



Bundesaamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2021

## Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Gesamtentwicklung	4
2.1	Volkswirtschaftliche Entwicklung	4
2.2	Verkehrliche Entwicklung	6
2.2.1	Gesamtverkehr	6
2.2.2	Verkehr nach Güterabteilungen	8
3	Straßengüterverkehr	11
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	11
3.1.1	Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	11
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen	15
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	16
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	17
4	Eisenbahngüterverkehr	23
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	23
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	24
4.3	Kombinierter Verkehr Straße - Schiene	27
5	Binnenschiffsgüterverkehr	31
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	31
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	34
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	39

## 1 Zusammenfassung

Nach der rezessiven Entwicklung im Jahr 2020 verzeichnete die deutsche Wirtschaft unter dem Eindruck der Corona-Pandemie zum Jahresbeginn 2021 zunächst einen weiteren Rückgang der Wirtschaftsleistung, bevor im Frühjahr und Sommer eine Erholung einsetzte. In nahezu allen Wirtschaftsbereichen stieg die Bruttowertschöpfung nach Rückgängen im 1. Quartal 2021 in den beiden Folgequartalen gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen an. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Lockerungen im Rahmen der Corona-Pandemie legten ab dem 2. Quartal 2021 auch die privaten Konsumausgaben wieder zu. Die wirtschaftliche Erholung spiegelte sich im 1. Halbjahr 2021 in einem Anstieg der Verkehrsnachfrage wider. So erhöhte sich die in Deutschland im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 insgesamt um rund 2,1 % auf knapp 1,8 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland legte um rund 6,5 % auf rund 229,6 Mrd. tkm zu (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Der Straßengüterverkehr wies dabei von allen Landverkehrsträgern die geringsten Leistungszuwächse auf (+3,0 %) – allerdings hatte er im Gesamtjahr 2020 auch die geringsten Rückgänge zu verzeichnen. Der Schienengüterverkehr (+16,8 %) und die Binnenschifffahrt (+4,4 %) verbuchten überdurchschnittliche Zunahmen und profitierten dabei u.a. von der steigenden Beförderungsnachfrage für diverse Massengüter und im Kombinierten Verkehr.

Gesamtentwicklung

Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen war in der ersten Jahreshälfte 2021 durch Leistungszuwächse im gewerblichen Verkehr (+4,6 %) und Rückgänge im Werkverkehr (-5,3 %) geprägt. Positive Impulse kamen u.a. aus dem weiterhin boomenden Online-Handel. Die höchsten prozentualen Zuwächse verzeichneten die grenzüberschreitenden Verkehre, die im Jahr 2020 noch hohe Rückgänge verbucht hatten. Nach Aufhebung der Mitte Februar 2021 vorübergehend eingeführten Grenzkontrollen zu Tschechien und Österreich wurde im weiteren Jahresverlauf 2021 kaum noch von Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr berichtet, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen. Im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung haben sich im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes die Einschätzungen der im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen in Bezug auf deren Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätsslage im Verlauf der ersten Jahreshälfte 2021 in der Tendenz insgesamt verbessert. Allerdings ließ der hohe nationale und internationale Wettbewerbsdruck – insbesondere zu Beginn des Jahres 2021 – trotz eines deutlichen Anstiegs der Kraftstoffkosten und weiter steigender Personalaufwendungen nur moderate Entgeltsteigerungen zu. Die Anzahl der Insolvenzen sank in der ersten Jahreshälfte 2021 – dank Aussetzung der Insolvenzantragspflicht – auf den niedrigsten Stand seit Jahren. Nach den starken Rückgängen im Vorjahr nahmen im Jahr 2021 die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen wieder zu; sie reichten jedoch bei weitem nicht an die Werte des Jahres 2019 heran.

Straßengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr wiesen alle Hauptverkehrsverbindungen im Vorjahresvergleich hohe Mengen- und Leistungszuwächse auf. Prozentual am höchsten fielen diese im grenzüberschreitenden Empfang und Versand aus; der aufkommensträchtige Binnenverkehr verzeichnete ebenfalls zweistellige Zuwachsraten. Hohe Aufkommenszuwächse verbuchte der Schienengüterverkehr im Vergleichszeitraum u.a. bei Metallen und Metallenerzeugnissen, Fahrzeugen sowie im Kombinierten Verkehr. Letzterer konnte sich bereits im Jahr 2020 – trotz hoher unterjähriger Rückgänge – weitgehend dem Negativtrend entziehen und wies im 1. Halbjahr 2021 Mengen- und Leistungszuwächse von rund 15,7 % bzw. 15,0 % auf. Das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern erhöhte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 12,4 % auf über 3,8 Mio. TEU. Am Anstieg der Verkehrsnachfrage partizipierten in der ersten Jahreshälfte 2021 sowohl bundeseigene als auch nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Der Branchenumsatz nahm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 vor allem aufgrund der höheren Verkehrsnachfrage um rund 7,7 % zu. Die Beförderungsentgelte stiegen lediglich moderat – trotz steigender Energiekosten und eines weiterhin hohen organisatorischen und administrativen Aufwandes infolge hoheitlicher und anderer Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Die bereits im 2. Halbjahr 2020 zu beobachtende leichte Entspannung bei den abgeschlossenen Vakanzzeiten für Lokführerinnen und Lokführer setzte sich in der ersten Jahreshälfte 2021 fort. Die bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen bewegten sich allerdings weiterhin über dem Angebot an Arbeitslosen mit diesem Zielberuf.

Schienengüterverkehr

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen legten die Transportmengen und die Verkehrsleistung in der ersten Jahreshälfte 2021 ebenfalls zu. Maßgeblich waren Zuwächse im grenzüberschreitenden Versand und Empfang; die anderen Hauptverkehrsverbindungen wiesen Rückgänge auf. Dabei verzeichnete die Binnenschifffahrt im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 vor allem im Bereich der trockenen Massengüter, u.a. bei Kohle und Eisenerzen, sowie im Containerbereich eine höhere Transportnachfrage. Die Seehafen-Hinterlandverkehre, die zu knapp 90 % zwischen deutschen Binnenhäfen und Rotterdam bzw. Antwerpen abgewickelt wurden, legten im Vergleichszeitraum um rund 10,3 % auf rund 1,04 Mio. TEU zu. In der Tankschifffahrt schwächte sich die Nachfrage nach Mineralöltransporten im 1. Halbjahr 2021 aufgrund von Vorzieheffekten zum Jahresende 2020, u.a. durch die Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe zum Jahresbeginn 2021, und hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie, insbesondere Restriktionen im Reiseverkehr, ab. Der Branchenumsatz in der deutschen Binnenschifffahrt stieg im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 insgesamt um rund 8,5 %, reichte damit jedoch nicht an das Niveau des 1. Halbjahres 2019 heran. Ein Grund war der hohe Wettbewerbs- und Preisdruck, insbesondere im Segment der größeren Schiffseinheiten im Rheinstromgebiet, infolgedessen im Rahmen von Neuausschreibungen nach Unternehmensangaben allenfalls leichte Frachterhöhungen durchsetzbar waren. Die Anzahl der Güter- und Tankmotorschiffe unter deutscher Flagge blieb im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 nahezu unverändert.

Binnenschifffahrt

## 2 Gesamtentwicklung

### 2.1 Volkswirtschaftliche Entwicklung

Nach der rezessiven Entwicklung im Jahr 2020 verzeichnete die deutsche Wirtschaft unter dem Eindruck der Corona-Pandemie zum Jahresbeginn 2021 zunächst einen weiteren Rückgang der Wirtschaftsleistung, bevor im Frühjahr und Sommer eine Erholung einsetzte. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal noch um 3,2 %, bevor es – nach dem starken Rückgang im Vorjahresquartal – im 2. Quartal 2021 um 10,4 % anstieg. Im 3. Quartal 2021 fiel es 2,5 % höher aus als im entsprechenden Vorjahresquartal. In nahezu allen Wirtschaftsbereichen stieg die Bruttowertschöpfung nach Rückgängen im 1. Quartal 2021 in den beiden Folgequartalen gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen an. Besonders hohe Anstiege der preisbereinigten Bruttowertschöpfung gab es mit Pluswerten von 22,1 % im 2. Quartal 2021 und 2,6 % im 3. Quartal 2021 im Verarbeitenden Gewerbe; im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe ging es im 2. und 3. Quartal 2021 mit Zuwächsen von 12,4 % bzw. 2,8 % gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen ebenfalls deutlich aufwärts. Im Baugewerbe legte die preisbereinigte Bruttowertschöpfung nach einem Rückgang im 1. Quartal 2021 (-4,5 %) in den beiden Folgequartalen um 3,1 % bzw. 3,5 % im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresquartalen zu. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen positive Wachstumsimpulse im Jahresverlauf sowohl von den staatlichen als auch den privaten Konsumausgaben. Im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen stiegen die staatlichen Konsumausgaben preisbereinigt im 1. Quartal 2021 um 2,4 %, im 2. Quartal 2021 um 6,0 % und im 3. Quartal 2021 um 2,2 %. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Lockerungen im Rahmen der Corona-Pandemie legten ab dem 2. Quartal 2021 auch die privaten Konsumausgaben wieder zu. Nachdem sie im 1. Quartal 2021 noch um 9,2 % gegenüber dem Vorjahresquartal zurückgegangen waren, erhöhten sie sich preisbereinigt in den beiden Folgemonaten um 6,5 % bzw. 1,6 %. Die Bruttoanlageinvestitionen stiegen nach einem Rückgang im 1. Quartal 2021 (-1,1 %) im 2. Quartal 2021 um 8,6 % und im 3. Quartal 2021 um 0,7 % an. Allerdings verzeichneten die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – im 3. Quartal 2021 im Vergleich zum Vorjahresquartal bereits wieder Rückgänge (-1,9 %). Die Bauinvestitionen wiesen nach einer Abnahme zum Jahresbeginn 2021 in den Folgequartalen Zuwächse auf; dabei wurde zuletzt u.a. in Wohnbauten mehr investiert als im Vorjahr.

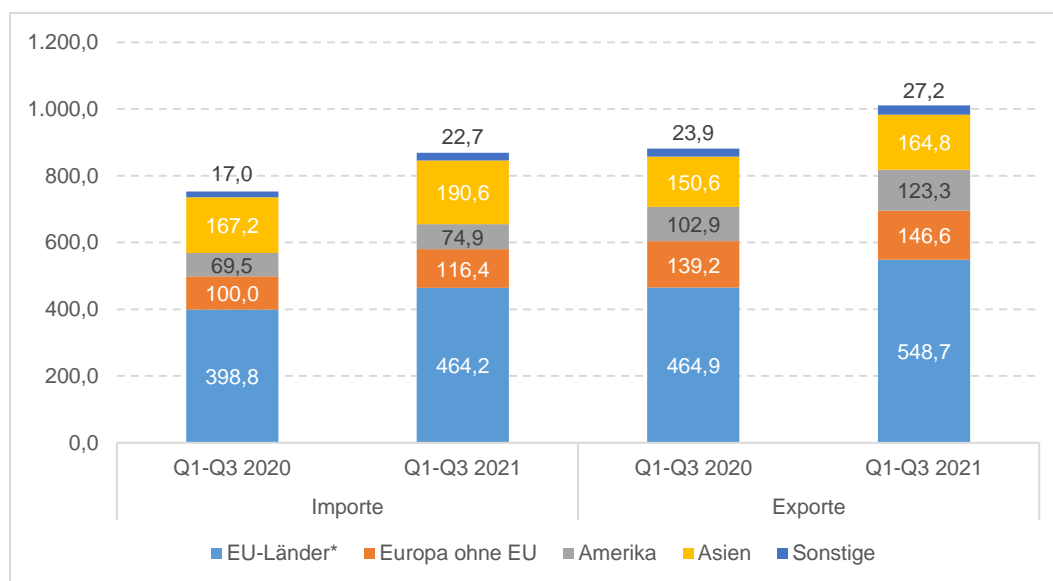
Bruttoinlandsprodukt

Nach dem zwischenzeitlich starken Einbruch im Jahr 2020 war der deutsche Außenhandel in den ersten drei Quartalen 2021 ebenfalls auf Erholungskurs. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Importe mit rund 868,8 Mrd. Euro nominal um rund 15,4 % über dem entsprechenden Vorjahreswert; die Exporte stiegen um knapp 14,7 % auf rund 1.010,6 Mrd. Euro. Der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels entfiel

Außenhandel

im Zeitraum von Januar bis September 2021 weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien (siehe Abbildung 1). Mit rund 548,7 Mrd. Euro lagen die deutschen Exporte in andere EU-Staaten (ohne Großbritannien) in den ersten drei Quartalen 2021 rund 18,0 % über dem Ergebnis des entsprechenden Vorjahreszeitraums; die Einfuhren nahmen um rund 16,4 % auf rund 464,2 Mrd. Euro zu. Mit Ausnahme von Zypern und Irland verzeichneten dabei die deutschen Ex- und Importe im Vorjahresvergleich mit allen EU-Staaten Zuwächse, überwiegend im zweistelligen Prozentbereich. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglieder der EU sind, erhöhte sich im Zeitraum von Januar bis September 2021 insgesamt um knapp 10,0 % auf rund 263,0 Mrd. Euro. Ein Grund waren starke wertmäßige Zuwächse der Importe aus der Russischen Föderation und Norwegen. Der deutsche Außenhandel mit Großbritannien verzeichnete in den ersten drei Quartalen 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hingegen sowohl einfuhr- als auch ausfuhrseitig eine Abnahme. Expansiv entwickelte sich im Vergleichszeitraum der deutsche Außenhandel mit Asien (+11,9 %) und Amerika (+15,0 %). In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel Deutschlands (Importe plus Exporte) lag die Volksrepublik China in den ersten drei Quartalen 2021 bezogen auf den Warenwert weiterhin an erster Stelle. Der positiven Gesamtentwicklung folgend stieg der deutsch-chinesische Außenhandel im Vergleich zu den ersten drei Quartalen 2020 um rund 14,2 %; dabei wiesen die Importe ein Plus von rund 15,8 % und die Exporte einen Zuwachs von rund 12,1 % auf. Auf den weiteren Rängen folgten in den ersten drei Quartalen 2021 die Niederlande, die Vereinigten Staaten, Frankreich, Polen, Italien, Österreich, die Schweiz und Belgien. Mit all diesen Staaten nahm das deutsche Außenhandelsvolumen im Vergleich zu den ersten drei Quartalen 2020 zu.

**Abbildung 1:** Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro



\* EU-Länder ohne Vereinigtes Königreich. Dessen Ausweisung erfolgt unter „Europa ohne EU“.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Statistischer Bericht Außenhandel – September 2021). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

## 2.2 Verkehrliche Entwicklung

### 2.2.1 Gesamtverkehr

In Deutschland erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 insgesamt um rund 2,1 % auf knapp 1,8 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland legte um rund 6,5 % auf rund 229,6 Mrd. tkm zu (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Dabei verzeichnete der Straßengüterverkehr von allen Landverkehrsträgern prozentual die geringsten Zuwächse – allerdings hatte er im Gesamtjahr 2020 auch die geringsten Rückgänge zu verzeichnen. Insgesamt wies der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Vergleichszeitraum einen Mengenzuwachs um rund 0,7 % auf knapp 1,5 Mrd. t und einen Leistungsanstieg um rund 3,0 % auf rund 143,1 Mrd. tkm auf.

Gesamtverkehr

**Tabelle 1:** Güterverkehr in Deutschland in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1</sup>		
	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr <sup>2,3</sup>	1.477,7	1.487,9	0,7	139,0	143,1	3,0
Schienen-güterverkehr <sup>4</sup>	156,7	178,0	13,6	52,8	61,7	16,8
Binnenschiffsgüterverkehr	94,8	99,1	4,5	23,7	24,7	4,4
Gesamter Güterverkehr <sup>3</sup>	1.729,2	1.765,0	2,1	215,5	229,6	6,5

<sup>1</sup> Verkehrsleistung in Deutschland, ausgenommen gebietsfremde Güterkraftfahrzeuge.

<sup>2</sup> Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr deutscher Fahrzeuge, ohne Kabotage.

<sup>3</sup> Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

<sup>4</sup> 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. Eigene Berechnungen.

Die höchsten absoluten und prozentualen Zuwächse verbuchte im 1. Halbjahr 2021 der Schienen-güterverkehr. Er verzeichnete nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 einen Anstieg der Transportmenge um rund 13,6 % auf rund 178,0 Mio. t und der Verkehrsleistung um rund 16,8 % auf rund 61,7 Mrd. tkm.<sup>1</sup> Die Binnenschiffahrt verbuchte in der ersten Jahreshälfte 2021 ebenfalls überdurchschnittliche Mengensteigerungen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nahm die in der Binnenschiffahrt auf deutschen Wasserstraßen beförderte Gütermenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 4,5 % auf rund 99,1 Mio. t zu; die Verkehrsleistung erhöhte sich um rund 4,4 % auf rund 24,7 Mrd. tkm. Sowohl die Binnenschiffahrt als auch der

<sup>1</sup> 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).

Schienengüterverkehr profitierten von der steigenden Beförderungsnachfrage für diverse Massengüter und im Kombinierten Verkehr.<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup> Er wird auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes im Bereich "Konjunkturindikatoren" bereitgestellt. Abbildung 2 stellt den Verlauf des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für den Zeitraum von Januar 2016 bis Dezember 2021 dar; ausgewiesen werden sowohl die Originalwerte als auch die kalender- und saisonbereinigten Werte. Letztere erreichten im Februar 2020 mit 115,9 ihren bis dahin höchsten Stand. Unter dem Einfluss der Corona-Krise folgte im März und insbesondere im April 2020 ein hoher Einbruch des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex. Mit 97,5 fiel der kalender- und saisonbereinigte Indexwert im April 2020 auf den niedrigsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Seitdem haben sich die Indexwerte schrittweise wieder erholt und zwischenzeitlich das Vorkrisenniveau übertroffen; im Dezember 2020 erreichte der kalender- und saisonbereinigte Wert mit 118,4 den höchsten, im März 2021 mit 118,2 den zweithöchsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Nach einem zwischenzeitlichen Rückgang bis auf einen Wert von 112,9 im August 2021, wies der kalender- und saisonbereinigte Fahrleistungsindex in den letzten Monaten des Jahres 2021 erneut eine steigende Tendenz auf. Im Dezember 2021 erreichte er mit einem Wert von 117,9 den dritthöchsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum.

Lkw-Maut-  
Fahrleistungsindex

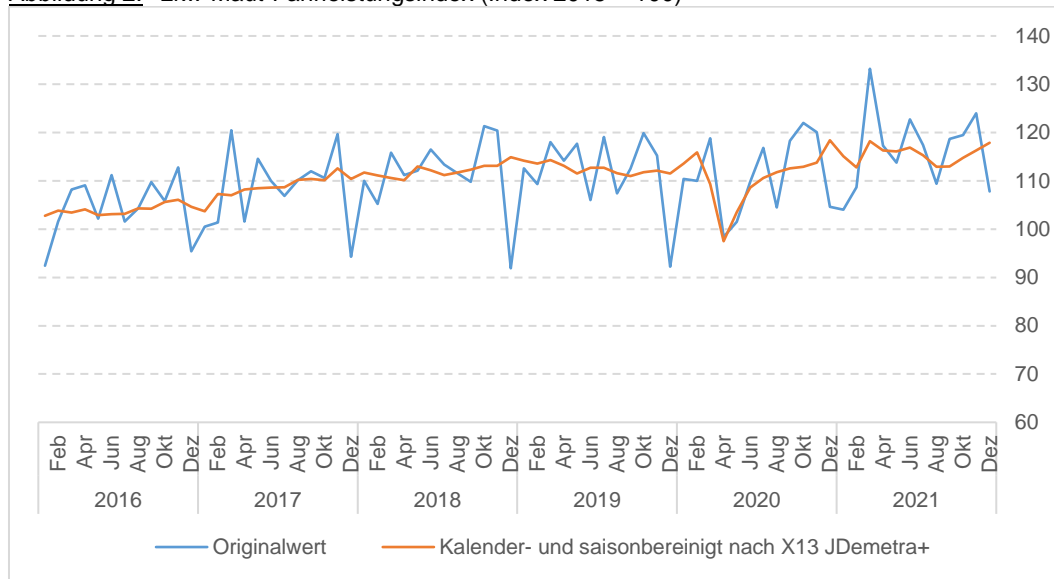
---

<sup>2</sup> Auf die an dieser Stelle üblicherweise folgende Darstellung der Ergebnisse der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – hier die Kurzfristprognose Sommer 2021 – wird im vorliegenden Bericht verzichtet, da diese aufgrund des Erstellungszeitraums die aktuellen Entwicklungen in der Ukraine nicht berücksichtigt, ihre Aussagekraft in Bezug auf die Jahre 2022 und 2023 mithin stark eingeschränkt ist.

<sup>3</sup> 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.



Abbildung 2: 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 1. Halbjahren 2020 und 2021 nach Güterabteilungen. Maßgeblich für die Zuwächse im Straßengüterverkehr waren im Halbjahresvergleich vor allem höhere Aufkommen in der volumenträchtigen Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (+3,0 %) sowie vor dem Hintergrund eines anhaltenden Booms im Online-Handel, der durch die Corona-Pandemie weiteren Schub erhielt, Zunahmen bei Post- und Paket-sendungen (+20,9 %) und beim Sammelgut (+8,9 %). Deutlichere Aufkommensrückgänge zeigten sich im Straßengüterverkehr im Vergleichszeitraum hingegen bei chemischen Erzeugnissen (-5,0 %) sowie sonstigen Mineralerzeugnissen (-8,1 %), unter die u.a. Glas und Zement fallen. Wie der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt verzeichnete der Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2021 aufgrund einer geringeren Nachfrage nach Kerosin, Benzin und Diesel zudem hohe Beförderungsrückgänge bei Kokerei- und Mineralölerzeugnissen. Die prozentualen Aufkommensrückgänge fielen dabei im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 auf der Straße mit rund 17,6 % höher aus als auf der Schiene (-12,3 %) und der Binnenwasserstraße (-7,3 %).

Heterogene  
Nachfrageentwicklung  
- Straße

**Tabelle 2:** Güterverkehr in den 1. Halbjahren 2020 und 2021 nach Verkehrsträgern und Güterabteilungen

Güterabteilungen (NST-2007)	Straßengüterverkehr <sup>1</sup>			Schienengüterverkehr <sup>2</sup>			Binnenschifffahrt		
	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mio. t			in Mio. t		
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	75,2	76,6	2,0	3,9	5,2	34,1	7,4	7,3	-1,3
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas <sup>3</sup>	1,9	2,3	21,9	11,0	11,1	1,2	8,2	10,6	29,1
Erze, Steine u. Erden u.ä.	412,1	424,7	3,0	21,7	24,8	14,2	24,8	27,0	8,7
Nahrungs- und Genussmittel	163,1	160,8	-1,4	1,1	1,0	-4,2	4,3	3,9	-8,7
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä. <sup>3</sup>	2,5	2,6	3,5	0,0	0,0	125,8	0,1	0,1	17,4
Holz., Papier, Pappe, Druckerz.	51,9	55,9	7,7	3,7	5,4	42,9	1,5	1,6	11,2
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	42,8	35,3	-17,6	19,4	17,0	-12,3	18,1	16,7	-7,3
Chemische Erzeugnisse etc.	71,3	67,7	-5,0	12,3	13,1	6,6	10,5	11,0	4,4
Sonst. Mineralerzeugnisse	181,6	167,0	-8,1	4,6	5,1	10,0	1,5	1,4	-5,6
Metalle und Metallerzeugnisse	65,6	66,0	0,6	23,4	29,9	27,6	4,5	4,7	5,3
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	19,5	19,7	0,6	0,2	0,3	44,8	0,3	0,4	38,7
Fahrzeuge	34,0	39,1	15,2	4,0	5,2	28,8	0,5	0,5	-0,5
Möbel, Musikinstrumente u.ä. <sup>3</sup>	6,0	6,7	12,8	0,0	0,0	-29,1	0,3	0,1	-68,4
Sekundärrohstoffe, Abfälle	129,5	127,5	-1,6	4,8	5,8	19,7	5,7	5,9	4,3
Post, Pakete	31,0	37,5	20,9	-	-	-	-	-	-
Geräte u. Material zur Güterbef.	42,5	43,6	2,6	2,9	3,3	14,6	0,6	0,7	17,1
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	39,7	38,1	-4,0	0,0	0,0	-75,0	0,0	0,0	281,3
Sammelgut	107,4	117,0	8,9	1,4	2,0	42,9	0,0	0,0	52,1
Nicht identifizierbare Güter <sup>3</sup>	5,9	5,9	-1,5	41,4	48,2	16,4	6,5	7,0	7,1
Sonstige Güter a.n.g. <sup>3</sup>	0,0	-	-100,0	0,8	0,6	-24,2	0,0	0,0	-54,3
Insgesamt	1.483,6	1.493,9	0,7	156,7	178,0	13,6	94,8	99,1	4,5

<sup>1</sup> Straßengüterverkehr deutscher Fahrzeuge, inklusive Dreiländerverkehr und Kabotage. Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge.

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

<sup>3</sup> Aussagewert im Straßengüterverkehr eingeschränkt.

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

Der Schienengüterverkehr verzeichnete in der ersten Jahreshälfte 2021 mit Ausnahme der Kokerei- und Mineralölerzeugnisse in allen aufkommensstärkeren Güterabteilungen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum Mengensteigerungen. Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung partizipierte er u.a. an der anziehenden Nachfrage für Stahlerzeugnisse, die sich insbesondere in höheren Transportvolumina in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (+14,2 %) sowie „Metalle und Metallerzeugnisse“ (+27,6 %) - Schiene

widerspiegelte. Die Güterabteilung „Nicht identifizierbare Güter“, in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, wies in der ersten Jahreshälfte 2021 mit einem Mengenanstieg von rund 16,4 % ebenfalls ein deutliches Plus auf. Nach den hohen Rückgängen im Jahr 2020 zogen zudem die Beförderungsvolumina an Fahrzeugen spürbar an.

Die Binnenschifffahrt partizipierte in der ersten Jahreshälfte 2021 – wie der Schienengüterverkehr – von der steigenden Beförderungsnachfrage für diverse Massengüter sowie im Kombinierten Verkehr. Positive Impulse kamen u.a. aus der Automobilindustrie, die sich in einer erhöhten Transportnachfrage u.a. für Eisenerze, Importkohle und Stahl widerspiegelte. Die Transportmenge an nicht identifizierbaren Gütern erhöhte sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 7,1 %, in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sowie „Erze, Steine und Erden u.ä.“ legte sie um rund 29,1 % bzw. 8,7 % zu. Aufkommenszuwächse zeigten sich im Vergleichszeitraum des Weiteren u.a. bei chemischen Erzeugnissen (+4,4 %) sowie Metallen und Metallerzeugnissen (+5,3 %). Die Transportvolumina an landwirtschaftlichen Erzeugnissen sowie Nahrungs- und Genussmitteln reichten im 1. Halbjahr 2021 hingegen nicht an die Vorjahresergebnisse heran. So standen nach Informationen des Bundesamtes steigenden Getreide- und Holzexporten deutlich geringere Transportmengen an Getreide zu großen Futtermittelproduzenten in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen gegenüber.

- Wasserstraße

Die anhaltend hohe Nachfrage im Online-Handel in der ersten Jahreshälfte 2021 veranschaulicht Abbildung 3. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bewegten sich die jährlichen Wachstumsraten der Online-Transaktionen während des zweiten Lockdowns zum Jahresende 2020 in der Spitze bei rund 42,0 % (KW 52) und zu Beginn des Jahres 2021 in der Spitze in der Kalenderwoche 3 sogar bei rund 65,6 %. Erstmals in der 15. Kalenderwoche des Jahres 2021 blieben die Online-Transaktionen hinter den sehr hohen Werten des Vorjahres zurück.<sup>4</sup> Die hohen Aufkommenszuwächse im Online-Handel stellen nicht nur die KEP-Branche, sondern auch die klassischen Stückgutnetze vor Herausforderungen. Nach Angaben von Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern seien die auf das B2B-Geschäft ausgelegten Systeme nur bedingt auf das zunehmende B2C-Geschäft zugeschnitten. So berichteten im Rahmen der Marktbeobachtung befragte Mitglieder großer Stückgutkooperationen bereits in den zurückliegenden Jahren wiederholt, dass ihre Systeme in Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen stießen, da die hohen Eingangsvolumina in den Hubs durch die Zunahme anspruchsvoller Privatkundenzustellun-

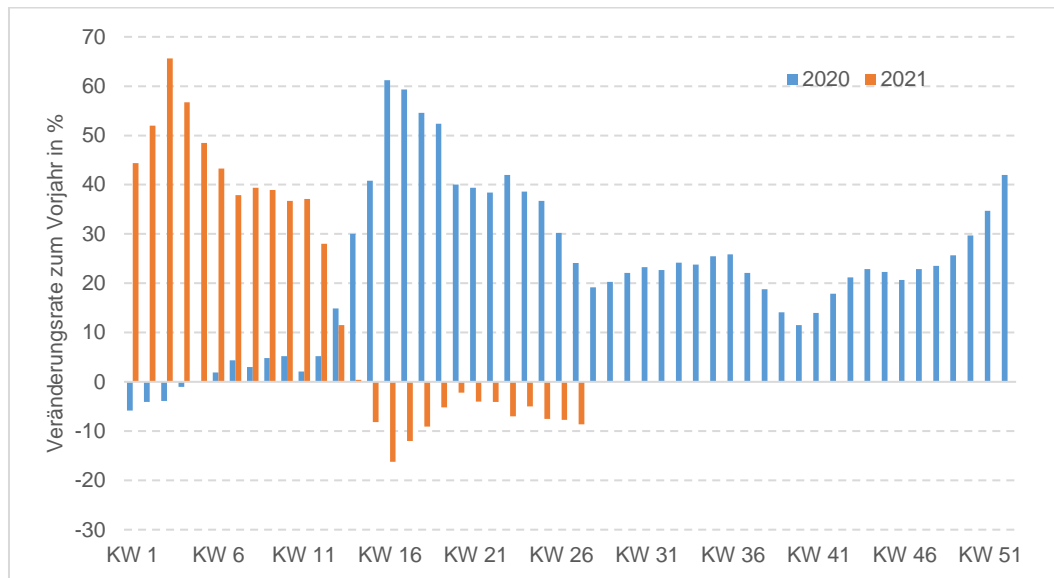
Online-Handel

---

<sup>4</sup> Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern wiedergegeben. Siehe hierfür und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>.

gen nicht schnell genug abgefertigt werden könnten und zusätzlich Rückläufer aus diesem Geschäftsbereich nicht vorhandene Platzkapazitäten beanspruchen würden. Nach Angaben von Befragten wurden in der ersten Jahreshälfte 2021 örtlich zeitweise Verlastopps verhängt, da die Mengen aufgrund von Engpässen bei Umschlags- und Lagerflächen kaum noch abzufertigen waren. Darüber hinaus kam es zu Laufzeitverlängerungen.

**Abbildung 3:** Online-Transaktionen 2020 und 2021, Veränderungsrate zum Vorjahr in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt.

### 3 Straßengüterverkehr

#### 3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

##### 3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Im 1. Halbjahr 2021 beförderten deutsche Lastkraftwagen im In- und Ausland eine Gütermenge von insgesamt knapp 1,5 Mrd. t und damit rund 0,7 % mehr als im 1. Halbjahr 2020 (siehe Tabelle 3). Der Inlandsverkehr, auf den im 1. Halbjahr 2021 rund 99,6 % der gesamten Transportmenge entfielen, erhöhte sich im Vergleichszeitraum ebenfalls um rund 0,7 %.

Beförderungsmenge und Verkehrsleistung

**Tabelle 3:** Straßenverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im In- und Ausland

	Verkehrsleistung		Gütermenge	
	Insgesamt <sup>1)</sup>	davon: Im Inland	Insgesamt <sup>1)</sup>	davon: Im Inland
	in Mrd. tkm		in Mio. t	
1. Halbjahr 2020	147,6	139,0	1.483,6	1.477,7
1. Halbjahr 2021	152,5	143,1	1.493,9	1.487,9
Veränderung in % <sup>1)</sup>	3,3	3,0	0,7	0,7

<sup>1)</sup> Inklusive Dreiländerverkehr und Kabotage.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen im In- und Ausland stieg im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 3,3 % auf insgesamt rund 152,5 Mrd. tkm. Die Verkehrsleistung im Inland legte im Vergleichszeitraum um rund 3,0 % auf rund 143,1 Mrd. tkm zu. Ihr Anteil an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge lag im 1. Halbjahr 2020 bei rund 93,8 %.

Tabelle 4 differenziert die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nach Hauptverkehrsverbindungen sowie gewerblichem Verkehr und Werkverkehr. Danach war die erste Jahreshälfte 2021 durch Zuwächse im gewerblichen Verkehr und Rückgänge im Werkverkehr geprägt. Während der gewerbliche Verkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 überdurchschnittliche Mengen- und Leistungszuwächse in Höhe von rund 2,4 % (t) bzw. 4,6 % (tkm) verzeichnete, sank das Transportaufkommen im Werkverkehr um rund 5,0 %; die Verkehrsleistung des Werkverkehrs reduzierte sich um rund 5,3 % auf rund 18,4 Mrd. tkm. Die höchsten prozentualen Zuwächse verzeichneten die grenzüberschreitenden Verkehre, die im Jahr 2020 noch hohe Rückgänge verbucht hatten. Bezogen auf die Verkehrsleistung stieg der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 9,8 % auf rund 17,4 Mrd. tkm, bezogen auf die beförderte Gütermenge sogar um rund 13,4 % auf rund 52,3 Mio. t. Die Zuwächse im Binnenverkehr fielen vergleichsweise moderater aus. Dort erhöhte sich die Transportmenge im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt um rund 0,3 % auf rund 1,4 Mrd. t, die Verkehrsleistung legte um rund 2,5 % auf rund 134,5 Mrd. tkm zu.

Verkehre nach Hauptverkehrsverbindung

Tabelle 4: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Hauptverkehrsverbindung

Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
<b>Gewerblicher Verkehr</b>	<b>1.144,2</b>	<b>1.171,5</b>	<b>2,4</b>	<b>128,2</b>	<b>134,2</b>	<b>4,6</b>
davon: Binnenverkehr	1.099,5	1.120,8	1,9	112,8	117,2	4,0
grenzüb. Verkehr	41,0	46,9	14,5	14,9	16,3	9,7
Kabotage	3,7	3,8	1,9	0,5	0,6	7,5
<b>Werkverkehr</b>	<b>339,3</b>	<b>322,5</b>	<b>-5,0</b>	<b>19,4</b>	<b>18,4</b>	<b>-5,3</b>
davon: Binnenverkehr	333,7	316,7	-5,1	18,4	17,3	-6,2
grenzüb. Verkehr	5,1	5,4	4,7	1,0	1,1	10,2
Kabotage	0,5	0,4	-15,9	0,0	0,0	38,9
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>1.483,6</b>	<b>1.493,9</b>	<b>0,7</b>	<b>147,6</b>	<b>152,5</b>	<b>3,3</b>
davon: Binnenverkehr	1.433,3	1.437,4	0,3	131,2	134,5	2,5
grenzüb. Verkehr	46,1	52,3	13,4	15,9	17,4	9,8
Kabotage	4,2	4,2	-0,1	0,6	0,6	8,8

Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Zu Jahresbeginn 2021 kam es im grenzüberschreitenden Verkehr mit Großbritannien vorübergehend zu Störungen im Zusammenhang mit dem Brexit, da offenkundig nicht alle Verladerinnen und Verlager auf die geltenden neuen Zollvorschriften und weiteren Dokumentationspflichten vorbereitet waren. Aufgrund falsch deklarerter Sendungen, fehlender Ursprungszeugnisse und Bescheinigungen o.ä. wurden in den ersten Wochen des Jahres 2021 zahlreiche Lastkraftwagen an den Kanalübergängen in Calais, Dunkerque und Dover abgewiesen. In der Folge nahm ein Teil der Transport- und Speditionsunternehmen vorübergehend keine Sendungen mehr aus der EU nach Großbritannien an. Die Mitte Februar 2021 vom Bundesministerium des Inneren im Rahmen von Corona-Schutzmaßnahmen vorübergehend eingeführten Grenzkontrollen zu Tschechien und Österreich (Landesgrenze zu Tirol) führten an den Landesgrenzen zeitweise ebenfalls zu erheblichen Beeinträchtigungen des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs. Nach deren Aufhebung berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes im weiteren Jahresverlauf 2021 kaum noch von Behinderungen im grenzüberschreitenden Verkehr, die im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen standen.

Behinderungen im internationalen Verkehr

Wie Tabelle 5 zu entnehmen ist, entfiel im 1. Halbjahr 2021 das Gros der Mengenzuwächse auf den Fernbereich. Zwar sank das Transportaufkommen im Werkverkehr in diesem Entfernungsbereich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 8,2 % auf rund 30,2 Mio. t, im gewerblichen Verkehr nahm es jedoch um rund 5,9 % auf rund 291,2 Mio. t zu. Insgesamt stieg das Beförderungsvolumen im Fernbereich im Vergleichszeitraum damit um rund 13,6 Mio. t bzw. rund 4,4 % auf rund 321,4 Mio. t. Der Nahbereich, auf den im 1. Halbjahr 2021 rund 53,7 % des gesamten Beförderungsvolumens deutscher Lastkraftfahrzeuge entfielen (1. Halbjahr 2020: 54,5 %), verzeichnete hingegen Mengenrückgänge. Zwar legte der gewerbliche Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge in diesem Entfernungsbereich im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 0,9 % auf rund 579,4 Mio. t zu. Dies reichte jedoch nicht aus, um die Rückgänge im Werkverkehr, die sich im Vergleichszeitraum auf rund 5,0 % summierten, zu kompensieren. Generell verbuchte der Werkverkehr im Vergleichszeitraum in allen Entfernungsbereichen Mengenrückgänge, während der gewerbliche Verkehr allenthalben zulegen. Dies gilt ebenso mit Blick auf die Verkehrsleistung. Diesbezüglich fielen die absoluten und prozentualen Zuwächse in der ersten Jahreshälfte 2021 ebenfalls im Fernbereich am höchsten aus. Maßgeblich für die Zuwächse war allein der gewerbliche Verkehr, dessen Verkehrsleistung im Fernbereich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 5,6 % auf rund 94,6 Mrd. tkm anstieg; der Gesamtverkehr in diesem Entfernungsbereich erhöhte sich um rund 4,4 % auf rund 102,8 Mrd. tkm. Damit entfielen im 1. Halbjahr 2021 rund 67,4 % der Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge auf den Fernbereich.

Verkehre nach Entfernungsbereichen

Tabelle 5: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen

Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
<b>Gewerblicher Verkehr</b>	<b>1.144,2</b>	<b>1.171,5</b>	<b>2,4</b>	<b>128,2</b>	<b>134,2</b>	<b>4,6</b>
davon: Nahverkehr	574,2	579,4	0,9	11,5	11,8	2,6
Regionalverkehr	291,5	297,0	1,9	26,6	27,2	2,2
Fernverkehr	274,8	291,2	5,9	89,6	94,6	5,6
Kabotage	3,7	3,8	1,9	0,5	0,6	7,5
<b>Werkverkehr</b>	<b>339,3</b>	<b>322,5</b>	<b>-5,0</b>	<b>19,4</b>	<b>18,4</b>	<b>-5,3</b>
davon: Nahverkehr	234,0	222,4	-5,0	4,1	4,0	-2,3
Regionalverkehr	72,0	69,5	-3,5	6,4	6,1	-4,5
Fernverkehr	32,9	30,2	-8,2	8,9	8,2	-7,5
Kabotage	0,5	0,4	-15,9	0,0	0,0	38,9
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>1.483,6</b>	<b>1.493,9</b>	<b>0,7</b>	<b>147,6</b>	<b>152,5</b>	<b>3,3</b>
davon: Nahverkehr	808,2	801,8	-0,8	15,6	15,8	1,3
Regionalverkehr	363,4	366,5	0,9	33,0	33,3	0,9
Fernverkehr	307,8	321,4	4,4	98,4	102,8	4,4
Kabotage	4,2	4,2	-0,1	0,6	0,6	8,8

Anmerkung: Nahverkehr: bis 50 km; Regionalverkehr: 51 km - 150 km; Fernverkehr: 151 km und mehr.  
Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Tabelle 6 stellt für ausgewählte Verkehrsarten die Entwicklung der Leerfahrtenanteile im Zeitraum von 2016 bis 2020 sowie in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 dar. Mit Ausnahme des Fernbereichs sind danach im 1. Halbjahr 2021 in allen Bereichen die Anteile der Leerfahrten an den Gesamtfahrten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 gestiegen. Trotz der Anstiege bewegten sich die Leerfahrtenanteile jedoch zumeist noch im Rahmen der Vorjahre. Im grenzüberschreitenden Verkehr zeigt sich bereits seit längerem ein kontinuierlicher Anstieg der Leerfahrtenanteile. Dieser setzte sich ab dem Jahr 2020 verstärkt fort.

Leerfahrtenanteile;  
Last-/Leerkilometer im  
Inland

Tabelle 6: Entwicklung der Leerfahrtenanteile nach ausgewählten Verkehrsarten, Angaben in %

	Gesamtverkehr	Gewerblicher Verkehr	Werkverkehr	Binnenverkehr	Grenzüberschreitender Verkehr	Nahbereich	Regionalbereich	Fernbereich
2016	37,0	36,8	37,4	37,1	27,3	42,7	34,0	13,8
2017	37,2	36,8	38,0	37,3	27,7	43,0	33,6	13,9
2018	37,1	36,8	37,8	37,2	27,8	43,0	33,3	14,0
2019	37,0	36,6	37,9	37,1	27,9	42,8	33,1	14,1
2020	37,2	36,8	38,0	37,3	29,3	42,8	33,8	14,5
1. Hj. 2020	36,9	36,6	37,7	37,0	29,6	42,6	33,8	14,5
1. Hj. 2021	37,3	36,9	38,3	37,4	29,9	43,3	34,1	14,5

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Mit einer Gesamtstrecke von knapp 14,7 Mrd. km nahm die Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 2,7 % zu. Maßgeblich hierfür waren Zunahmen sowohl bei den gefahrenen Lastkilometern, die im Vergleichszeitraum um rund 2,5 % auf rund 11,4 Mrd. km anstiegen, als auch bei den Leerkilometern, die ein Plus von rund 3,3 % auf knapp 3,3 Mrd. km verzeichneten. Der Anteil der gefahrenen Leerkilometer an den gesamten Fahrleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge erhöhte sich damit von rund 22,2 % im 1. Halbjahr 2020 leicht auf rund 22,3 % im 1. Halbjahr 2021.

Last-/Leerkilometer  
im Inland

### 3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen

Tabelle 7 weist die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland aus. Bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz stiegen die Fahrleistungen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,7 % auf insgesamt knapp 41,8 Mrd. km. Deutsche Lastkraftfahrzeuge verzeichneten mit einem Plus von rund 0,8 % im Vergleichszeitraum unterdurchschnittliche Zuwächse; die Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge stiegen um rund 8,1 %. Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleichszeitraum um rund 4,4 % zu; dabei fielen die Zuwächse bei deutschen Lastkraftwagen mit rund 1,1 % ebenfalls geringer aus als bei gebietsfremden Fahrzeugen mit rund 8,4 %. Die mautpflichtigen Fahrleistungen auf Bundesstraßen erhöhten sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,9 % auf rund 7,6 Mrd. km; hier zeigten sich ebenfalls überdurchschnittliche Zuwächse bei den gebietsfremden Fahrzeugen, während die Fahrleistungen inländischer Fahrzeuge um rund 0,1 % abnahmen. Mit knapp 24,3 Mrd. km entfiel auf Inländer im Jahr 2021 ein Anteil von rund 58,1 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen; gebietsfremde Lastkraftwagen vereinten mit insgesamt rund 17,5 Mrd. km einen Anteil von knapp 41,9 % auf sich. Auf gebietsfremde Fahrzeuge aus EU-Staaten entfiel hiervon im Jahr 2021 eine Fahrleistung von insgesamt rund 16,5 Mrd. km; im Vergleich zum Jahr 2020 bedeutete dies ein Plus von rund 7,8 %. Fahrzeuge aus Polen erzielten mit rund 7,3 Mrd. km einen Anteil von knapp 17,5 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen im Jahr 2021 und wiesen damit weiterhin die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden auf. Auf den weiteren Plätzen folgten mautpflichtige Fahrzeuge aus Tschechien und Rumänien mit jeweils rund 1,3 Mrd. km, Litauen mit rund 1,2 Mrd. km sowie den Niederlanden mit rund 1,0 Mrd. km. Mit Ausnahme von Malta und Zypern verzeichneten Fahrzeuge aus allen EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr Fahrleistungssteigerungen.

Fahrleistungsanstiege



Tabelle 7: Mautpflichtige Fahrleistungen in den Jahren 2020 und 2021

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						
2020	6,11	-2,7	1,44	-5,8	7,55	-3,3
2021	6,10	-0,1	1,52	5,5	7,62	0,9
Autobahnen						
2020	17,95	-0,2	14,76	-1,7	32,71	-0,9
2021	18,15	1,1	16,00	8,4	34,15	4,4
Insgesamt						
2020	24,06	-0,9	16,20	-2,1	40,26	-1,3
2021	24,25	0,8	17,52	8,1	41,77	3,7

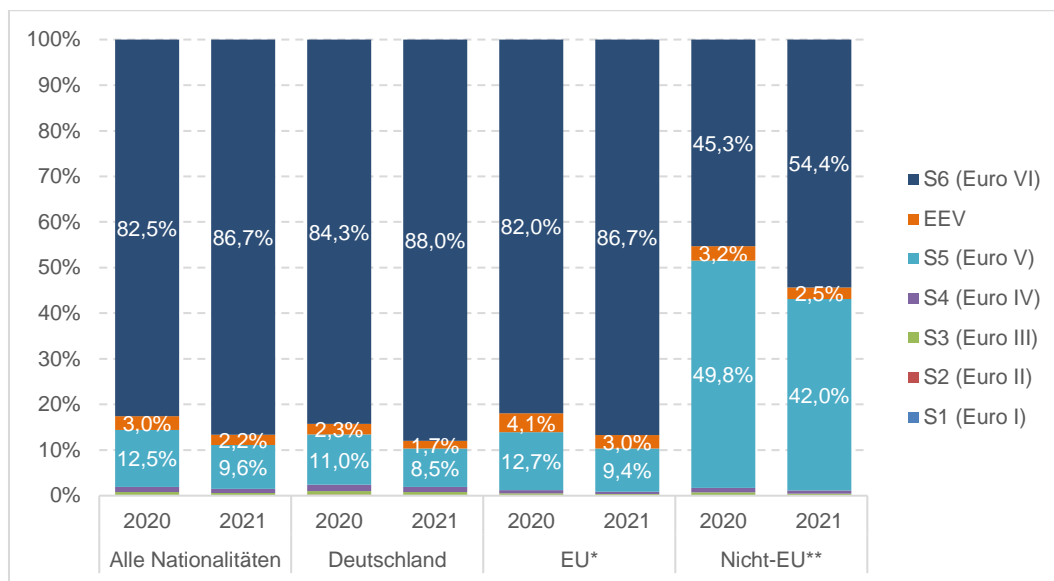
Anm.: Mit Wirkung zum 1.7.2018 wurde die Mautpflicht auf allen Bundesstraßen eingeführt. Das mautpflichtige Straßennetz in Deutschland umfasst seitdem etwa 52.000 km Autobahnen und Bundesstraßen.  
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

### 3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Lastkraftwagen an den mautpflichtigen Fahrleistungen legte im Jahr 2021, wie in den Vorjahren, weiter zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen erhöhte sich nationalitätenübergreifend von rund 82,5 % im Jahr 2020 um rund 4,2 Prozentpunkte auf rund 86,7 % im Jahr 2021 (siehe Abbildung 4). Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Auf Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen EEV und Euro V entfielen im Jahr 2020 Anteile in Höhe von rund 2,2 % bzw. rund 9,6 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Sie nahmen im Vorjahresvergleich um rund 0,8 bzw. rund 2,9 Prozentpunkte ab. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV entwickelte sich gleichsam rückläufig und umfasste zuletzt rund 1,5 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen (2020: rund 1,9 %). Der Fahrleistungsanteil deutscher Euro VI-Fahrzeuge lag mit rund 88,0 % im Jahr 2021 über dem Durchschnittswert. Im Vergleich zum Vorjahr stieg er um rund 3,7 Prozentpunkte. Der Anteil von EEV-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge sank im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 0,6 Prozentpunkte auf rund 1,7 %, der Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro V um rund 2,5 Prozentpunkte auf rund 8,5 %. Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV verzeichneten im Jahr 2021 lediglich noch einen kumulierten Anteil von rund 1,9 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen der Inländer (2020: rund 2,4 %). Bei den Gebietsfremden stiegen die Fahrleistungsanteile von Euro VI-Fahrzeugen im Jahr 2021 ebenfalls an. Bei Mautfahrzeugen aus anderen EU-Staaten legten sie im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 4,7 Prozentpunkte auf rund 86,7 % zu, bei Mautfahrzeugen aus Nicht-EU-Staaten um rund 9,1 Prozentpunkte auf rund 54,4 %. Entsprechend rückläufig waren die Anteile von Fahrzeugen der übrigen Schadstoffklassen.

Anteile umwelt-  
freundlicherer Lkw  
steigen

**Abbildung 4:** Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Fahrzeugherkunft, Anteile in %



\* Ohne Deutschland und Großbritannien.

\*\* Einschließlich Großbritannien.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

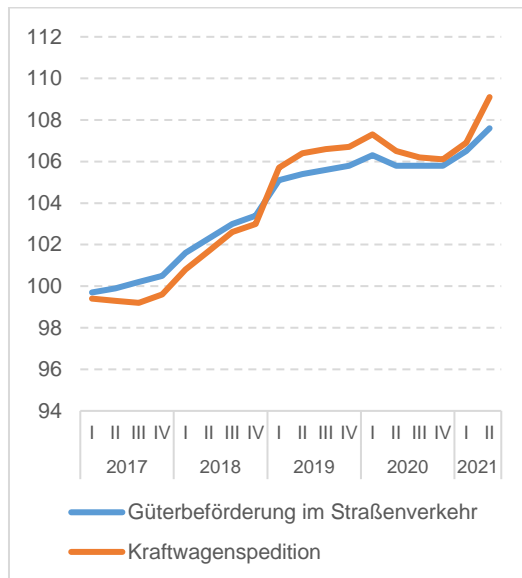
### 3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Im Einklang mit der eingangs skizzierten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung haben sich im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes die Einschätzungen der im Straßengüterverkehr tätigen Unternehmen in Bezug auf deren Auftrags-, Ertrags- und Liquiditätslage im Verlauf der ersten Jahreshälfte 2021 in der Tendenz insgesamt verbessert. Die jeweiligen Anteile der Befragten, die über eine schlechte Lage klagten, gingen entsprechend zurück. Von einer schlechten Auftragslage sprachen zum Ende der ersten Jahreshälfte 2021 in der Hauptsache noch Güterkraftverkehrsunternehmen, die schwerpunktmäßig Beförderungsleistungen für Branchen erbringen, die weiterhin stark von den hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und den damit verbundenen weitreichenden Einschränkungen betroffen waren, wie beispielsweise der Messe- und Eventbereich. Nachdem die Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr im Jahr 2020 im Vorjahresvergleich annähernd stagniert hatten, wiesen sie im Verlauf der ersten Jahreshälfte 2021 ebenfalls wieder eine positive Entwicklungstendenz auf. Letztere stand nach Angaben befragter Unternehmen jedoch insbesondere zu Beginn des Jahres noch wesentlich unter dem Einfluss der schwachen Entwicklung in einzelnen Branchen und einem hohen nationalen und internationalen Wettbewerbs- und Preisdruck, der durch mittel- und osteuropäische Transport- und Logistikdienstleister forciert wurde. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nahmen die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ in den ersten beiden Quartalen 2021 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen um rund 0,2 % bzw. rund 1,7 % zu. Die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“ gingen im 1. Quartal 2021 im Vergleich zum 1. Quartal 2020 zunächst noch einmal um rund 0,4 %

Auftrags- und Ertragslage,  
Entgeltentwicklung

zurück, bevor sie im 2. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 2,4 % anzogen (siehe Abbildung 5).<sup>5</sup>

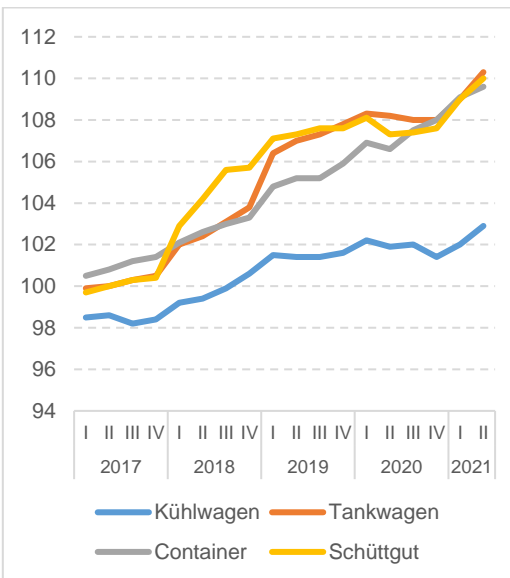
**Abbildung 5:** Erzeugerpreisindex für ausgewählte Wirtschaftszweige (Jahr 2015 = 100)



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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

**Abbildung 6:** Erzeugerpreisindex im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungsarten (Jahr 2015 = 100)



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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 6 differenziert die Erzeugerpreisentwicklung im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungen. Danach lagen die Erzeugerpreise bei allen betrachteten Dienstleistungen spätestens ab dem 2. Quartal 2021 über den Werten des entsprechenden Vorjahresquartals. So stiegen im Jahr 2021 die Erzeugerpreise für Tankwagentransporte nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen im 1. Quartal um rund 0,6 % und im 2. Quartal um rund 1,9 %. Überdurchschnittliche Entgeltanstiege wurden im Segment der Containerbeförderungen registriert. Im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen stiegen die Entgelte im 1. Quartal 2021 um rund 2,1 % und im 2. Quartal 2021 um rund 2,8 %. Deutlichere Anstiege zeigten sich im Vergleichszeitraum mit Zuwächsen von rund 0,8 % bzw. 2,5 % in den ersten beiden Quartalen 2021 ebenso im Bereich der Schüttguttransporte. Beförderungen in Kühlfahrzeugen verteuerten sich im 2. Quartal 2021 im Vergleich zum ent-

Entgelte nach Dienstleistungsart

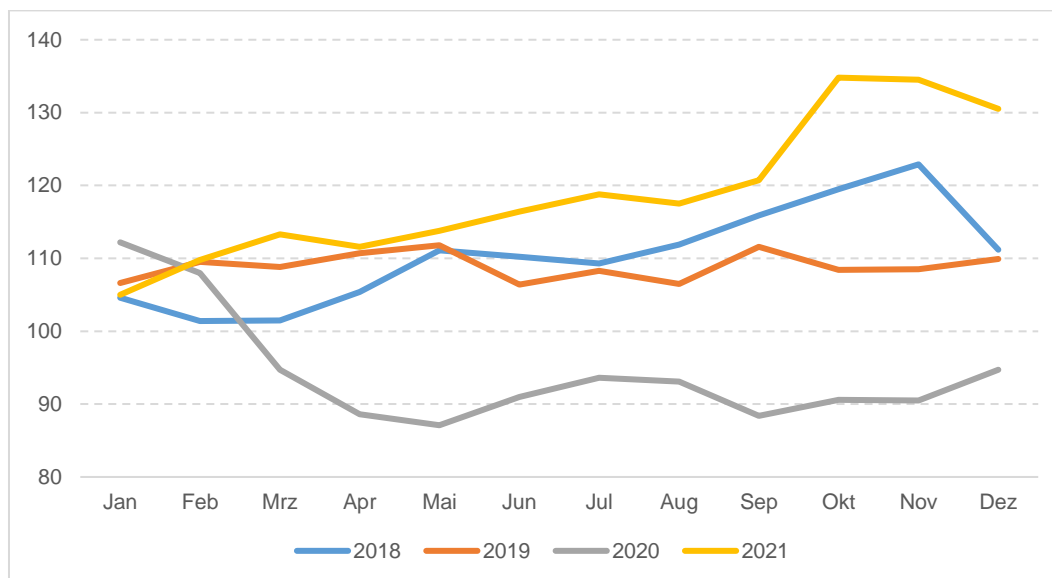
<sup>5</sup> Im Wirtschaftszweig "Güterbeförderung im Straßenverkehr" fließen in die Preismessung Gütertransporte ein, die im Rahmen eines Frachtvertrags abgewickelt werden. Dies betrifft ebenso Speditionen, sofern sie über eigene Transportmittel verfügen und Beförderungen im Rahmen eines Frachtvertrags im Selbsteintritt ausführen. Der Preisindex im Segment „Kraftwagenspedition“ stellt dagegen die Entwicklung der Preise von Speditiionsverträgen 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.

sprechenden Vorjahresquartal um rund 1,0 %, nachdem im 1. Quartal 2021 noch ein leichter Rückgang von rund 0,2 % zu verzeichnen war.

Nachdem die Preise für Dieseldieselfkraftstoff im Jahr 2020 zwischenzeitlich stark gesunken waren und im Durchschnitt um rund 13,4 % unter dem Jahresdurchschnitt 2019 lagen, wiesen sie seit dem 4. Quartal 2020 wieder eine steigende Tendenz auf, die sich im Jahr 2021 verstärkt fortsetzte (siehe Abbildung 7). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Preise für Dieseldieselfkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher im Jahr 2021 im Durchschnitt um knapp 26,0 % über dem Jahresdurchschnitt 2020. Neben der allgemeinen Erholung der Rohölmärkte kam dabei die seit Jahresbeginn 2021 wirksame CO<sub>2</sub>-Bepreisung von Kraftstoffen zum Tragen. Zwar greifen diesbezüglich zumeist die vereinbarten Dieselpreisgleitklauseln, in der Regel jedoch erst mit zeitlicher Verzögerung.

Dieselpreisentwicklung

**Abbildung 7:** Erzeugerpreisentwicklung für Dieseldieselfkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher im Zeitraum von Januar 2018 bis Dezember 2021 (Index 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

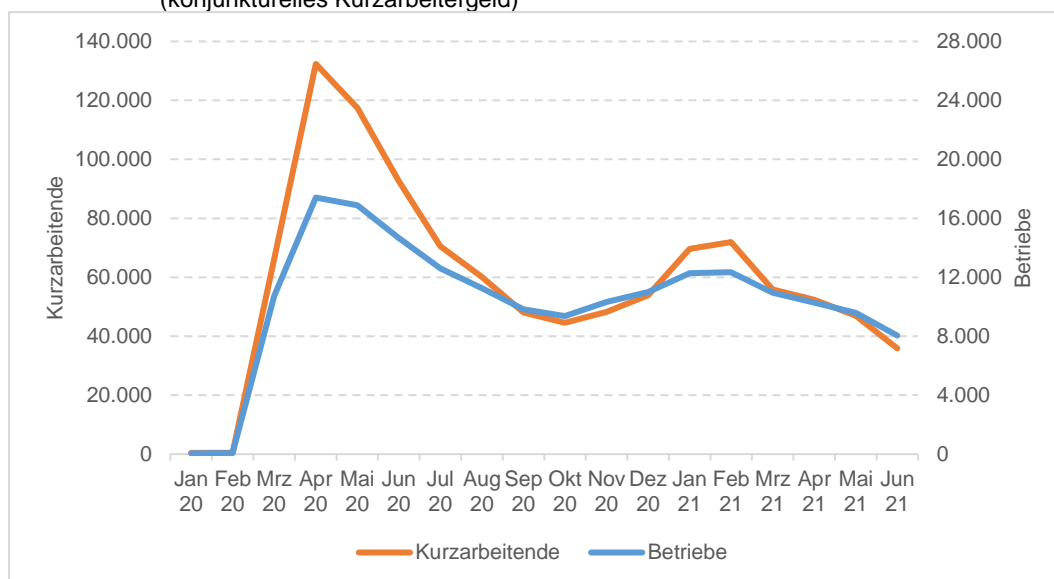
Neben dem deutlichen Anstieg der Kraftstoffkosten sahen sich Unternehmen des deutschen Güterkraftverkehrs- und Speditionsgewerbes mit weiterhin steigenden Personalaufwendungen konfrontiert. Im Rahmen neuer Tarifabschlüsse sowie von Stufenerhöhungen erhöhten sich beispielsweise die tariflichen Stundenlohnsätze von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern im Laufe des Jahres 2021 in Rheinland-Pfalz um 2,9 %, in Baden-Württemberg (ohne Südbaden) und Südbaden um jeweils 2,2 %, in Brandenburg um 2,1 % und in Sachsen um 1,7 %. Angesichts des erklärten Ziels vieler Unternehmen, ihr Fahr- und Fachpersonal halten zu wollen, seien Lohnkürzungen nach Angaben von Befragten praktisch ausgeschlossen. Zwar trat der wahrgenommene Mangel an qualifizierten Fahrerinnen und Fahrern sowie weiteren Fachkräften im Zuge der Corona-Pandemie kurzfristig in den Hintergrund. Mittlerweile zählt er jedoch wieder zu den zentralen Herausforderungen im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe.

Personalkosten

Zur Vermeidung von Entlassungen aufgrund der zeitweise sehr hohen Nachfragerückgänge und der daraus resultierenden Arbeitsausfälle nutzten Unternehmen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft – wie auch in anderen Branchen – im Jahr 2021 weiterhin das Instrumentarium der Kurzarbeit. Abbildung 8 stellt exemplarisch die Entwicklung der kurzarbeitenden Betriebe sowie die Anzahl der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrleitungen“ im Jahr 2020 sowie in der ersten Jahreshälfte 2021 dar (konjunkturelles Kurzarbeitergeld). Deutlich erkennbar ist der sprunghafte Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat. In den Folgemonaten gingen dann sowohl die Anzahl der kurzarbeitenden Betriebe als auch der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter wieder zurück. In den letzten beiden Monaten des Jahres 2020 sowie den beiden ersten Monaten des Jahres 2021 legten beide Werte vor dem Hintergrund des erneuten Lockdowns wieder zu, ohne jedoch an die sehr hohen Werte vom Frühjahr 2020 heranzureichen. Ab März 2021 nahm sowohl die Anzahl der kurzarbeitenden Betriebe als auch der Kurzarbeitenden wieder ab. Im Juni 2021 belief sich die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen in o.g. Wirtschaftszweig auf insgesamt 8.038, die Anzahl der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter auf insgesamt 35.909. Beides waren die niedrigsten Werte seit dem sprunghaften Anstieg im Frühjahr 2020.

Kurzarbeit

**Abbildung 8:** Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter sowie kurzarbeitende Betriebe im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrleitungen“ in den Jahren 2020 und 2021 (konjunkturelles Kurzarbeitergeld)



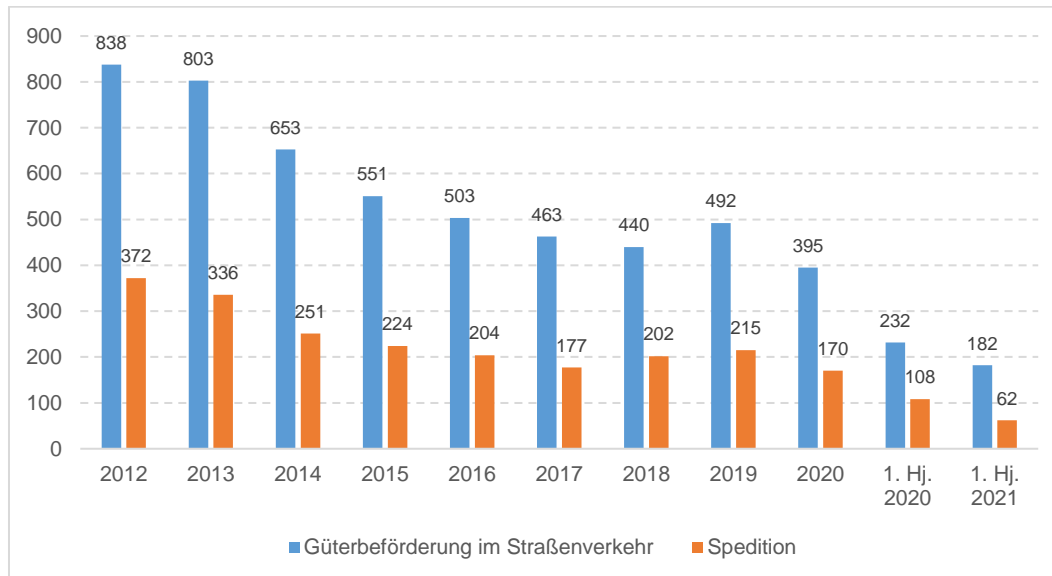
Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand: Februar 2022).

Nach Angaben des Statistischen Bundesamt nahm die Anzahl der Insolvenzverfahren im Gewerbe im 1. Halbjahr 2021 weiter ab. Im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ sank sie im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 21,6 % auf insgesamt 182, im Wirtschaftszweig „Spedition“ sogar um rund 42,6 % auf insgesamt 62 (siehe Abbildung 9). Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste nahm die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vorjahresvergleich um rund 17,2 % auf insgesamt 111 ab. Ein wesentlicher Grund für die erneut rückläufige Entwicklung der Insolvenzverfahren dürfte die

Insolvenzen

Aussetzung der Insolvenzantragspflicht in der Corona-Krise sein. Jenseits der Inanspruchnahme von staatlichen Hilfsmaßnahmen berichtete ein Teil der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen u.a. von vereinbarten Ratenstundungen mit Kreditgebern und Versicherungen, Hilfskrediten von Hausbanken sowie der Zurückstellung von Investitionsvorhaben, um die Krise zu überstehen.

**Abbildung 9:** Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Insolvenzquote, die der Verband der Vereine Creditreform e.V. aus der Anzahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen errechnet, nahm im Straßengüterverkehrssektor von 142 im 1. Halbjahr 2020 auf 113 im 1. Halbjahr 2021 ab; branchenübergreifend reduzierte sie sich zeitgleich von 55 auf 46. Die Risikoquote, 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, sank im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum im Straßengüterverkehrssektor um rund 33,0 % auf insgesamt 215. Im Durchschnitt über alle Branchen lag die Risikoquote im 1. Halbjahr 2021 bei 107 – damit fiel sie im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 23,6 %.

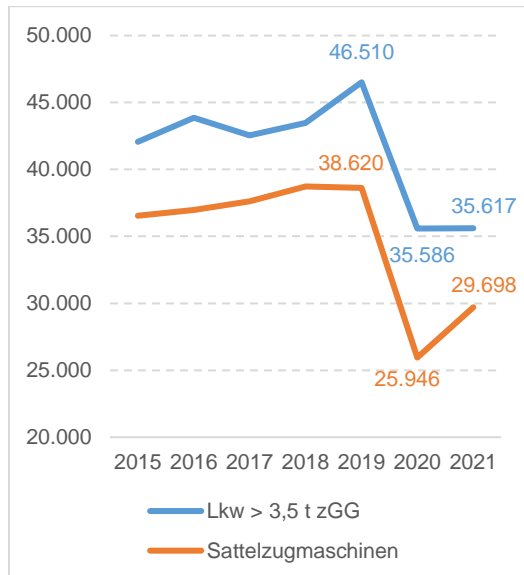
Insolvenz- und Risikoquote

Nach den starken Rückgängen im Vorjahr war im Jahr 2021 zwar insgesamt wieder eine Zunahme der Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t zu verzeichnen. Allerdings reichten die Neuzulassungen bei weitem nicht an die Werte des Jahres 2019 heran. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes bewegten sich die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t im Jahr 2021 mit insgesamt 35.617 nur leicht über dem Vorjahresniveau (+0,1 %). Die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen nahmen im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 14,5 % auf insgesamt 29.698 zu (siehe

Fahrzeuginvestitionen

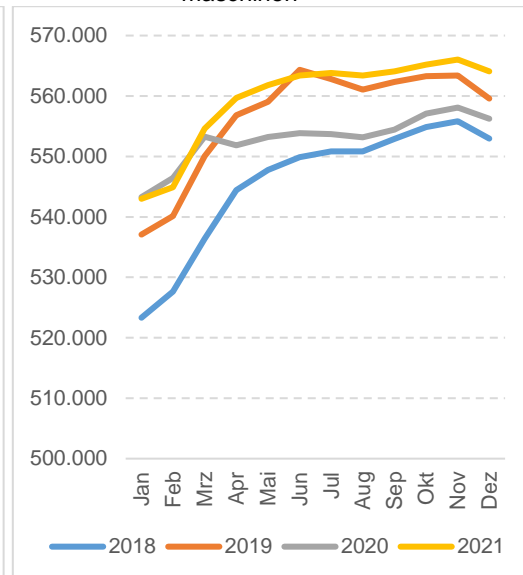
Abbildung 10). Stark beeinträchtigt wurde die Entwicklung der Neuzulassungen nach Angaben befragter Unternehmen seit Beginn des Jahres 2021 durch teils erhebliche Verfügbarkeitsprobleme bei den Fahrzeug- und Aufbauherstellern. Aufgrund von Friktionen in den globalen Lieferketten und Produktionsunterbrechungen aufgrund von Lieferengpässen bei elektronischen Bauteilen und Mikrochips aus Fernost verlängerten sich die Warte- und Lieferzeiten um mehrere Wochen, in Spezialgebieten um mehrere Monate. Die Anzahl der für den Gütertransport verfügbaren großen deutschen Kraftfahrzeuge (Lkw über 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen) übertraf seit März 2021 wieder die jeweiligen Vorjahreswerte, nachdem es ab dem Frühjahr 2020 zu einer zwischenzeitlichen Trendabkehr gekommen war (siehe Abbildung 11). Seit dem Spätsommer 2020 folgt die Entwicklung der deutschen Fahrzeugflotte dem saisonalen Verlauf der Vorjahre.

**Abbildung 10:** Neuzulassungen von Lkw über 3,5 t zGG und Sattelzugmaschinen in den Jahren 2015 bis 2021



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

**Abbildung 11:** Entwicklung der deutschen Fahrzeugflotte im Güterkraftverkehr – Bestand an Lkw über 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

## 4 Eisenbahngüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Schienengüterverkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2021 von den größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt rund 178,0 Mio. t Güter befördert; im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 entsprach dies einem Anstieg von rund 13,6 %. Die Verkehrsleistung stieg im Vergleichszeitraum um rund 16,8 % auf rund 61,7 Mrd. tkm.<sup>6</sup> Ursächlich für den hohen Anstieg war vor allem ein Basiseffekt, nachdem der Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2020 aufgrund hoheitlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und daraus resultierender zeitweiliger Produktionseinschränkungen und -stilllegungen in verschiedenen Wirtschaftszweigen teils massive Einbrüche bei der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung erlitten hatte. Hohe Aufkommenszuwächse verbuchte der Schienengüterverkehr im Vergleichszeitraum insbesondere im Kombinierten Verkehr, bei Metallen und Metallergzeugnissen, Fahrzeugen und in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“.

Gesamtverkehr

**Tabelle 8:** Schienengüterverkehr im öffentlichen Verkehr in Deutschland in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 nach Hauptverkehrsverbindungen<sup>1</sup>

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Binnenverkehr	101,8	114,4	12,4	26,5	30,4	14,7
Grenzüberschreitender Versand	20,9	24,8	18,7	10,0	12,3	23,0
Grenzüberschreitender Empfang	24,8	29,2	17,7	10,6	12,8	20,8
Durchgangsverkehr	9,2	9,6	4,3	5,7	6,2	8,8
Insgesamt	156,7	178,0	13,6	52,8	61,7	16,8

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

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Wie Tabelle 8 zu entnehmen ist, wiesen im 1. Halbjahr 2021 alle Hauptverkehrsverbindungen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 hohe Mengen- und Leistungsanstiege auf. Mit einem Mengenwachstum von rund 18,7 % auf rund 24,8 Mio. t bzw. einem Verkehrsleistungsanstieg von rund 23,0 % auf rund 12,3 Mrd. tkm verzeichnete der grenzüberschreitende Versand die höchsten prozentualen Zuwächse, gefolgt vom grenzüberschreitenden Empfang, der um rund 17,7 % auf rund 29,2 Mio. t Güter bzw. um rund 20,8 % auf rund 12,8 Mrd. tkm zulegte. Im aufkommensträchtigen Binnenverkehr wurden im

Hauptverkehrsverbindungen

<sup>6</sup> Bei der Interpretation der Ergebnisse der monatlichen Erhebung 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).



1. Halbjahr 2021 rund 114,4 Mio. t Güter transportiert, rund 12,4 % mehr als im 1. Halbjahr 2020; die Verkehrsleistung erhöhte sich um rund 14,7 % auf rund 30,4 %. Mit Zuwachsraten von rund 4,3 % bezogen auf die Transportmenge und rund 8,8 % bezogen auf die Verkehrsleistung fiel die Entwicklung im Durchgangsverkehr im Vergleich zu den anderen Hauptverkehrsverbindungen im Vergleichszeitraum etwas moderater aus.

Nach Erkenntnissen des Bundeamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen partizipierten in der ersten Jahreshälfte 2021 sowohl die bundeseigenen als auch die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen vom Anstieg der Verkehrsnachfrage. Ein Gutteil der Befragten sprach von einer saisonüblichen bis guten Auftragslage, die deutlich über dem Vorjahresniveau lag. Die von der DB Cargo AG im In- und Ausland beförderte Gütermenge erhöhte sich im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 nach eigenen Angaben um rund 11,7 % auf insgesamt rund 115,1 Mio. t, die Verkehrsleistung stieg um rund 12,6 % auf rund 43,0 Mrd. tkm.<sup>7</sup> Maßgeblich für die positive Leistungsentwicklung waren nach Unternehmensangaben u.a. das Außenhandelswachstum und die wieder anziehende Stahlkonjunktur in Europa. Sie trugen mit dazu bei, negative Effekte u.a. aus dem Hangrutsch an der Rheinstrecke, der temporären Sperrung des Suezkanals sowie Friktionen in den globalen Lieferketten zu kompensieren. Trotz der zweistelligen prozentualen Zuwächse blieben die Mengen- und Leistungswerte der DB Cargo AG im 1. Halbjahr 2021 hinter jenen des 1. Halbjahres 2019 zurück.

Bundeseigene /  
nicht-bundeseigene  
Eisenbahnen

#### 4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

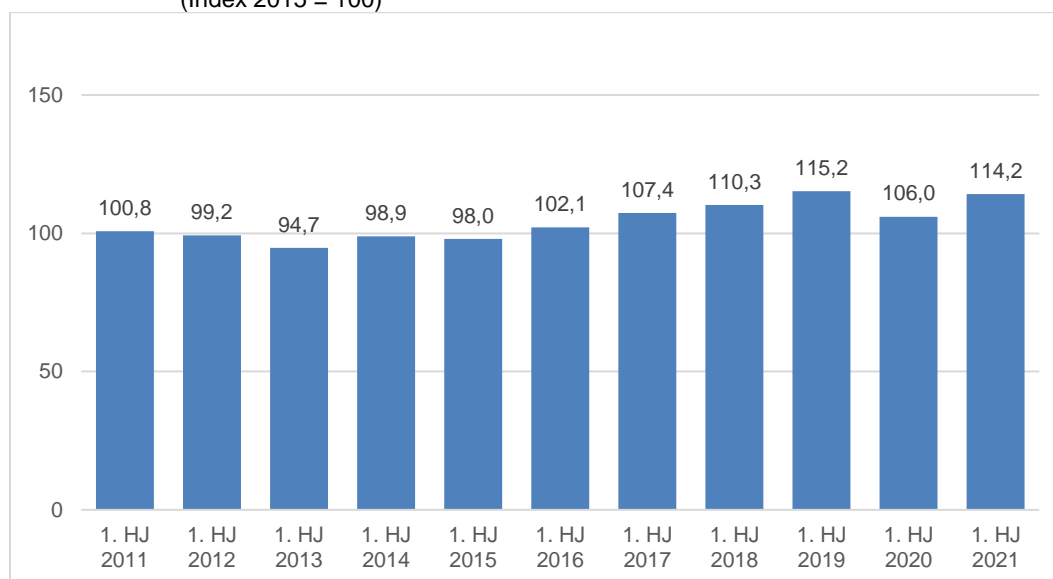
Die verbesserte Auftragslage spiegelte sich im 1. Halbjahr 2021 in einem deutlichen Anstieg des Branchenumsatzes wider. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um insgesamt rund 7,7 %. Das Umsatzniveau des 1. Halbjahres 2019 wurde damit um knapp 0,9 % verfehlt (siehe Abbildung 12). In Abhängigkeit von den Tätigkeitsschwerpunkten und Hauptkundenbranchen entwickelten sich die Umsätze im 1. Halbjahr 2021 auf Unternehmensebene allerdings sehr unterschiedlich. Die DB Cargo AG verzeichnete nach eigenen Angaben im 1. Halbjahr 2021 einen Anstieg ihres Außenumsatzes im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 15,4 % auf rund 2,1 Mrd. Euro; das operative Ergebnis (EBIT) verbesserte sich von -352 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2020 auf -211 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2021.<sup>8</sup> Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes bewerteten befragte nicht-bundeseigene Eisenbahnen ihre Ertragslage im 1. Halbjahr 2021 überwiegend als befriedigend; die Insolvenzgefahr für das eigene Unternehmen wurde zumeist als sehr gering eingeschätzt.

Umsatzentwicklung

<sup>7</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2021, S. 35, Berlin 2021.

<sup>8</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2021, S. 35, Berlin 2021.

Abbildung 12: Index des Umsatzes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ (Index 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Anstieg des Branchenumsatzes resultierte im 1. Halbjahr 2021 vorrangig aus der höheren Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen. Die Entgelte für Beförderungen im Schienengüterverkehr stiegen lediglich moderat. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wuchsen sie im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresquartalen im 1. Quartal 2021 um rund 0,5 % und im 2. Quartal 2021 um rund 0,1 % (siehe Tabelle 9). Maßgeblich hierfür waren vorrangig die Preisanstiege für Traktionsleistungen und Kombinierte Verkehre; sie beliefen sich im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresquartalen im 1. Quartal 2021 auf rund 1,2 % und im 2. Quartal auf rund 0,1 %. Im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre betrug die Entgeltsteigerungen in den ersten beiden Quartalen 2021 im Vergleich zu den jeweiligen Vorjahresquartalen lediglich rund 0,3 % bzw. 0,1 %. Die Ergebnisse des Erzeugerpreisindex decken sich mit Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen, nach denen ein Großteil der befragten Unternehmen nach eigenen Angaben allenfalls geringe Entgelterhöhungen am Markt durchsetzen konnte – trotz steigender Energiekosten und eines weiterhin deutlich erhöhten organisatorischen und administrativen Aufwandes infolge hoheitlicher, eigener und fremder Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2. Generell kommen bei einem Gutteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen 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. Etwas höher fielen die Entgeltsteigerungen für speditionelle Dienstleistungen im Bahnbereich aus. Diesbezüglich weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes im 1. und 2. Quartal 2021 Zuwächse im Ver-

Entgeltentwicklung

gleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen in Höhe von rund 3,0 % bzw. 2,0 % aus.

**Tabelle 9:** Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr in den Jahren 2017 bis 2021 nach Segmenten (Index 2015 = 100)

Jahr	Quartal	Gesamtindex	darunter:	
			Einzelwagen- und Ganzzugverkehre	Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehr
2017	1. Quartal	100,5	100,8	99,6
	2. Quartal	101,0	101,3	100,1
	3. Quartal	101,1	101,3	100,3
	4. Quartal	101,1	101,3	100,3
2018	1. Quartal	102,3	102,8	100,7
	2. Quartal	102,4	102,9	100,8
	3. Quartal	102,4	103,0	100,7
	4. Quartal	102,5	103,0	100,7
2019	1. Quartal	103,5	103,8	102,7
	2. Quartal	104,2	104,2	104,4
	3. Quartal	104,3	104,2	104,4
	4. Quartal	104,3	104,2	104,4
2020	1. Quartal	105,6	105,7	105,2
	2. Quartal	105,9	105,8	106,2
	3. Quartal	105,9	105,9	106,2
	4. Quartal	105,9	105,8	106,2
2021	1. Quartal	106,1	106,0	106,5
	2. Quartal	106,0	105,9	106,3

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Zunahme des Schienengüterverkehrs und die hiermit einhergehende steigende Auslastung der Schieneninfrastruktur führten in Verbindung mit Unwetterschäden, witterungsbedingten technischen Störungen und Bautätigkeiten im Netz im 1. Halbjahr 2021 zu einer Reduzierung der Pünktlichkeit und einer Verschlechterung der wahrgenommenen Qualität im Schienengüterverkehr. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG sank die Pünktlichkeit von DB Cargo von rund 79,1 % im 1. Halbjahr 2020 auf rund 70,8 % im 1. Halbjahr Jahr 2021.<sup>9</sup>

Pünktlichkeit

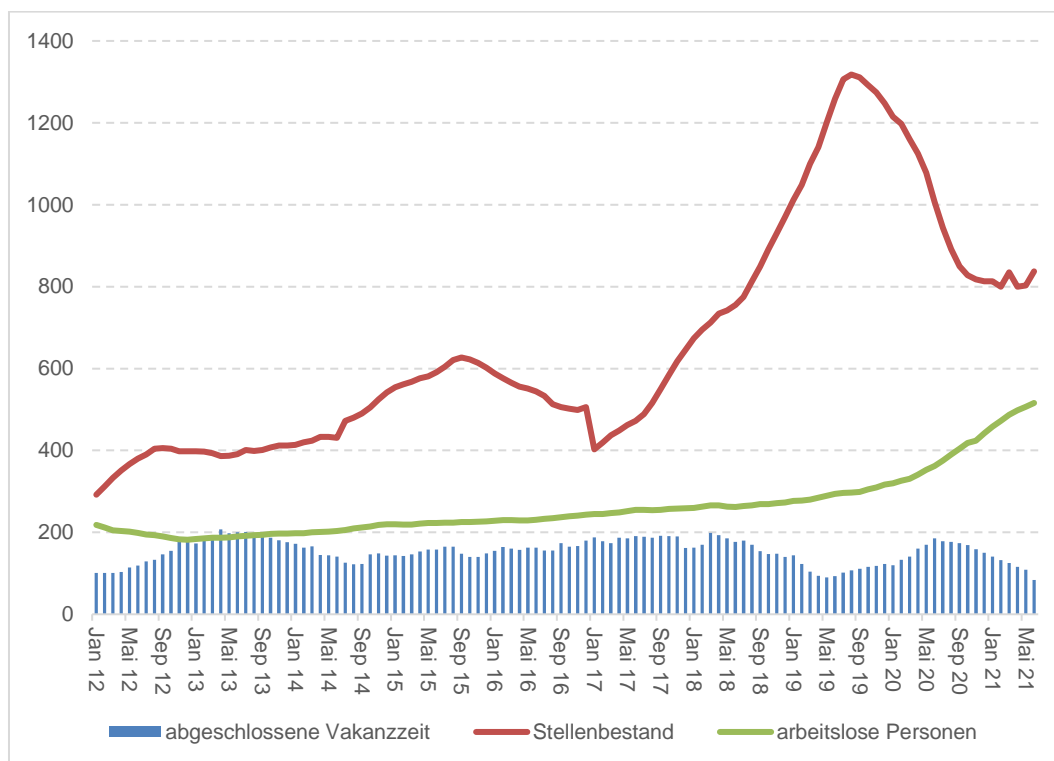
Die bereits in der zweiten Jahreshälfte 2020 zu beobachtende leichte Entspannung bei den abgeschlossenen Vakanzzeiten für Lokführerinnen und Lokführer setzte sich in der ersten Jahreshälfte 2021 fort. Die abgeschlossene Vakanzzeit misst die Zeitspanne vom frühestmöglichen Besetzungstermin bis zur Abmeldung der Arbeitsstelle – also die Zeitspanne, in der eine Stelle tatsächlich besetzt oder storniert wurde. Nachdem die abgeschlossene Vakanzzeit bis zum Juni 2020 auf 185 Tage angestiegen war, ging sie in den

Arbeitsmarktentwicklung

<sup>9</sup> Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2021, S. 35, Berlin 2021.

Folgemonaten bis auf 84 Tage im Juni 2021 zurück (siehe Abbildung 13). Das bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldete Stellenangebot für Schienenfahrzeugführerinnen und -führer bewegte sich im 1. Halbjahr 2021 weiterhin über dem Angebot an Arbeitslosen mit diesem Zielberuf. Allerdings nähern sich die beiden Kurvenverläufe seit dem Herbst 2019 erkennbar einander an – insbesondere durch den starken Rückgang des Stellenangebots im Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie. Im 1. Halbjahr 2021 stagnierte das Stellenangebot für Schienenfahrzeugführerinnen und -führer weitgehend, im Juni 2021 lag es bei 837. Die Zahl der Arbeitslosen mit diesem Zielberuf stieg hingegen weiter an und erreichte mit insgesamt 516 im Juni 2021 den höchsten Wert im gesamten Betrachtungszeitraum von Januar 2012 bis Juni 2021.

**Abbildung 13:** Anzahl der offenen Stellen und arbeitslosen Personen sowie Vakanzzeiten in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von Januar 2012 bis Juni 2021



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Berichte: Blickpunkt Arbeitsmarkt. Fachkräfteengpassanalyse). Eigene Darstellung.

#### 4.3 Kombiniertes Verkehr Straße - Schiene

Der Kombinierte Verkehr verzeichnete im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ebenfalls eine deutliche Zunahme. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2021 im Kombinierten Verkehr in Deutschland von größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen knapp 3,0 Mio. Ladeinheiten befördert, rund 14,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2020. Die beförderte Tonnage nahm im Vergleichszeitraum um rund 15,7 % auf rund 51,4 Mio. t zu, die Verkehrsleistung stieg um rund 15,0 % auf rund 26,5 Mrd. tkm (siehe Tabelle 10). Überdurchschnittliche Zuwächse

Gesamtentwicklung

zeigten sich im Vergleichszeitraum im Binnenverkehr; im grenzüberschreitenden Empfang und Versand waren ebenfalls zweistellige prozentuale Anstiege zu verzeichnen. Die Durchgangsverkehre wiesen im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 gleichsam ein zweistelliges prozentuales Verkehrsleistungswachstum auf, die Zunahmen fielen hier allerdings ebenso wie in Bezug auf die Anzahl der Ladeeinheiten und die Beförderungsmenge geringer aus als auf den anderen Hauptverkehrsverbindungen.

**Tabelle 10:** Kombiniertes Güterverkehr in den ersten Halbjahren 2020 und 2021 nach Hauptverkehrsverbindungen<sup>1</sup>

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	1. Halbjahr			1. Halbjahr			1. Halbjahr		
	2020	2021	2020	2021	2020	2021			
Binnenverkehr	1.282	1.507	17,5	18,0	22,2	23,8	8,6	10,4	20,7
Grenzüberschreitend	1.064	1.183	11,2	20,8	23,1	11,0	11	12	11,9
darunter Versand	523	579	10,6	10,8	12,0	10,8	5,7	6,4	11,9
darunter Empfang	541	605	11,8	10,0	11,1	11,2	5,3	6,0	12,0
Durchgangsverkehr	266	290	8,7	5,6	6,0	6,9	3,4	3,8	10,7
Insgesamt	2.613	2.980	14,1	44,4	51,4	15,7	23,1	26,5	15,0

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

Tabelle 11 differenziert die Aufkommensentwicklung im Kombinierten Verkehr nach Ladeeinheiten. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes belief sich das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im 1. Halbjahr 2021 im Kombinierten Verkehr auf über 3,8 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit), im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 bedeutete dies ein Plus von rund 12,4 %.<sup>10</sup> Die Tonnage stieg im Vergleichszeitraum um rund 13,4 % auf rund 35,6 Mio. t, die Verkehrsleistung erhöhte sich rund 12,3 % auf rund 17,4 Mrd. tkm. Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger stieg im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 22,4 % auf über 0,6 Mio. Einheiten; im 1. Halbjahr 2020 waren es noch rund 0,5 Mio. Einheiten. Im begleiteten Kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Italien wurden im 1. Halbjahr 2021 rund 36.000 Lkw bzw. Sattelzüge befördert, rund 23,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2020, die Mengen- und Leistungszuwächse beliefen sich ebenfalls auf jeweils rund 23,1 %.

KV nach Ladeeinheiten

<sup>10</sup> 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).

**Tabelle 11:** Im Kombinierten Verkehr beförderte Container/Wechselbehälter, Sattelzuganhänger (begleitet) bzw. Lkw/Sattelzüge (begleitet) im 1. Halbjahr 2020 und 2021, vorläufige Zahlen

	Container/Wechselbehälter			Sattelzuganhänger (unbegleitet)			Lkw/Sattelzug (begleitet)		
	in Mio. t	in Mrd. tkm	in Mio. TEU	in Mio. t	in Mrd. tkm	Anzahl in Mio.	in Mio. t	in Mrd. tkm	Anzahl in Mio.
1. Halbjahr 2020	31,41	15,51	3,41	12,05	7,48	0,50	0,95	0,06	0,03
1. Halbjahr 2021	35,63	17,42	3,83	14,57	9,02	0,61	1,17	0,07	0,04
Veränd. in %	13,4	12,3	12,4	20,9	20,5	22,4	23,1	23,1	23,1

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die positive Aufkommensentwicklung im Kombinierten Verkehr in der ersten Jahreshälfte 2021 spiegelte sich in Ausweisungen von Netzwerkbetreibern und Hafengesellschaften entsprechend wieder:

Unternehmensmeldungen

- Die Hupac Intermodal SA transportierte im 1. Halbjahr 2021 nach eigenen Angaben insgesamt 568.622 Lkw-Sendungen auf der Schiene.<sup>11</sup> Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 wurden damit insgesamt 14,5 % mehr Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger befördert. Nach Unternehmensangaben seien damit die Volumina von 2019 um fast 10 % übertroffen worden. Mit Ausnahme der Maritimverkehre, die an den Folgen der Suezkanal-Blockade litten und die Überlastung zahlreicher Terminals durch Unpaarigkeiten im Seehafen-Hinterlandverkehr zu spüren bekamen, zeigte sich nach Unternehmensangaben in allen Marktsegmenten ein positiver Trend.
- Die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG war nach eigenen Angaben im 1. Halbjahr 2021 ebenfalls auf Wachstumskurs.<sup>12</sup> Mit über 470.000 transportierten Sattelaufliegern, Wechselbehältern und Containern wurde das Ergebnis des 1. Halbjahres 2020 um rund 11,5 % übertroffen. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 betrug das Plus rund 2,8 %.

<sup>11</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hupac Intermodal SA: Klimaziele erfordern stabile Kapazität für Kombinierten Verkehr, Mitteilung vom 20.08.2021, unter: <https://www.hupac.com/DE/Klimaziele-erfordern-stabile-Kapazitt-fr-Kombinierten-Verkehr-62c6ec00>, abgerufen am 10.09.2021.

<sup>12</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG : Kombiverkehr übertrifft im ersten Halbjahr 2021 Transportmengen aus Vor-Corona-Zeiten, Mitteilung vom 09.08.2021, unter: [https://www.kombiverkehr.de/de/presse/nachrichten/:Kombiverkehr\\_%C3%BCbertrifft\\_im\\_ersten\\_Halbjahr\\_2021\\_Transportmengen\\_aus\\_Vor-Corona-Zeiten](https://www.kombiverkehr.de/de/presse/nachrichten/:Kombiverkehr_%C3%BCbertrifft_im_ersten_Halbjahr_2021_Transportmengen_aus_Vor-Corona-Zeiten), abgerufen am 10.09.2021.

- Nach Hafenangaben verzeichnete der Containertransport auf der Schiene im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens im 1. Halbjahr 2021 ein neues Rekordeergebnis.<sup>13</sup> Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum erhöhte er sich um rund 11,3 % auf rund 1,4 Mio. TEU. Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2021 rund 23,7 Mio. t Güter im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens auf der Schiene transportiert, rund 4,4 % mehr als im 1. Halbjahr 2020. Aufgrund in großer Zahl auftretender Schiffsverspätungen kam es im Hamburger Hafen in der ersten Jahreshälfte 2021 bei der Eisenbahnabfertigung zeitweise zu Verzögerungen.
- Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) vermeldete einen Anstieg der Bahntransporte im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 19,3 % auf knapp 0,7 Mio. TEU.<sup>14</sup> Dabei verstärkte sich der Anstieg im zweiten Quartal 2021 durch das pandemiebedingt schwache Vorjahresquartal.
- Im Rostocker Hafen stieg der Umschlag intermodaler Ladeeinheiten im Kombinierten Ladungsverkehr im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 41 % auf 63.752 Einheiten.<sup>15</sup> Begründet wurde das Wachstum hafenseitig einerseits mit mehreren neu eröffneten Intermodal-Verbindungen, andererseits mit zeitweiligen Streckensperrungen in Dänemark, die zu Verlagerungen auf den Seeweg geführt hätten. Die Anzahl der über See transportierten Eisenbahnwaggons erhöhte sich im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 53 % auf 14.800 Einheiten.
- Die Duisburger Hafen AG verzeichnete nach eigenen Angaben im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum einen deutlichen Anstieg des Containerumschlags; der Bahnbereich legte im Vorjahresvergleich um 14 % zu.<sup>16</sup> Wachstumstreiber waren der Warenverkehr mit China und die europäischen Relationen mit Polen und Südeuropa.

---

<sup>13</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Positive Umschlagentwicklung des Hamburger Hafens nach Rückgängen durch Corona, Pressemitteilung vom 30.08.2021.

<sup>14</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Hamburger Hafen und Logistik AG: HHLA profitiert von starkem Zuwachs der Containertransporte auf der Schiene, Mitteilung vom 12.08.2021, unter: <https://hlla.de/investoren/mitteilungen/finanzmitteilungen/detailansicht/hlla-profitiert-von-starkem-zuwachs-der-containertransporte-auf-der-schiene>, abgerufen am 10.09.2021.

<sup>15</sup> Siehe hierzu und im Folgenden ROSTOCK PORT GmbH: Umschlagrekord in Rostock, Pressemitteilung vom 04.08.2021, Rostock 2021.

<sup>16</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Duisburger Hafen AG: Erfolgreiche Halbjahresbilanz 2021 – duisport verzeichnet zweistelliges Wachstum im Containerumschlag, Mitteilung vom 07.07.2021, abgerufen am 14.07.2021.

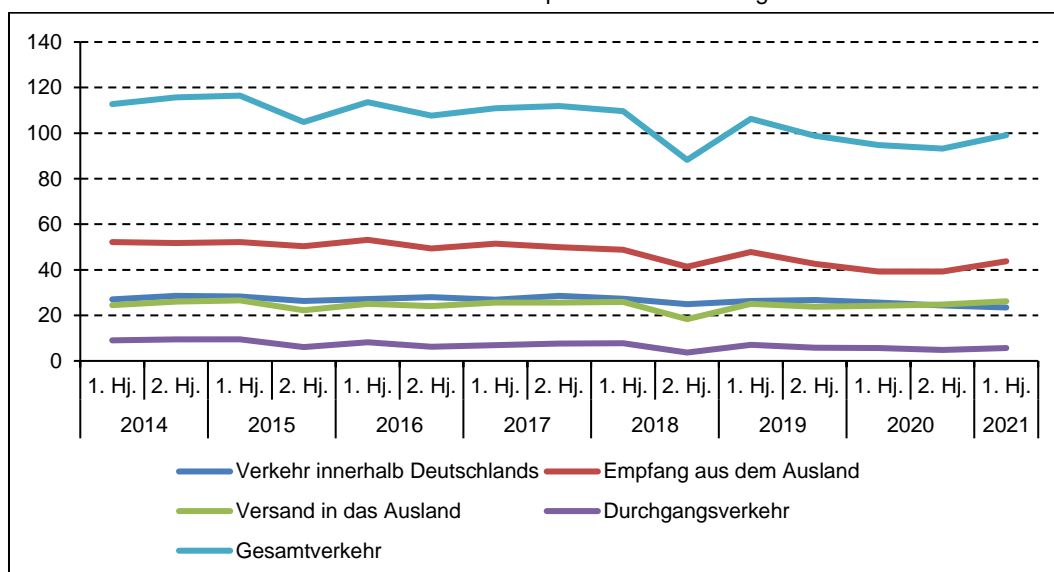
## 5 Binnenschiffsgüterverkehr

### 5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen stieg die Beförderungsmenge nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 4,3 Mio. t bzw. rund 4,5 % auf insgesamt rund 99,1 Mio. t (siehe Abbildung 14). Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 1,0 Mrd. tkm bzw. rund 4,4 % auf rund 24,7 Mrd. tkm. Ursächlich für den Anstieg war vor allem ein Basiseffekt, nachdem die deutsche Wirtschaft und der private Konsum insbesondere im 1. Halbjahr 2020 durch hoheitliche Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie – wie den Lockdown – stark beeinträchtigt wurden. Trotz der Erholung im 1. Halbjahr 2021 reichten die Mengen- und Leistungswerte nicht an das Vorkrisenniveau heran. Im 1. Halbjahr 2019 lagen die Transportmenge und -leistung noch bei rund 106,3 Mio. t bzw. 26,7 Mrd. tkm. Die Zuwächse der Binnenschifffahrt resultierten in der ersten Jahreshälfte 2021 aus dem grenzüberschreitenden Versand und Empfang, während auf den anderen Hauptverkehrsverbindungen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum Rückgänge zu verzeichnen waren. Nach Informationen des Bundesamtes stieg im grenzüberschreitenden Versand das Transportaufkommen u.a. von Getreide, Maschinen, Ausrüstungsgegenständen, Holzwaren, Baumaterialien und Exportcontainern. Aufgrund ausreichender Pegelstände der Elbe wurden zudem Schwerguttransporte von Tschechien in Richtung Hamburg durchgeführt. Im grenzüberschreitenden Empfang legten Beförderungen von Kohle, chemischen Erzeugnissen, Roheisen und Stahl zu. Im Binnen- und Durchgangsverkehr wiesen die meisten Güterarten Rückgänge auf. Die Pegelstände der wichtigsten Wasserstraßen gaben im 1. Halbjahr 2021 wenig Anlass zur Sorge. Lediglich an einzelnen Tagen wurden regional Kleinwasserzuschläge erhoben.

Mengen- und Leistungszuwächse

**Abbildung 14:** Halbjährliche Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2014 bis 2021 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.



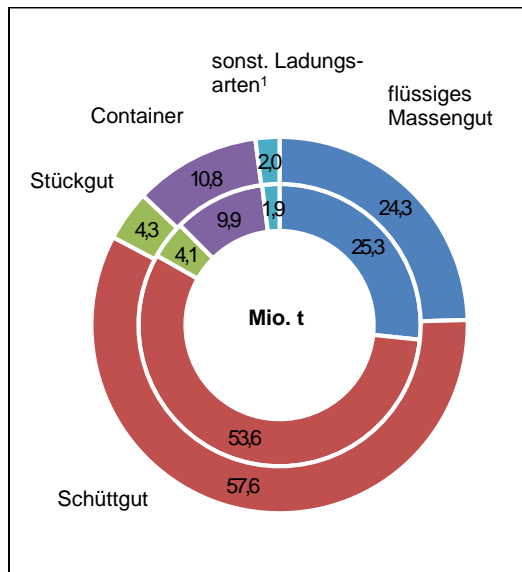
Die Beförderungsmenge von Binnenschiffen unter deutscher Flagge stieg von rund 27,8 Mio. t im 1. Halbjahr 2020 um rund 2,3 % auf rund 28,5 Mio. t im 1. Halbjahr 2021. Aufgrund der unterdurchschnittlichen Zunahme fiel der Anteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge an der Gesamtbeförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen von rund 29,3 % im 1. Halbjahr 2020 auf rund 28,7 % im 1. Halbjahr 2021. Der Anteil niederländischer Binnenschiffe erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 0,9 Prozentpunkte auf rund 59,2 %. Bezogen auf die Verkehrsleistung verzeichneten Schiffe unter deutscher Flagge mit einem Plus von rund 6,1 % – von rund 6,8 Mrd. tkm im 1. Halbjahr 2020 auf rund 7,2 Mrd. tkm im 1. Halbjahr 2021 – hingegen ein überdurchschnittliches Wachstum. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen vergrößerte sich im Vergleichszeitraum damit von rund 28,6 % auf rund 29,1 %. Der Anteil niederländischer Binnenschiffe erhöhte sich um rund 0,4 Prozentpunkte auf rund 56,7 %.

Flaggenanteile

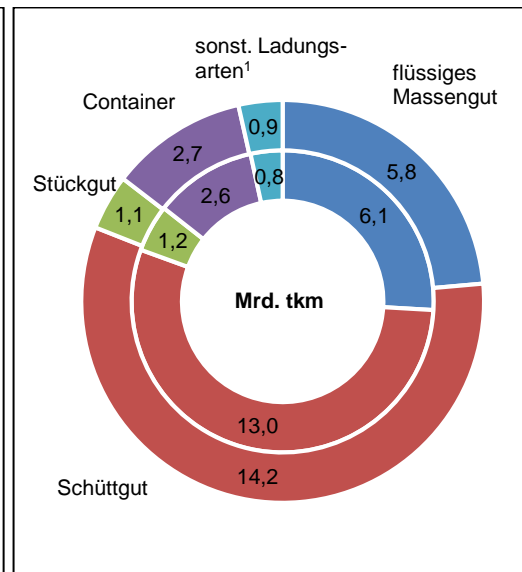
Wie den Abbildungen 15 und 16 zu entnehmen ist, verzeichnete die Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2021 vor allem im Bereich der trockenen Massengüter und im Containerbereich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 eine höhere Transportnachfrage. Das Transportaufkommen an Schüttgütern, auf die in der Trockengüterschifffahrt ein Großteil des Beförderungsvolumens entfällt, stieg im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 4,0 Mio. t bzw. rund 7,5 % auf rund 57,6 Mio. t; die Verkehrsleistung legte um rund 1,3 Mrd. tkm bzw. rund 9,6 % auf rund 14,2 Mrd. tkm zu. In der Containerschifffahrt stieg die beförderte Tonnage im Vergleichszeitraum um rund 0,9 Mio. t bzw. rund 8,1 % auf rund 10,8 Mio. t, die Verkehrsleistung nahm um rund 0,1 Mrd. tkm bzw. rund 4,8 % auf rund 2,7 Mrd. tkm zu. Im Stückgutbereich stieg die Transportmenge um rund 5,3 % auf rund 4,3 Mio. t, allerdings nahm die Verkehrsleistung aufgrund deutlicher Rückgänge im Durchgangsverkehr im Vergleichszeitraum um rund 0,1 Mrd. tkm bzw. rund 8,0 % auf rund 1,1 Mrd. tkm ab. In der Tankschifffahrt sank die Beförderungsmenge von flüssigen Massengütern auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 3,7 % auf rund 24,3 Mio. t, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 5,0 % auf rund 5,8 Mrd. tkm. Ursächlich war vor allem die schwächelnde Nachfrage nach Mineralöltransporten. So kam es aufgrund der Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe zum Jahresbeginn 2021 und des Auslaufens der Mehrwertsteuersenkung zum 31.12.2020 zu Vorzieheffekten zum Jahresende 2020. Darüber hinaus dämpften die hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie, insbesondere Restriktionen im Reiseverkehr, die Nachfrage für Diesel, Benzin, Kerosin, Schweröl und Schmierstoffe.

Entwicklung nach Segmenten

**Abbildung 15:** Transportmenge in der Binnenschifffahrt nach Landungsarten im 1. Hj. 2021 (äußerer Ring) und im 1. Hj 2020 (innerer Ring)



**Abbildung 16:** Transportleistung in der Binnenschifffahrt nach Landungsarten im 1. Hj. 2021 (äußerer Ring) und im 1. Hj 2020 (innerer Ring)



<sup>1</sup> einschließlich Straßengüterfahrzeuge und Wechselbrücken.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die einzelnen Wasserstraßengebiete wiesen im 1. Halbjahr 2021 im Vorjahresvergleich eine heterogene Umschlagsentwicklung auf. Umschlagsanstiegen im Rheinstrom- und Wesergebiet, im westdeutschen Kanalgebiet und im Großraum Berlin standen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 Rückgänge in den übrigen Wasserstraßengebieten gegenüber. Im Rheinstromgebiet stieg der Güterumschlag im Vergleichszeitraum um rund 3,0 % auf rund 78,1 Mio. t. Dies entsprach rund zwei Dritteln des gesamten Güterumschlags auf deutschen Binnenwasserstraßen. Vor allem die drei umschlagsstärksten Binnenhäfen Duisburg (+9,2 %), Köln (+17,3 %), und Ludwigshafen (+11,4 %) erzielten im Vorjahresvergleich deutliche Zuwächse. Das Wesergebiet verzeichnete ein Umschlagsplus von rund 10,8 % auf rund 5,3 Mio. t. Überdurchschnittliche Umschlagszuwächse verbuchten dort die Häfen in Bremen und Bremerhaven mit rund 25,5 % bzw. rund 23,7 %. Im westdeutschen Kanalgebiet legte der Güterumschlag im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 2,1 % auf rund 15,5 Mio. t zu. Der umschlagsstärkste Hafen Gelsenkirchen erzielte dort einen Anstieg von rund 5,8 %. Im Großraum Berlin nahm der Güterumschlag um rund 15,3 % auf rund 0,9 Mio. t zu. Für das Elbegebiet errechnete sich im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum hingegen ein Umschlagsminus von rund 7,7 % auf rund 8,3 Mio. t, vorwiegend aufgrund rückläufiger Güterumschläge bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Eisenerzen sowie Nahrungs- und Genussmitteln in Hamburg (-8,3 %). Im Mittellandkanalgebiet und im Gebiet Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern sanken die Umschlagszahlen im Vergleichszeitraum um rund 2,1 % auf rund 6,4 Mio. t bzw. um rund 3,8 % auf rund 0,7 Mio. t. Im Donaugebiet gingen die Umschlagszahlen um rund 7,4 % auf rund 1,7 Mio. t zurück.

Güterumschlag  
nach Wasserstraßen-  
gebieten

Wie Tabelle 12 zu entnehmen ist, resultierten die Zuwächse in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2021 allein aus dem höheren grenzüberschreitenden Empfang und Versand, die Binnen- und Durchgangsverkehre verzeichneten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 hingegen Mengen- und Leistungsrückgänge. Im Binnenverkehr reduzierte sich die Transportmenge im Vergleichszeitraum um rund 8,4 % auf rund 23,4 Mio. t, die Verkehrsleistung sank um rund 0,5 % auf rund 4,9 Mrd. tkm. Zwar legten Beförderungen von Kohle- und Holzprodukten zwischen deutschen Häfen deutlich zu, sie konnten Aufkommensverluste bei anderen Gütern, beispielsweise landwirtschaftlichen Produkten, flüssigen Mineralölzeugnissen und Metallprodukten, jedoch nur teilweise kompensieren. Das Transportaufkommen von deutschen zu ausländischen Häfen erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 8,3 % auf rund 26,2 Mio. t; die Verkehrsleistung verzeichnete ein Plus von rund 8,9 % auf rund 7,1 Mrd. tkm. Maßgeblich hierfür waren teils deutliche Aufkommenszuwächse bei landwirtschaftlichen Produkten (insbesondere Getreide), Sekundärrohstoffen, Stahlprodukten, chemischen Erzeugnissen, Exportcontainern sowie Baumaterialien; hingegen sank die Transportnachfrage für Mineralölzeugnisse. Im grenzüberschreitenden Empfang nahm die Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 11,5 % auf rund 43,8 Mio. t zu; die Verkehrsleistung stieg um rund 6,6 % auf rund 9,2 Mrd. tkm. Die Zugewinne beruhten überwiegend auf Importkohle, chemischen Grundstoffen, Eisenerzen, Baumaterialien und Metallerzeugnissen, Nachfragerückgänge waren bei landwirtschaftlichen Produkten, flüssigen Mineralölzeugnissen sowie Nahrungs- und Genussmitteln festzustellen. Im Durchgangsverkehr nahmen im Vergleichszeitraum die Transportmenge um rund 1,4 % auf rund 5,6 Mio. t und die Verkehrsleistung um rund 2,3 % auf rund 3,5 Mrd. tkm ab, vor allem aufgrund von Transportrückgängen bei landwirtschaftlichen Produkten, Nahrungs- und Genussmitteln und chemischen Erzeugnissen. Zu einem Transportanstieg kam es im Durchgangsverkehr dagegen bei Sekundärrohstoffen.

Hauptverkehrs-  
verbindungen

**Tabelle 12:** Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2020	1. Hj. 2021		1. Hj. 2020	1. Hj. 2021	
Binnenverkehr	25,6	23,4	-8,4	5,0	4,9	-0,5
Versand in das Ausland	24,2	26,2	8,3	6,5	7,1	8,9
Empfang aus dem Ausland	39,3	43,8	11,5	8,6	9,2	6,6
Durchgangsverkehr	5,7	5,6	-1,4	3,6	3,5	-2,3
Insgesamt	94,8	99,1	4,5	23,7	24,7	4,4

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

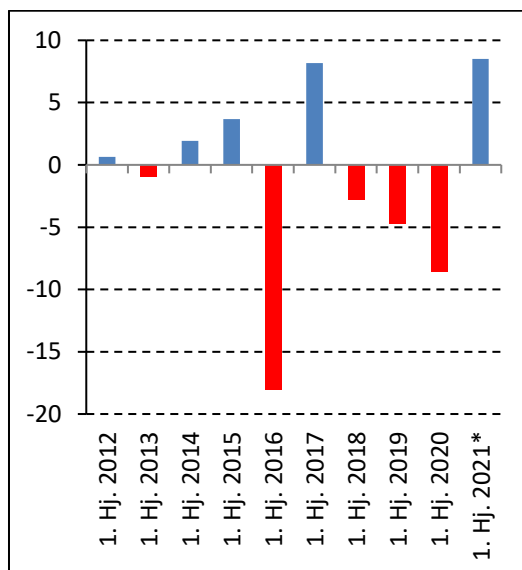
## 5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Nach teilweise hohen Umsatzrückgängen in den Jahren 2019 und 2020 kam es in der deutschen Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2021 im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Er-

Frachten- und Umsatz-  
entwicklung

holung zu Umsatzsteigerungen. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 8,5 % (siehe Abbildung 17). Bei der Interpretation dieses Werte gilt es zu berücksichtigen, dass das 1. Halbjahr 2020 bereits stark von den hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und daraus resultierenden Produktionsreduktionen, teilweise sogar vorübergehenden -einstellungen, geprägt war. Die Folge war ein hohes Überangebot an Schiffsraum und ein daraus resultierender starker Wettbewerbs- und Preisdruck; teilweise wurden Binnenschiffe mangels Aufträgen vorübergehend aus der Fahrt genommen. Trotz des vermeintlich hohen Anstiegs im Vorjahresvergleich wurde das Umsatzniveau früherer Jahre in der ersten Jahreshälfte 2021 nicht erreicht (siehe Abbildung 18). Ein Grund hierfür war das vergleichsweise niedrige Frachtniveau. Nach Angaben von Befrachtern und Binnenschiffsunternehmen, die im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes befragt wurden, hätten sich die vereinbarten Kontraktfrachten im Rahmen von Neuausschreibungen für das Jahr 2021 im Vorjahresvergleich auf einem recht konstanten Niveau bewegt. Insbesondere in der Rheinschifffahrt seien demnach Anpassungen von Grundfrachten im Rahmen von festen Verträgen zu Gunsten von Binnenschiffsunternehmen nur selten realisierbar gewesen.

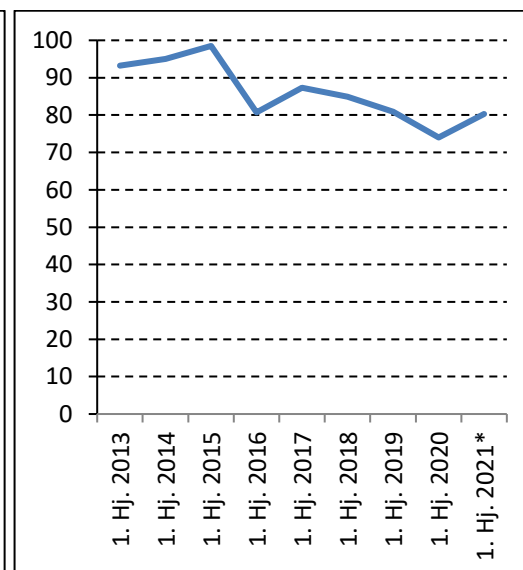
**Abbildung 17:** Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung zum Vorjahreshalbjahr in %



\* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

**Abbildung 18:** Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt in der ersten Jahreshälfte seit 2013, Index (2015=100)



\* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Umsatzanstieg in der Binnenschifffahrt vollzog sich im 1. Halbjahr 2021 vor dem Hintergrund eines deutlichen Anstiegs der Gasölkosten. Aufgrund gestiegener Notierungen an den Rohölmärkten zogen die Gasölpreise im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 11,3 % an. Lag der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Diesel im 1. Halbjahr 2020 noch bei 58,78 Euro, so stieg er im 1. Halbjahr 2021 auf 65,44 Euro.

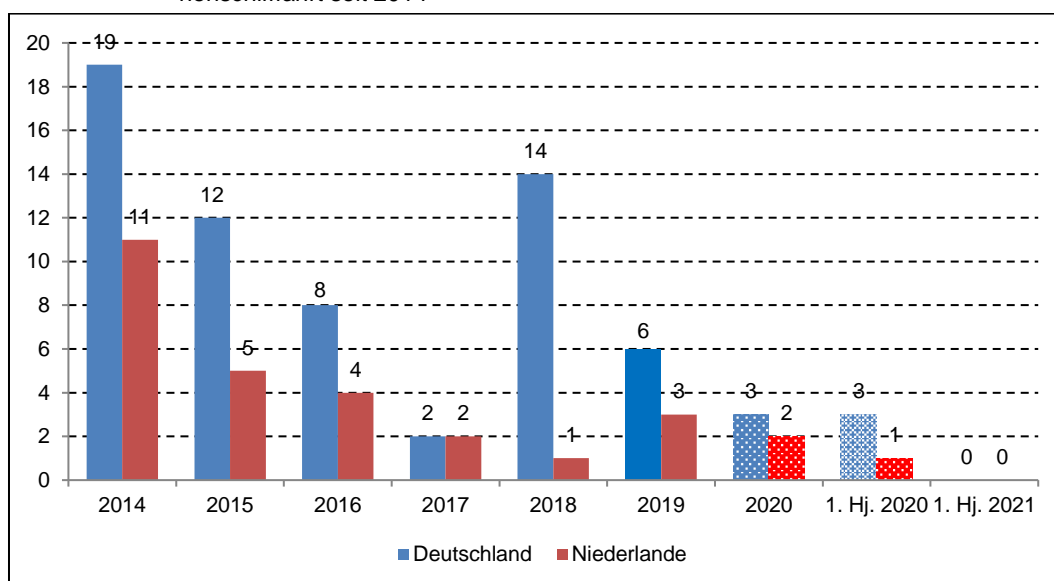
Kostenentwicklung

Dabei verteuerte sich das Gasöl in der ersten Jahreshälfte 2021 sukzessive von 58,33 Euro im Januar auf 71,02 Euro im Juni. Grundsätzlich greifen zwar zumeist die vertraglich vereinbarten Gasölklauseln, in der Regel allerdings erst mit zeitlicher Verzögerung. Jenseits dessen blieben die dispositiven und administrativen Aufwände aufgrund anhaltender hoheitlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie in der ersten Jahreshälfte 2021 hoch. So führte die Einhaltung von Corona-Schutzmaßnahmen (Corona-Tests, Schutzausrüstungen etc.) in den meisten Binnenschiffsunternehmen weiterhin zu Mehrkosten. Um die Gefahr einer Ansteckung mit dem Corona-Virus zu reduzieren, wurden Hygienekonzepte an Bord entwickelt, die u.a. detaillierte Vorschriften zum Tragen des Mundschutzes und für das Betreten von Räumen an Bord umfassten. Bei Kontrollen wurden Schiffsinspektoren teilweise angewiesen, sich nur auf der Schiffsfläche aufzuhalten. Teilweise wurden Landgänge des Bordpersonals auf das notwendigste Maß reduziert und Ansätze für eine möglichst kontaktlose Übergabe von Dokumenten entwickelt.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurde in der ersten Jahreshälfte 2021 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ kein Insolvenzverfahren eröffnet (siehe Abbildung 19). In der ersten Jahreshälfte 2020 waren noch drei Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt hiervon betroffen. Ein Grund für die erneut rückläufige Entwicklung der Insolvenzverfahren dürfte die Aussetzung der Insolvenzantragspflicht in der Corona-Krise sein. In den Niederlanden wurde im 1. Halbjahr 2021 ebenfalls kein Insolvenzverfahren gegen ein Unternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt eingeleitet. Im 1. Halbjahr 2020 war hiervon ein niederländisches Unternehmen betroffen. Tendenziell fiel in den vergangenen Jahren die Zahl der Insolvenzverfahren in der Binnenschifffahrt in den Niederlanden niedriger aus als in Deutschland.

Insolvenzverfahren

Abbildung 19: Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt seit 2014



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

Zur Eindämmung des Infektionsrisikos befanden sich in der ersten Jahreshälfte 2021 weiterhin zahlreiche Beschäftigte im Home-Office. Das Instrumentarium der Kurzarbeit wurde ebenfalls genutzt, vorrangig für Beschäftigte im kaufmännischen Bereich und im Umschlagsbereich. Nach wie vor berichteten viele Binnenschiffsunternehmen von Schwierigkeiten, gut ausgebildetes Schiffspersonal und Interessierte für die Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer zu gewinnen.

Personalsituation

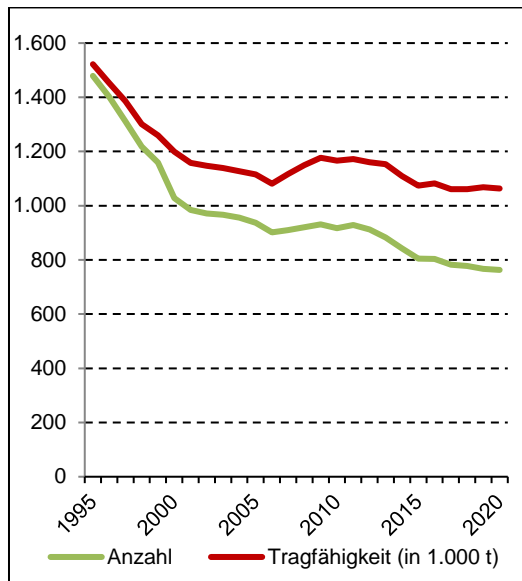
Die Planung und Durchführung von Weiterbildungen für das fahrende Personal (z.B. ADN oder Erweiterung von Schifffahrtspatenten) waren in der ersten Jahreshälfte 2021 ebenfalls erschwert, da die zuständigen Einrichtungen nach Unternehmensangaben nur wenige freie Termine, beispielsweise für Prüfungen, anboten. Verzögerungen ergaben sich ferner beim Ausstellen der Dokumente zum Erhalt der Schiffsklasse. Häufig war es Schiffsinspektoren nicht möglich, zeitnah vor Ort die Überprüfungen vorzunehmen. Durch den zeitweiligen Wegfall der Präsenzzeiten in den Berufsschulen waren nach Angaben befragter Binnenschiffsunternehmen bei einzelnen Auszubildenden zudem Leistungsdefizite beobachtbar.

Aus- und Weiterbildung

Nach Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt entwickelte sich die Anzahl der deutschen Gütermotorschiffe im Jahr 2020 leicht rückläufig (siehe Abbildung 20). Insgesamt waren im Jahr 2020 noch 763 Gütermotorschiffe in der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei (ZBBD) registriert. Dies war der niedrigste Wert im Zeitraum von 1995 bis 2020. Insgesamt standen im Jahr 2020 17 Flottenabgängen – davon 9 Verkäufe bzw. Abgänge in das Ausland, 3 Abwrackungen, 3 sonstige Abgänge und 2 Umbauten – 13 Zugänge – davon 9 Ankäufe bzw. Zugänge aus dem Ausland, 2 Neubauten und 2 Umbauten – gegenüber. Das Durchschnittsalter der Gütermotorschiffe stieg von 64,3 Jahren im Jahr 2019 auf 64,7 Jahre im Jahr 2020. Die Tragfähigkeit aller registrierten Gütermotorschiffe reduzierte sich leicht von rund 1,068 Mio. t im Jahr 2019 auf 1,064 Mio. t im Jahr 2020. Die durchschnittliche Tragfähigkeit je Gütermotorschiff erhöhte sich hingegen leicht von 1.392 t im Jahr 2019 auf 1.395 t im Jahr 2020. Im Jahr 1995 lag dieser Durchschnittswert noch bei 1.029 t. Der Trend zum Einsatz leistungsfähigerer, größerer Gütermotorschiffe und zum Abbau leistungsschwächerer, kleinerer Einheiten setzte sich damit zuletzt fort.

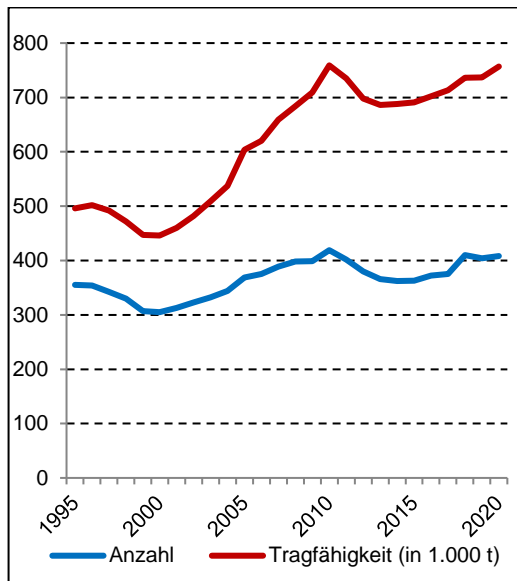
Entwicklung der deutschen Flotte - Gütermotorschiffe

Abbildung 20: Kapazitätsentwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte im Zeitraum von 1995 bis 2020



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung

Abbildung 21: Kapazitätsentwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte im Zeitraum von 1995 bis 2020



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung.

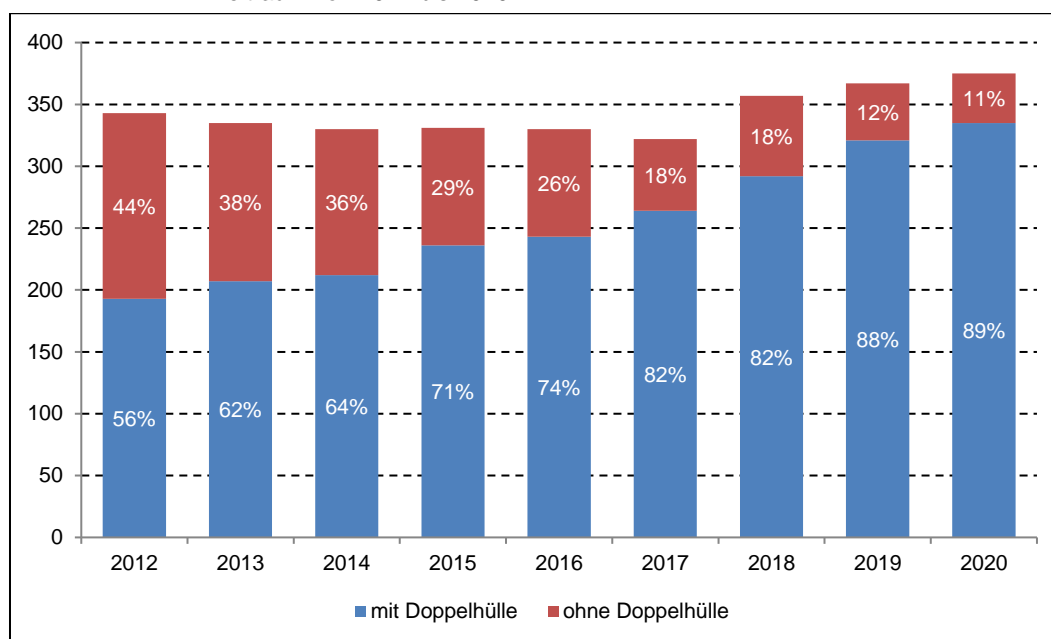
Wesentlich stärker ausgeprägt ist der Trend zu größeren, jüngeren Schiffen in der Tankmotorschifffahrt. Die Anzahl der in der ZBBD registrierten Tankmotorschiffe erhöhte sich im Jahr 2020 im Vorjahresvergleich um 4 auf insgesamt 408 Einheiten (siehe Abbildung 21). Insgesamt standen im Jahr 2020 21 Neuzugängen, davon 14 Neubauten und 7 Ankäufe bzw. Zugänge aus dem Ausland, 17 Abgänge, davon 11 Verkäufe bzw. Abgänge in das Ausland sowie jeweils 2 Abwrackungen, Umbauten und sonstige Abgänge, gegenüber. Die Tragfähigkeit aller registrierten Tankmotorschiffe stieg von rund 737 Tsd. t im Jahr 2019 um rund 20 Tsd. t auf rund 757 Tsd. t im Jahr 2020. Die durchschnittliche Tragfähigkeit je Tankmotorschiff erhöhte sich von 1.824 t im Jahr 2019 auf 1.855 t im Jahr 2020. Zum Vergleich: Im Jahr 1995 betrug die durchschnittliche Tragfähigkeit noch rund 1.397 t pro Tankmotorschiff. Das Durchschnittsalter der Tankmotorschiffe reduzierte sich von 25,3 Jahren im Jahr 2019 auf 24,3 Jahre im Jahre 2020.

- Tankmotorschiffe

Aufgrund strengerer Vorgaben des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) verzeichneten Tankmotorschiffe mit Doppelhülle in den vergangenen Jahren sowohl absolut als auch anteilig eine deutliche Zunahme. Allein im Zeitraum von 2012 bis 2020 erhöhte sich ihr Anteil an den erfassten Tankmotorschiffen von rund 56 % auf rund 89 % (siehe Abbildung 22). Aufkommensstarke Güter wie Diesel, Kerosin oder Benzin dürfen mittlerweile nur noch von Tankmotorschiffen mit Doppelhülle befördert werden. Tankmotorschiffe mit Einhülle dürfen nur noch für die Beförderung ungefährlicher flüssiger Massengüter wie Süß- oder Salzwasser eingesetzt werden.

Einhüllen- und Doppelhüllenschiffe

Abbildung 22: Anteilentwicklung der Doppelhüllenschiffe an der deutschen Tankschiffahrtsflotte im Zeitraum von 2012 bis 2020



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

### 5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Angesichts der Wiederbelebung des globalen Handels stieg das Containeraufkommen auf deutschen Binnenwasserstraßen im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 11,4 % auf rund 1,15 Mio. TEU (siehe Tabelle 13). Ein überdurchschnittliches Wachstum verzeichneten dabei Transporte von Leercontainern, die um rund 15,5 % auf rund 0,36 Mio. TEU anstiegen. Beförderungen von beladenen Containern erhöhten sich im Vergleichszeitraum um rund 9,7 % auf rund 0,79 Mio. TEU. Trotz der deutlichen Zuwächse wurde das Gesamtcontainervolumen vom 1. Halbjahr 2019 in Höhe von rund 1,17 Mio. TEU knapp verfehlt. Die in den Containern beförderte Tonnage stieg im Vergleichszeitraum um rund 8,1 % auf rund 10,75 Mio. t. Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2021 rund 0,71 Mio. Ladungsträger auf deutschen Wasserstraßen befördert, rund 9,9 % mehr als im 1. Halbjahr 2020.

Containeraufkommen



Tabelle 13: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im 1. Halbjahr 2021

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) <sup>1</sup>	10,75	1,12	2,90	5,80	0,93
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	0,71	0,09	0,27	0,31	0,05
TEU (in Mio.)	1,15	0,14	0,44	0,49	0,08
<i>Veränderung 1. Halbjahr 2021 ggü. 1. Halbjahr 2020 in %</i>					
Beförderungsmenge <sup>1</sup>	8,1	0,4	0,8	13,0	13,5
Anzahl der Ladungsträger	9,9	- 2,1	9,2	13,4	15,8
TEU	11,4	2,1	11,1	13,9	16,9

<sup>1</sup> Ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Im innerdeutschen Verkehr erhöhte sich das Transportvolumen im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 2,1 % auf rund 0,14 Mio. TEU, die Anzahl der Ladungsträger ging jedoch um rund 2,1 % auf rund 90 Tsd. Einheiten zurück. Die Beförderungsmenge stieg im Vergleichszeitraum um rund 0,4 % auf rund 1,12 Mio. t. Im grenzüberschreitenden Empfang wurden rund 0,44 Mio. TEU befördert, rund 11,1 % mehr als im 1. Halbjahr 2020; die Beförderungsmenge von ausländischen zu deutschen Häfen legte um rund 0,8 % auf rund 2,90 Mio. t zu, die Anzahl der transportierten Ladungsträger um rund 9,2 % auf rund 0,27 Mio. Einheiten. Im grenzüberschreitenden Versand erhöhte sich das Containeraufkommen im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 13,9 % auf rund 0,49 Mio. TEU, die Anzahl der Ladungsträger um rund 13,4 % auf rund 0,31 Mio. Einheiten und die Beförderungsmenge um rund 13,0 % auf rund 5,8 Mio. t. Die größten prozentualen Zuwachsraten verzeichneten im Vergleichszeitraum die Durchgangsverkehre. Sie wiesen Steigerungen in Bezug auf das Containeraufkommen in Höhe von rund 16,9 % auf rund 0,08 Mio. TEU auf. Die Beförderungsmenge nahm um rund 13,5 % auf rund 0,93 Mio. t zu. Die Anzahl der Ladungsträger stieg um rund 15,8 % auf rund 50 Tsd. Einheiten.

Hauptverkehrsverbindungen

Im Seehafen-Hinterlandverkehr wurden in der ersten Jahreshälfte 2021 insgesamt rund 1,04 Mio. TEU umgeschlagen, im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum bedeutete dies ein Plus von rund 10,3 %. Damit entfielen rund 90,8 % des gesamten Containeraufkommens auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2021 auf Seehafen-Hinterlandverkehre. Trotz des Anstiegs wurde das Transportvolumen von rund 1,07 Mio. TEU aus dem 1. Halbjahr 2019 knapp verfehlt. Mit einem Anteil von rund 89,9 % erfolgte im 1. Halbjahr 2021 der Großteil der Seehafen-Hinterlandverkehre zwischen deutschen Binnenhäfen und den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Die Quell- bzw. Zielverkehre mit Rotterdam stiegen im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 16,7 % auf rund 0,54 Mio. TEU und mit Antwerpen um rund 2,0 % auf rund 0,35 Mio. TEU. Quelle bzw. Ziel der Seehafen-Hinterlandverkehre mit Rotterdam und Antwerpen sind vorrangig Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Amsterdam kommt im Seehafen-Hinterlandverkehr in Bezug auf den Containerumschlag

Seehafen-Hinterlandverkehr

lediglich eine untergeordnete Rolle zu. Im 1. Halbjahr 2021 belief sich das diesbezügliche Umschlagsvolumen auf knapp 3.000 TEU. Allerdings besitzt Amsterdam hohe Bedeutung für den europäischen Mineralölumschlag. Aufgrund seiner Lage und Erreichbarkeit kommt Zeebrügge ebenfalls eine nachrangige Bedeutung zu. Die Seehafen-Hinterlandverkehre zwischen Hamburg und deutschen Binnenhäfen nahmen im 1. Halbjahr 2021 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2020 um rund 8,2 % auf knapp 56 Tsd. TEU ab, die Hinterlandverkehre der Bremischen Häfen, die in der Hauptsache zwischen Bremen und Bremerhaven stattfinden, stiegen vor dem Hintergrund eines deutlichen Anstiegs des Seegüterumschlags ausgehend von niedrigem Niveau um rund 85,4 % auf über 37 Tsd. TEU an. Durchgangsverkehre finden größtenteils zwischen den Seehäfen Rotterdam bzw. Antwerpen und den französischen sowie schweizerischen Binnenhäfen statt.

**Tabelle 14:** Seehafen-Hinterlandverkehr nach Staaten im 1. Halbjahr 2021 in TEU

Empfangs-/ Versandregion	Hafen					
	Amsterdam	Antwerpen	Bremen	Hamburg	Rotterdam	Zeebrügge
<i>Deutschland</i>						
Baden-Württemb.	0	33.035	0	0	37.148	0
Bayern	0	30	0	0	0	0
Berlin	0	0	0	0	0	0
Brandenburg	0	0	0	0	0	0
Bremen	0	168	36.048	0	642	0
Hamburg	0	0	0	0	0	0
Hessen	225	19.525	0	0	31.622	0
Mecklenburg-V..	0	0	0	0	0	0
Niedersachsen	3	1.953	744	37.301	56	0
Nordrhein-Westf.	1.740	170.785	429	4.220	338.523	5.003
Rheinland-Pfalz	742	125.384	0	0	127.934	0
Saarland	0	0	0	0	0	0
Sachsen	0	0	0	99	0	0
Sachsen-Anhalt	0	0	0	14.186	0	0
Schleswig-Holst.	0	0	0	0	0	0
Zusammen	2.710	350.880	37.221	55.806	535.924	5.003
Belgien	0	0	168	0	0	0
Frankreich	228	20.710	0	0	20.751	0
Niederlande	0	0	338	0	0	0
Schweiz	0	1.984	0	0	9.530	0
Übrige Staaten	0	786	0	72	2.024	0
Zusammen	228	23.480	506	72	32.305	0

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Aufgrund von Friktionen in den globalen Lieferketten, die u.a. auf die mehrtägige Sperrung des Suezkanals im März 2021 sowie im weiteren Jahresverlauf auf zeitweilige Terminalschließungen in südchinesischen Häfen aufgrund von Corona-Ausbrüchen zurückzuführen waren, war die Containerschiffahrt im 1. Halbjahr 2021 von großen Verzögerungen bei der Abfertigung an den Containerterminals in Rotterdam und Antwerpen betroffen. Durch die häufig nicht vorhersehbaren Verspätungen von Seeschiffen in den

Verspätungen von  
Seeschiffen

Seehäfen entstanden bei der Abfertigung der Binnenschiffe lange Wartezeiten. Die Planbarkeit der Hinterlandverkehre wurde stark beeinträchtigt. Viele für den Import und Export bestimmte Container mussten mitunter mehrfach auf andere Binnenschiffe oder Züge umgebucht und zum Teil zwischengelagert werden. Linienbetreiber im Hinterland der Seehäfen mussten teilweise zusätzlichen Schiffsraum einsetzen, um Fahrpläne einhalten zu können. Für die betroffenen Binnenschiffsunternehmen entstanden dadurch höhere Kosten, die die Betriebsergebnisse schmälerten. Infolge der gestörten Schiffsrundläufe zwischen Europa und Fernost kam es zudem zu einem starken Mangel an Leercontainern.



## 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](mailto:poststelle@bag.bund.de)  
Internet: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Bundesamt für Güterverkehr

Stand des Berichtes: April 2022

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