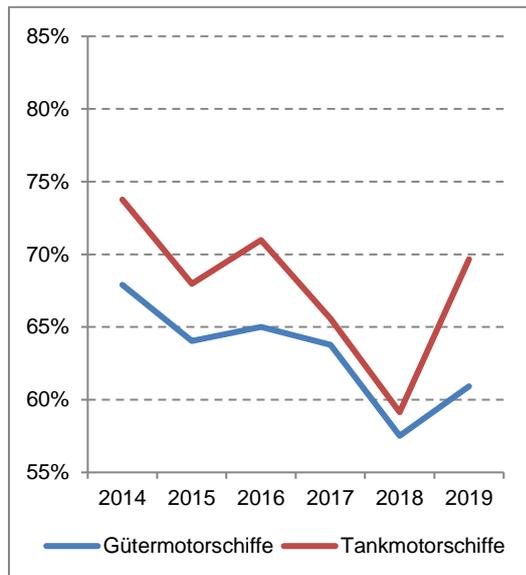
* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die gewichtsmäßige Auslastung der Gütermotor- und Tankmotorschiffe stieg im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr deutlich an (siehe Abbildung 27). Bei Gütermotorschiffen nahm sie im Durchschnitt von rund 57,5 % im Jahr 2018 auf rund 60,9 % im Jahr 2019 zu, bei Tankmotorschiffen stieg die durchschnittliche Auslastung von rund 59,1 % im Jahr 2018 um rund 10,6 Prozentpunkte auf rund 69,7 % im Jahr 2019. Trotz der jüngsten Anstiege reichten weder die Tank- noch die Gütermotorschiffe an ihre gewichtsmäßigen Auslastungsgrade aus dem Jahr 2014 heran. Abbildung 28 stellt die monatliche gewichtsmäßige Auslastung der Güter- und Tankschiffe für das Jahr 2019 der Entwicklung des Rheinpegels Kaub gegenüber. Letzterer dient einigen Binnenschifffahrtsunternehmen als Referenz zur Abrechnung von Kleinwasserzuschlägen. Der Zusammenhang der Auslastungsgrade der Frachtschiffe mit dem Pegelstand in Kaub ist deutlich erkennbar.

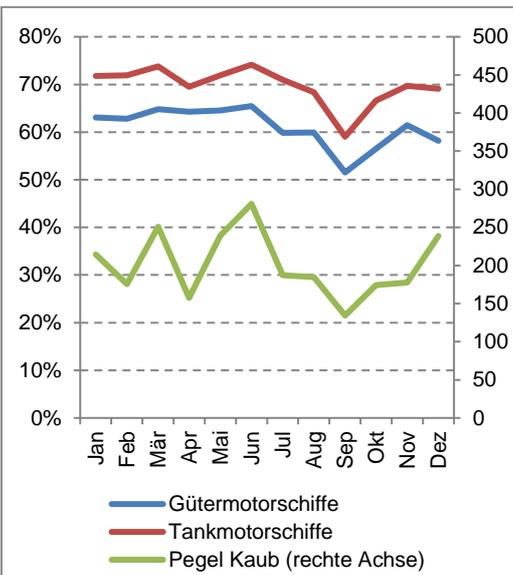
Gewichtsmäßige Auslastung der Binnenschiffe

Abbildung 27: Gewichtsmäßige Auslastung ausgewählter Schiffsarten seit 2014 in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 28: Gewichtsmäßige Auslastung ausgewählter Schiffsarten und Pegelstand (cm) in Kaub/Rhein in 2019



Quellen: Statistisches Bundesamt, Contargo. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Im Gegensatz zu den Umsätzen ist das Kostenniveau in der Binnenschifffahrt im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr weiter gestiegen. Der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl verteuerte sich von 65,72 Euro im Jahr 2018 auf 66,92 Euro im Jahr 2019. Dies bedeutete einen Anstieg von rund 1,8 %. Die Anwendung des neuen Tarifvertrags in der Güterbinnenschifffahrt lies zudem die Personalkosten weiter ansteigen. Nach über zweijährigen Verhandlungen einigten sich die Vertragspartner im Mai 2019 auf einen neuen Rahmentarifvertrag. Für den Zeitraum vom 01.05.2019 bis zum 29.02.2020 erfolgte eine Tarifierhöhung von rund 3,2 %. Für den Zeitraum vom 01.03.2020 bis zum 31.03.2021 ist eine weitere Erhöhung von rund 1,7 % vorgesehen. Für die Monate März und April 2019 gab es zudem eine Einmalzahlung in Höhe von 250 Euro. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten befragte Unternehmen des Weiteren von höheren Kosten für Reparaturen, Wartungsarbeiten und Versicherungen; dem standen fallweise geringere Zinsaufwendungen gegenüber.

Kosten

Bei Investitionen in neue Motoren ergeben sich seit dem Jahr 2019 zudem höhere Anforderungen aus der Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Straßenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte. Danach galten für das Jahr 2019 bereits deutlich verschärfte Grenzwerte (Kohlenmonoxyd, Kohlenwasserstoffe und Stickoxyde) für neue Antriebsanlagen bis 300 kW und seit dem Jahr 2020 auch für die größeren Motoren mit mehr als 300 kW, die hauptsächlich in der Binnenschifffahrt zum Einsatz kommen. Trotz der Möglichkeit einer Förderung über das Förderprogramm „Nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen“ stellt die Höhe der erforderlichen Investitionsmittel für die neuen Motoren

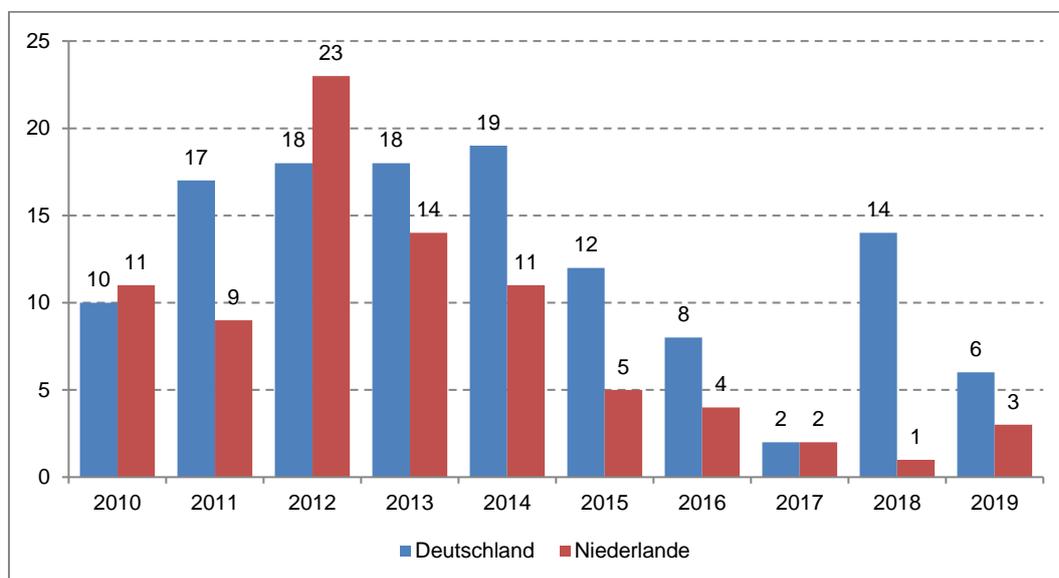
NRMM-VO

nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen insbesondere viele kleine und mittelständische Partikuliere vor große Herausforderungen.

Die Anzahl der Insolvenzen fiel im Jahr 2019 vergleichsweise gering aus. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurde gegen sechs Unternehmen in der deutschen Binnenschifffahrt ein Insolvenzverfahren eingeleitet (siehe Abbildung 29). Dies waren insgesamt acht Fälle weniger als im Jahr 2018. Mit Ausnahme der Jahre 2010 und 2012 lag die Anzahl der Insolvenzfälle in den Niederlanden in den letzten Jahren unter jener in Deutschland. Im Jahr 2019 wurde gegen drei niederländische Binnenschifffahrtsunternehmen ein Insolvenzverfahren eröffnet, zwei mehr als im Jahr 2018.

Insolvenzverfahren

Abbildung 29: Anzahl der zugelassen Insolvenzverfahren in Deutschland und den Niederlanden



Quelle: Statistisches Bundesamt, Centraal Bureau voor de Statistiek. Eigene Darstellung.

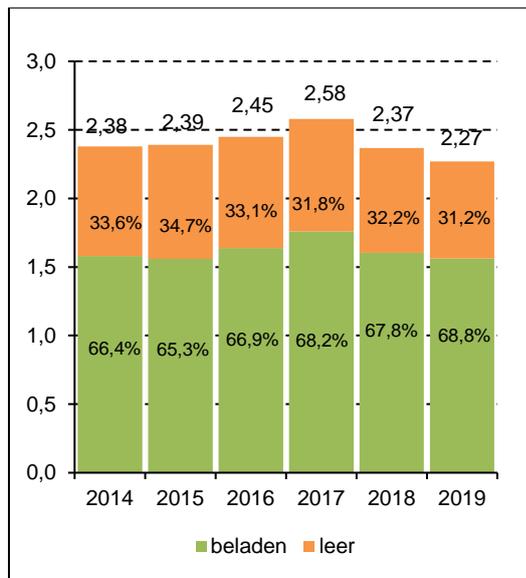
5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Das Containeraufkommen auf deutschen Wasserstraßen ging im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,1 % auf rund 2,27 Mio. TEU zurück (siehe Abbildung 30). Der Grund für diese Entwicklung liegt bei den in der Zeit des Niedrigwassers im Jahr 2018 längerfristig geschlossenen Verträgen zur Frachtübernahme, z.B. durch die Schiene, der im Bereich der Beförderung von Containern besonders zum Tragen kam. Der Anteil der Leercontainer, die von Reedereien häufig zu den Terminals ins Hinterland befördert und dort für die maritime Containerschifffahrt beladen werden, an der Gesamtzahl der beförderten Standardcontainer betrug im Jahr 2019 rund 31,2 %. Der Anteil von Leercontainern fiel daher im grenzüberschreitenden Empfang mit zuletzt rund 43,0 % entsprechend höher aus als im grenzüberschreitenden Versand mit rund 14,3 %. Insgesamt wurden im Jahr 2019 im grenzüberschreitenden Versand rund 0,91 Mio. TEU befördert, im grenzüberschreitenden Empfang rund 0,86 Mio. TEU (siehe Abbildung 31). Deutlich geringer fiel im Jahr 2019 die Anzahl der transportierten Standardcontainer im Binnenverkehr mit

Gesamtentwicklung

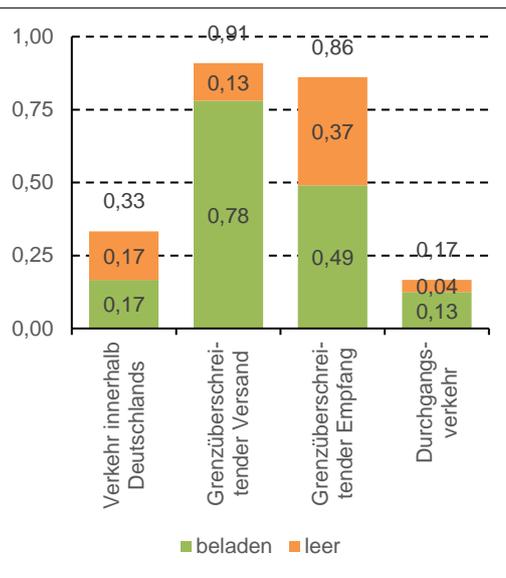
rund 0,33 Mio. TEU und im Durchgangsverkehr mit rund 0,17 Mio. TEU aus. Infolge der Corona-Krise haben sich in den großen Seehäfen die Containerumschläge, insbesondere mit Fernost, deutlich reduziert. Aufgrund voller Lager und hoher Umsatzrückgänge infolge des „Lockdowns“ haben zahlreiche deutsche Unternehmen Aufträge in Übersee storniert; viele wichtige Industriezweige in Deutschland sind von Exporteinbrüchen betroffen.

Abbildung 30: Containerbeförderung nach Beladungszuständen in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

Abbildung 31: Containerbeförderung nach Hauptverkehrsbeziehungen in 2019 in Mio. TEU

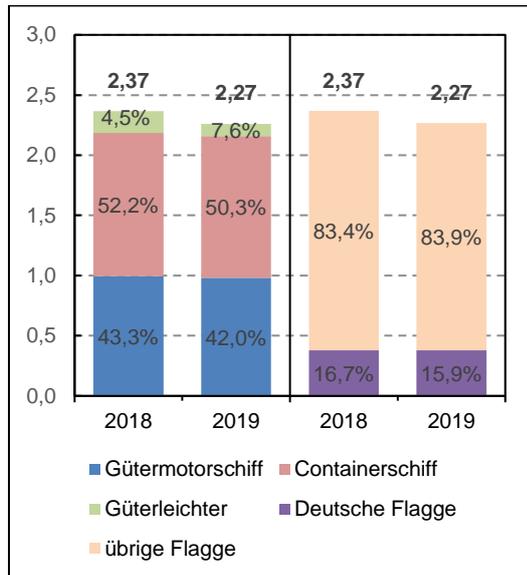


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung, eigene Darstellung.

Wie Abbildung 32 veranschaulicht, erreichten Binnenschiffe unter deutscher Flagge im Jahr 2019 mit rund 15,9 % weiterhin nur vergleichsweise geringe Anteile an den Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen (2018: 16,7 %). Die mit Abstand höchsten diesbezüglichen Anteile erreichen seit Jahren Binnenschiffe unter niederländischer Flagge. Rund die Hälfte der Containerbeförderungen erfolgt mittels Containerbinnenschiffen. Ihr Anteil am Gesamtbeförderungsaufkommen auf deutschen Wasserstraßen lag im Jahr 2019 auf TEU-Basis bei rund 50,3 %. Das übrige Containeraufkommen wurde mittels Gütermotorschiffen (42,0 %) und Güterleichtern (7,6 %) transportiert. Der überwiegende Teil des Containerumschlags findet auf dem Rhein mit seinen Nebenflüssen Main, Mosel und Neckar statt. Im Rheingebiet wurden im Jahr 2019 rund 78 % des gesamten Containerumschlags abgewickelt (2018: 79 %). Auf das Elbegebiet, das Mittellandkanalgebiet und das Wesergebiet entfielen im Jahr 2019 jeweils rund 6 % des bundesweiten Containerumschlags. Abbildung 33 stellt die Anteile der einzelnen Wasserstraßengebiete für die Jahre 2018 und 2019 gegenüber.

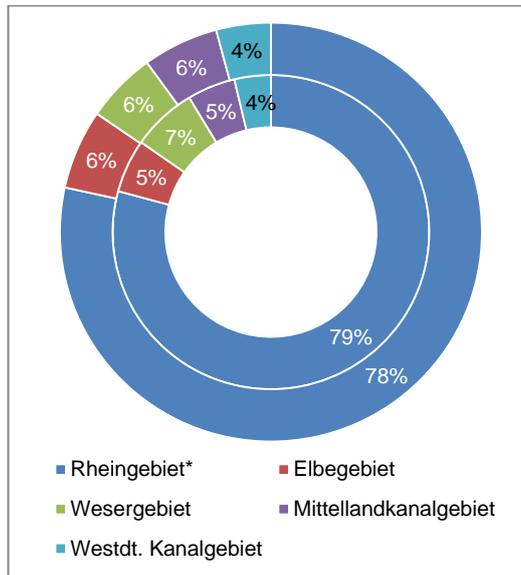
Containerumschlag nach Wasserstraßen; Flaggenanteile und Schiffsarten

Abbildung 32: Containerbeförderung nach Schiffsarten und Flaggen in Mio. TEU, Anteile in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 33: Containerumschlag in 2019 (äußerer Ring) und 2018 (innerer Ring) nach Wasserstraßengebieten, Anteile in %



* Einschl. Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Tonnage der auf deutschen Wasserstraßen beförderten Container erhöhte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,4 % auf rund 21,25 Mio. t (siehe Tabelle 15). Mit rund 10,44 Mio. t entfiel im Jahr 2019 knapp die Hälfte der gesamten Beförderungsmenge auf den grenzüberschreitenden Versand; im Vergleich zum Vorjahr stieg die Tonnage um rund 1,9 %. Im grenzüberschreitenden Empfang ging die Beförderungsmenge hingegen um rund 2,1 % auf rund 6,38 Mio. t zurück. Im Binnenverkehr ging zwar die Beförderungsmenge im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,1 % auf rund 2,45 Mio. t zurück, allerdings stieg die Anzahl der Ladungsträger bzw. Standardcontainer um rund 0,6 % bzw. rund 1,6 %. Eine gegenläufige Entwicklung zeigte sich im Durchgangsverkehr. Er wies einen Anstieg der beförderten Tonnage bei gleichzeitigem Rückgang der Ladungsträger und Standardcontainer auf. Durch den Anstieg der Gesamtbeförderungsmenge bei gleichzeitigem Rückgang der ermittelten Standardcontainer (TEU) erhöhte sich das Durchschnittsgewicht eines Standardcontainers von rund 8,4 t im Jahr 2018 auf rund 11,8 t im Jahr 2019.

Containerumschlag nach Verkehrsbeziehungen

Tabelle 15: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2019

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (in Mio. t) ¹	21,25	2,45	6,38	10,44	1,97
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	1,44	0,21	0,54	0,58	0,10
TEU (in Mio.)	2,27	0,33	0,86	0,91	0,17
<i>Veränderung 2019 ggü. 2018 in %</i>					
Beförderungsmenge ¹	0,4	-1,1	-2,1	1,9	2,9
Anzahl der Ladungsträger	-4,2	0,6	-1,2	-3,2	-27,8
TEU	-4,1	1,6	-1,6	-2,8	-26,8

¹⁾ Einschließlich Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 16 stellt die Containerbeförderungen in den Jahren 2018 und 2019 im Seehafen-Hinterlandverkehr differenziert dar. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden zwischen dem Seehafen Hamburg und Binnenhäfen im deutschen Hinterland im Jahr 2019 rund 143,8 Tsd. TEU mit dem Binnenschiff befördert, rund 13,1 % mehr als im Jahr 2018. Die Verkehre zwischen den deutschen Binnenhäfen und den Bremischen Häfen gingen mit rund 24,9 % im Vergleichszeitraum hingegen deutlich zurück. Der Großteil der Seehafen-Hinterlandverkehre entfällt auf die ZARA-Häfen, vor allem Rotterdam und Antwerpen. Von den insgesamt rund 1.770,7 Tsd. TEU, die im Jahr 2019 im grenzüberschreitenden Verkehr befördert wurden, entfielen rund 1.737,4 Tsd. TEU bzw. ein Anteil von rund 97,5 % auf die ZARA-Häfen. Dabei beliefen sich im Jahr 2019 allein die Seehafen-Hinterlandverkehre von und nach Rotterdam bzw. Antwerpen auf rund 987,5 Tsd. TEU bzw. rund 745,6 Tsd. TEU. Der Seehafen Amsterdam zählt zu den größten Treibstoffhäfen der Welt; Containerumschläge spielen nur eine nachrangige Rolle. Mit rund 3.600 TEU fiel das Beförderungsaufkommen von Containern zwischen Amsterdam und deutschen Binnenhäfen im Jahr 2019 entsprechend gering aus. Aufgrund vergleichsweise langer Fahrtzeiten und Beschränkungen bezüglich der einsetzbaren Schiffsgrößen ist das belgische Zeebrügge für die deutsche Containerbinnenschifffahrt ebenfalls von geringer Bedeutung. Im Durchgangsverkehr in bzw. aus Richtung Seehäfen wurden im Jahr 2019 rund 167,0 Tsd. TEU auf deutschen Wasserstraßen befördert, rund 61,2 Tsd. TEU weniger als im Jahr 2018.

Containerbeförderungen
im Seehafen-
Hinterlandverkehr

Tabelle 16: Seehafen-Hinterlandverkehr in den Jahren 2018 und 2019 nach Hauptverkehrsverbindungen in 1.000 TEU

Hauptverkehrsverbindung	2018	2019	Differenz	
			absolut	in %
Binnenverkehr	327,7	333,0	5,3	1,6
darunter:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Hamburg	127,1	143,8	16,7	13,1
Deutsche Binnenhäfen <=> Bremen/Bremerhaven	64,7	48,9	-15,8	-24,9
Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr	1.810,8	1.770,7	-40,1	-2,2
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> andere ausl. Binnenhäfen	28,6	33,3	4,7	16,4
Deutsche Binnenhäfen <=> ZARA-Häfen	1.782,3	1.737,4	-44,9	-2,5
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Antwerpen	759,3	745,6	-13,7	-1,8
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Rotterdam	1.017,6	987,5	-30,1	-3,0
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Amsterdam	5,4	3,6	-1,8	-33,3
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Zeebrügge	0,0	0,6	0,6	-
Durchgangsverkehr	228,2	167,0	-61,2	-26,8

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Anhang A

Tabelle A: Kabotage und Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird, für die Jahre 2011 bis 2019

Land	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränd. in % d 19/18	Kabotage-Durchdringungsrate in %	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	Kabotage in Mio. tkm											Kabotage-Durchdringungsrate in %								
Belgien	1.141,3	1.096,6	1.369,3	1.244,0	1.457,1	1.740,4	1.872,5	1.611,7	1.673,9	3,9	46,7	5,07	4,79	5,53	4,99	5,29	6,08	6,80	5,76	5,62
Bulgarien	12,6	5,3	18,8	9,4	22,9	12,0	8,2	8,9	13,9	55,3	10,4	0,19	0,08	0,26	0,14	0,32	0,16	0,10	0,11	0,24
Tschechien	84,0	85,1	63,5	96,1	310,0	192,9	181,4	199,3	286,4	43,7	241,1	0,56	0,59	0,41	0,57	1,44	0,85	0,82	0,84	1,13
Dänemark	323,5	348,7	357,0	331,0	354,7	324,8	427,6	415,7	340,7	-18,0	5,3	2,62	2,76	2,84	2,49	2,75	2,43	3,29	3,33	2,72
Deutschland	6.716,8	8.338,5	9.976,2	12.157,9	12.448,6	16.184,8	20.377,8	19.176,6	22.939,8	19,6	241,5	2,55	3,29	3,88	4,57	4,57	5,82	7,22	6,73	8,02
Estland	2,8	13,5	33,7	2,8	12,7	24,2	45,1	43,4	31,9	-26,6	1.054,6	0,18	0,84	2,08	0,18	0,83	1,34	0,92	2,53	1,85
Irland	164,5	146,5	234,0	152,3	205,6	169,5	221,4	191,6	212,0	10,7	28,9	2,22	2,00	3,24	2,00	2,66	1,84	2,35	2,04	2,13
Griechenland	195,8	72,4	131,7	221,3	58,5	161,6	161,9	97,8	100,1	2,3	-48,9	1,16	0,45	1,04	1,46	0,39	0,96	1,04	0,63	0,65
Spanien	703,2	639,4	976,0	1.149,2	1.268,6	1.310,6	1.735,7	1.594,8	2.108,6	32,2	199,9	0,49	0,48	0,76	0,89	0,92	0,90	1,11	1,00	1,26
Frankreich	6.130,1	6.313,7	7.451,2	7.700,5	8.382,9	9.754,6	11.369,0	10.970,9	12.288,8	12,0	100,5	3,52	3,88	4,57	4,85	5,60	6,34	6,80	6,34	6,80
Kroatien	1,0	1,1	2,7	1,1	1,3	7,0	9,7	16,6	12,0	-27,5	1.088,9	0,02	0,03	0,06	0,03	0,03	0,18	0,23	0,39	0,28
Italien	1.468,1	1.301,1	1.797,8	1.769,2	1.917,0	1.915,0	2.294,9	1.785,2	2.294,2	28,5	56,3	1,14	1,15	1,58	1,70	1,81	1,87	2,11	1,57	1,84
Lettland	8,0	4,6	4,7	17,3	13,5	19,3	7,8	36,7	23,6	-35,7	193,9	0,31	0,18	0,17	0,65	0,50	0,70	0,25	1,07	0,71
Litauen	6,8	6,9	74,4	28,3	21,4	28,9	53,0	133,5	93,8	-29,7	1.271,0	0,30	0,28	2,87	1,02	0,73	0,97	1,65	3,56	2,59
Luxemburg	19,5	6,9	11,6	9,7	18,1	21,4	30,5	13,3	18,1	36,4	-7,2	2,92	0,65	1,47	0,86	2,86	3,22	4,81	2,02	2,67
Ungarn	71,5	49,8	47,2	61,0	56,5	64,7	60,6	79,3	118,0	48,7	64,9	0,69	0,55	0,51	0,64	0,55	0,56	0,51	0,61	0,89
Niederlande	495,7	501,1	566,9	767,5	727,2	1.054,9	894,6	801,3	1.096,4	36,8	121,2	1,66	1,78	1,68	2,27	2,19	2,99	2,61	2,22	2,95
Österreich	543,6	718,2	760,9	773,7	784,6	923,4	955,8	1.049,3	1.018,4	-2,9	87,3	3,75	4,99	5,34	5,21	5,04	5,52	5,59	6,07	5,79
Polen	69,6	103,8	68,0	89,0	98,5	174,7	122,5	129,6	143,7	10,9	106,5	0,08	0,12	0,07	0,09	0,09	0,16	0,10	0,11	0,12
Portugal	30,3	76,1	45,4	38,9	47,6	71,9	53,3	117,5	118,5	0,9	291,3	0,24	0,76	0,47	0,39	0,44	0,69	0,50	1,11	1,10
Rumänien	31,2	124,1	48,9	56,8	73,7	63,9	108,0	64,4	79,2	23,0	153,9	0,26	0,97	0,39	0,47	0,61	0,48	0,79	0,45	0,47
Slowenien	11,6	8,6	8,2	10,6	9,7	10,5	42,6	33,0	30,1	-8,8	158,7	0,54	0,47	0,43	0,52	0,47	0,50	1,84	1,45	1,30
Slowakei	68,5	98,2	84,3	104,8	119,8	110,8	96,3	99,4	136,2	37,0	98,9	1,39	1,91	1,83	2,03	2,25	1,92	1,51	1,52	2,00
Finnland	44,3	68,5	54,6	85,9	105,6	64,6	93,0	97,2	112,0	15,2	153,0	0,19	0,31	0,26	0,42	0,49	0,26	0,35	0,37	0,42
Schweden	1.022,4	795,2	1.236,4	1.336,8	1.397,5	1.731,9	1.643,7	1.578,8	1.820,2	15,3	78,0	3,23	2,76	4,21	3,60	3,59	4,27	4,13	3,77	4,38
Vereinigtes Königreich	1.042,7	1.052,4	1.052,6	1.399,9	1.461,5	1.824,4	1.585,8	1.196,5	1.527,2	27,6	46,5	0,73	0,74	0,80	1,09	1,02	1,17	1,01	0,74	0,93
EU-28 insgesamt	20.409,4	21.976,3	26.475,7	29.614,9	31.375,2	37.962,8	44.422,6	41.542,4	48.637,6	17,1	138,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EU-15 insgesamt	20.041,8	21.475,2	26.021,6	29.137,7	30.635,2	37.253,8	43.717,5	40.698,3	47.668,9	17,1	137,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EU-13 insgesamt	367,6	501,1	454,1	477,2	740,0	708,9	705,0	844,1	968,7	14,8	163,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Anm.: EU-28: Alle EU-Mitgliedstaaten. EU-15: Alle EU-Mitgliedstaaten, die vor 2004 der EU beigetreten sind. EU-13: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind.

Für Malta und Zypern werden von Eurostat keine Daten ausgewiesen.

Farbskala von grün über weiß nach rot (aufsteigende Werte).

Quelle: Eurostat (Stand: 4.8.2020). Eigene Berechnungen.

Anhang B

Tabelle B: Straßenkabotage durch Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern im Zeitraum von 2011 bis 2019

Meldeland	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	d 12/11	d 13/12	d 14/13	d 15/14	d 16/15	d 17/16	d 18/17	d 19/18
	in Mio. tkm										Veränderung in %						
Polen	3.796,6	5.284,6	7.378,8	8.634,2	9.549,7	12.972,0	17.896,7	16.637,4	20.984,6	39,2	39,6	17,0	10,6	35,8	38,0	-7,0	26,1
Litauen	81,9	160,3	311,1	506,1	917,8	1.404,1	2.567,3	3.884,6	5.109,7	95,8	94,1	62,7	81,4	53,0	82,8	51,3	31,5
Rumänien	207,1	504,9	1.007,9	1.402,7	1.755,4	3.038,5	3.921,1	3.724,7	4.083,2	143,8	99,6	39,2	25,1	73,1	29,0	-5,0	9,6
Spanien	1.831,7	1.948,9	2.353,4	2.177,0	2.472,9	2.372,3	2.780,9	2.718,5	2.932,8	6,4	20,8	-7,5	13,6	-4,1	17,2	-2,2	7,9
Niederlande	2.549,5	2.508,5	2.570,2	2.428,9	2.274,7	1.961,7	1.958,0	1.950,6	1.909,3	-1,6	2,5	-5,5	-6,3	-13,8	-0,2	-0,4	-2,1
Deutschland	2.028,0	1.763,6	1.789,3	1.774,6	1.791,8	1.614,4	1.659,8	1.531,7	1.653,8	-13,0	1,5	-0,8	1,0	-9,9	2,8	-7,7	8,0
Belgien	1.098,8	947,5	944,3	953,0	1.528,4	1.629,3	1.326,3	962,4	1.376,6	-13,8	-0,3	0,9	60,4	6,6	-18,6	-27,4	43,0
Luxemburg	1.844,5	1.396,9	1.763,7	1.943,1	1.510,4	1.545,0	1.398,3	1.205,6	1.368,1	-24,3	26,3	10,2	-22,3	2,3	-9,5	-13,8	13,5
Slowenien	503,3	475,1	550,6	653,2	764,7	935,9	1.059,3	991,2	1.263,2	-5,6	15,9	18,6	17,1	22,4	13,2	-6,4	27,4
Bulgarien	764,4	1015,6	1178,0	1536,4	1502,0	2576,0	2.163,2	1.017,8	1.173,5	32,9	16,0	30,4	-2,2	71,5	-16,0	-52,9	15,3
Slowakei	646,5	831,6	859,7	1.138,2	1.309,6	1.447,3	1.385,7	1.263,2	1.149,2	28,6	3,4	32,4	15,1	10,5	-4,3	-8,8	-9,0
Portugal	824,5	903,8	1.189,7	1.457,5	1.199,0	1.307,8	1.340,7	1.112,3	1.093,6	9,6	31,6	22,5	-17,7	9,1	2,5	-17,0	-1,7
Lettland	259,4	330,3	312,4	453,5	684,4	816,6	1.028,6	920,9	1.068,2	27,3	-5,4	45,1	50,9	19,3	26,0	-10,5	16,0
Ungarn	550,0	690,4	878,5	1.000,2	953,3	1.146,2	1.227,3	1.069,4	905,1	25,5	27,3	13,9	-4,7	20,2	7,1	-12,9	-15,4
Italien	413,8	359,7	339,3	451,7	406,9	501,6	465,0	597,0	522,1	-13,1	-5,6	33,1	-9,9	23,3	-7,3	28,4	-12,6
Österreich	497,6	514,1	611,5	587,3	467,9	487,5	478,7	549,4	513,2	3,3	19,0	-4,0	-20,3	4,2	-1,8	14,8	-6,6
Tschechien	937,4	1219,0	1344,0	1371,0	1147,9	986,5	613,9	463,9	511,6	30,0	10,3	2,0	-16,3	-14,1	-37,8	-24,4	10,3
Frankreich	313,0	250,4	297,4	299,1	185,0	248,7	281,6	378,8	369,6	-20,0	18,8	0,6	-38,1	34,4	13,2	34,5	-2,4
Irland	317,6	253,1	216,4	194,7	243,0	243,5	304,4	242,9	325,9	-20,3	-14,5	-10,0	24,8	0,2	25,0	-20,2	34,2
Estland	272,7	311,0	280,5	366,9	447,2	498,7	343,8	390,1	282,6	14,0	-9,8	30,8	21,9	11,5	-31,1	13,5	-27,6
Finnland	118,0	110,1	239,4	249,9	208,0	249,4	200,7	122,0	272,2	-6,7	117,5	4,4	-16,8	19,9	-19,5	-39,2	123,1
Kroatien	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	19,2	51,9	160,9	186,0	260,6	-	-	-	-	170,9	209,9	15,6	40,1
Verein. Königreich	254,8	233,7	336,3	190,2	258,0	243,5	309,4	223,5	241,4	-8,3	43,9	-43,4	35,6	-5,6	27,1	-27,8	8,0
Dänemark	370,6	389,4	321,2	360,5	384,8	245,1	216,0	175,7	170,6	5,1	-17,5	12,2	6,7	-36,3	-11,9	-18,7	-2,9
Schweden	144,0	139,8	101,5	99,4	57,2	70,7	130,2	83,5	113,1	-2,9	-27,4	-2,0	-42,5	23,7	84,1	-35,8	35,4
Griechenland	k.A.	k.A.	2,7	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	-	-	-	-	-	-	-	-

k.A. - keine Angaben.

Quelle: Eurostat (Stand: 4.8.2020). Eigene Berechnungen.

Anhang C

Tabelle C: Kabotage in Deutschland im Zeitraum von 2011 bis 2019 nach Herkunftsstaaten der Fahrzeuge

Land	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränderung in %				Anteile in %			
	in Mio. tkm										d 16/15	d 17/16	d 18/17	d 19/18	2016	2017	2018
Insgesamt	6.716,8	8.338,5	9.976,2	12.157,9	12.448,6	16.184,8	20.377,8	19.176,6	22.939,8	30,0	25,9	-5,9	19,6	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>darunter:</i>																	
Belgien	133,0	126,3	103,3	93,2	182,6	119,8	110,0	93,9	151,6	-34,4	-8,2	-14,6	61,4	0,7	0,5	0,5	0,7
Bulgarien	61,6	338,2	172,1	583,1	368,4	465,4	562,3	299,4	243,7	26,3	20,8	-46,8	-18,6	2,9	2,8	1,6	1,1
Dänemark	118,3	113,2	90,9	89,1	106,2	56,2	57,0	20,7	43,7	-47,1	1,4	-63,6	110,4	0,3	0,3	0,1	0,2
Estland	40,2	45,9	39,1	57,3	92,9	116,9	55,4	55,1	27,4	25,9	-52,6	-0,6	-50,3	0,7	0,3	0,3	0,1
Finnland	-	-	-	-	-	46,4	-	-	-	-	-	-	-	0,3	-	-	-
Frankreich	41,6	25,9	32,1	41,6	34,3	38,4	54,5	81,1	49,0	11,9	42,0	48,9	-39,6	0,2	0,3	0,4	0,2
Griechenland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Irland	-	17,1	-	4,4	6,0	4,1	13,5	3,3	3,0	-31,5	230,0	-75,4	-8,5	0,0	0,1	0,0	0,0
Italien	167,2	199,2	154,4	189,6	158,0	165,0	223,7	227,1	211,9	4,4	35,6	1,5	-6,7	1,0	1,1	1,2	0,9
Kroatien	-	-	-	-	19,2	47,1	110,8	108,4	156,3	145,7	135,3	-2,2	44,2	0,3	0,5	0,6	0,7
Lettland	59,4	79,1	74,4	157,0	228,0	226,6	201,5	163,1	267,9	-0,6	-11,1	-19,1	64,3	1,4	1,0	0,9	1,2
Litauen	30,8	64,7	135,8	162,6	271,0	463,6	897,8	1.295,3	1.947,8	71,1	93,6	44,3	50,4	2,9	4,4	6,8	8,5
Luxemburg	398,1	407,3	365,6	400,5	234,4	250,6	182,5	175,7	210,9	6,9	-27,2	-3,7	20,0	1,5	0,9	0,9	0,9
Niederlande	1.242,4	1.147,3	1.449,0	1.196,3	1.138,8	962,2	960,0	1.019,4	1.010,9	-15,5	-0,2	6,2	-0,8	5,9	4,7	5,3	4,4
Österreich	417,3	424,4	498,4	474,3	375,2	392,2	370,2	448,0	375,8	4,5	-5,6	21,0	-16,1	2,4	1,8	2,3	1,6
Polen	2.140,1	3.363,1	4.431,2	5.878,3	6.389,8	9.277,8	13.117,0	12.031,6	15.294,7	45,2	41,4	-8,3	27,1	57,3	64,4	62,7	66,7
Portugal	90,3	28,7	31,9	41,4	32,8	40,3	60,5	18,1	49,5	23,1	50,0	-70,1	7,6	0,2	0,3	0,1	0,1
Rumänien	58,7	152,0	332,4	472,3	582,2	1.139,0	1.264,0	1.184,8	1.118,5	95,6	11,0	-6,3	-5,6	7,0	6,2	6,2	4,9
Schweden	111,0	70,5	63,4	35,5	8,8	18,2	-	38,1	36,7	106,2	-	-	-3,7	0,1	-	0,2	0,2
Slowakei	211,0	251,7	256,3	442,3	462,7	480,9	466,2	411,1	443,0	3,9	-3,1	-11,8	7,8	3,0	2,3	2,1	1,9
Slowenien	193,9	229,0	203,0	258,4	374,9	434,7	467,7	418,0	473,0	16,0	7,6	-10,6	13,2	2,7	2,3	2,2	2,1
Spanien	90,3	85,4	87,3	100,4	46,6	86,4	79,3	95,3	66,7	85,5	-8,2	20,2	-30,0	0,5	0,4	0,5	0,3
Tschechien	630,1	769,0	898,2	853,7	664,2	635,1	427,1	316,9	297,4	-4,4	-32,7	-25,8	-6,2	3,9	2,1	1,7	1,3
Ungarn	252,8	302,8	419,9	502,3	503,3	616,0	610,9	526,5	396,0	22,4	-0,8	-13,8	-24,8	3,8	3,0	2,7	1,7
Verein. Königreich	4,7	6,2	6,7	9,9	21,7	16,0	7,1	0,6	1,3	-26,1	-55,7	-91,6	119,2	0,1	0,0	0,0	0,0

(-) Nicht verfügbar.

Quelle: Eurostat (Stand: 4.8.2020). 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 Verkehr und digitale Infrastruktur
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: Oktober 2020

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
