



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Gesamtentwicklung	5
2.1	Volkswirtschaftliche Entwicklung	5
2.2	Verkehrliche Entwicklung	7
2.2.1	Gesamtverkehr	7
2.2.2	Verkehr nach Güterabteilungen	10
3	Straßengüterverkehr	14
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	14
3.1.1	Verkehr mit deutschen und gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen	14
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen	23
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	25
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	27
4	Eisenbahngüterverkehr	35
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	35
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	38
4.3	Kombinierter Verkehr Straße - Schiene	42
5	Binnenschiffsgüterverkehr	48
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	48
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	54
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	58

1 Zusammenfassung

Nach der rezessiven Entwicklung im Jahr 2020 verzeichnete die deutsche Wirtschaft im Jahr 2021 wieder ein Wachstum. Allerdings blieb die Wirtschaftsleistung hinter dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019 zurück. Geprägt wurde die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2021 weiterhin durch hoheitliche Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie sowie zunehmende Friktionen in den globalen Lieferketten und Lieferengpässe bei bestimmten Waren, Bauteilen und Rohstoffen, die sich auf zahlreiche Branchen und deren Transportnachfrage auswirkten. Die in Deutschland im Straßen-, Schienen¹- und Binnenschiffgüterverkehr beförderte Gütermenge stieg im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 0,9 % auf knapp 3,65 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland legte um rund 4,3 % auf rund 460,0 Mrd. tkm zu (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Der Schienengüterverkehr¹ (+13,5 %) und die Binnenschifffahrt (+4,0 %) verbuchten dabei überdurchschnittliche Leistungszuwächse, für die auch Basiseffekte maßgeblich waren. Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wies im Vergleichszeitraum die geringsten Leistungszuwächse auf (+0,8 %). Nach Angaben der gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2021/2022, die auf Schätzwerten unter Berücksichtigung aller Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr und des Straßengüterverkehrs gebietsfremder Fahrzeuge beruhen, fiel der Anteil des Straßengüterverkehrs am Modal Split im Jahr 2021 auf rund 72,3 %, der Anteil der Schiene stieg auf rund 18,6 %. Gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge erzielten im Jahr 2021 im deutschen Binnenverkehr (+4,9 %) und im Wechselverkehr mit Deutschland (+2,7 %) im Vorjahresvergleich ebenfalls Verkehrsleistungszuwächse. Ihre Anteile am gesamten innerstaatlichen Verkehr bzw. am Wechselverkehr mit Deutschland erreichten damit im Jahr 2021 rund 9 % bzw. rund 87 %.

Gesamtentwicklung

Den Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen kennzeichneten im Jahr 2021 Leistungszuwächse im gewerblichen Verkehr (+1,7 %) und Abnahmen im Werkverkehr (-4,5 %), letzteres u.a. aufgrund von Rückgängen bei Kokerei- und Mineralölzeugnissen, chemischen Erzeugnissen und sonstigen Mineralerzeugnissen. 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. Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßengüterverkehr, Umzugstransporte“ stiegen im Vorjahresvergleich um rund 9,2 %, im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ um rund 16,8 %. Ein hoher Anteil der vom Bundesamt befragten Güterkraftverkehrsunternehmen berichtete über weite Strecken des Jahres von einer guten oder saisonüblichen bzw. befriedigenden Auftrags-, Liquiditäts- und Ertragslage. Letztere geriet in der zweiten Jahreshälfte

Straßengüterverkehr

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

2021 aufgrund steigender Energie- und Personalkosten sowie anhaltender Störungen in den globalen Lieferketten allerdings vermehrt unter Druck. Die Anzahl der Insolvenzen im Gewerbe sank im Jahr 2021 dank gesetzlicher Sonderregelungen und geleisteter Wirtschaftshilfen auf den niedrigsten Stand seit Jahren. Nachdem der Fachkräftemangel im Zuge der Corona-Pandemie kurzfristig etwas in den Hintergrund getreten war, zählt er mittlerweile wieder zu den zentralen Herausforderungen im Güterkraftverkehrsgewerbe.

Im Schienengüterverkehr² wiesen im Jahr 2021 alle Hauptverkehrsverbindungen im Vorjahresvergleich hohe Mengen- und Leistungszuwächse auf. Beide Größen übertrafen ihre Niveaus aus dem Vorkrisenjahr 2019; die Verkehrsleistung erreichte den höchsten Stand der letzten 10 Jahre. Prozentual am höchsten fielen die Zuwächse im grenzüberschreitenden Empfang und Versand aus; der aufkommensträchtige Binnenverkehr verzeichnete ebenfalls zweistellige Zuwachsraten. Maßgeblich waren u.a. die Erholung in der Montanindustrie und das starke Wachstum des Kombinierten Verkehrs. Letzterer wies im Jahr 2021 Mengen- und Leistungszuwächse von rund 12,3 % bzw. rund 11,5 % auf. Die Anzahl der beförderten Ladeeinheiten stieg im Vergleich zum Jahr 2020 insgesamt um rund 11,2 %. Der Anstieg der Beförderungsnachfrage spiegelte sich in einer hohen Zunahme des Branchenumsatzes wider; er legte im Vorjahresvergleich um rund 7,7 % zu. Die Beförderungsentgelte stiegen lediglich moderat – segmentübergreifend im Durchschnitt um rund 0,3 % – trotz steigender Energiekosten und eines weiterhin hohen organisatorischen und administrativen Aufwandes infolge hoheitlicher und anderer Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Die steigende Auslastung der Schieneninfrastruktur wirkte sich in Verbindung mit Bautätigkeiten im Netz, Unwetterschäden, witterungsbedingten technischen Schäden und Streikmaßnahmen negativ auf die Pünktlichkeit und die wahrgenommene Qualität im Schienengüterverkehr aus. Weitere Herausforderungen für die Branche resultierten aus einem wahrgenommenen Fachkräftemangel.

Schienengüterverkehr

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen stiegen die Transportmengen und die Verkehrsleistung im Jahr 2021 ebenfalls an. Maßgeblich waren Zuwächse im grenzüberschreitenden Versand und Empfang. Vor allem im Bereich der trockenen Massengüter, u.a. bei Kohle und Eisenerzen, Metallprodukten sowie im Containerbereich konnte die Binnenschifffahrt im Vergleich zum Vorjahr zulegen. In der Tankschifffahrt bewegte sich die Transportnachfrage in etwa auf Vorjahresniveau. Die o.g. Friktionen in den globalen Lieferketten sowie mehrfache wasserstandsbedingte Beeinträchtigungen bremsten die Erholung in der Binnenschifffahrt allerdings aus; die Mengen- und Leistungswerte des Vorkrisenjahres 2019 wurden nicht erreicht. In den Containerterminals in Antwerpen und Rotterdam kam es aufgrund verspäteter Ankünfte von Seeschiffen bei der Abfertigung von Binnenschiffen teilweise zu langen Wartezeiten, teilweise fuhren Binnenschiffe in der Folge nicht mit voller Auslastung. Die Planbarkeit der Hinterlandverkehre wurde stark be-

Binnenschifffahrt

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

einträchtig. Insgesamt stieg das Containeraufkommen auf deutschen Binnenwasserstraßen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,6 % auf über 2,2 Mio. TEU, rund 95,8 % hiervon entfielen auf Seehafen-Hinterlandverkehre. Der Branchenumsatz in der deutschen Binnenschifffahrt stieg im Jahr 2021 im Vorjahresvergleich um rund 19,6 % und übertraf damit zugleich das Niveau von 2019. Angesichts eines weiterhin hohen Angebots an Schiffsraum, insbesondere im Segment der größeren Schiffseinheiten im Rheinstromgebiet, blieb der Wettbewerbs- und Preisdruck vielfach hoch. Die Gewinnung von gut ausgebildetem Schiffspersonal und Interessierten für die Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer stellt das Gewerbe weiterhin vor Herausforderungen.

2 Gesamtentwicklung

2.1 Volkswirtschaftliche Entwicklung

Nach der rezessiven Entwicklung im Jahr 2020 verzeichnete die deutsche Wirtschaft im Jahr 2021 wieder ein Wachstum. Allerdings blieb die Wirtschaftsleistung hinter dem Vorjahresniveau aus dem Jahr 2019 zurück. Geprägt wurde die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2021 weiterhin durch hoheitliche Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Nachdem die deutsche Wirtschaftsleistung zu Beginn des Jahres 2021 zunächst noch einen weiteren Rückgang verbuchte, setzte im Frühjahr und Sommer trotz zunehmender Friktionen in den globalen Lieferketten und Lieferengpässen bei bestimmten Waren, Bauteilen und Rohstoffen, die sich auf zahlreiche Branchen auswirkten, zwischenzeitlich eine Erholung ein. Diese wurde zum Jahresende durch erneute Verschärfungen der Corona-Schutzmaßnahmen, von denen insbesondere viele Dienstleistungsbereiche negativ betroffen waren, gestoppt. Insgesamt stieg das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 nach Angaben des Statistischen Bundesamtes um rund 2,9 %. In nahezu allen Wirtschaftsbereichen erhöhte sich im Vorjahresvergleich die Bruttowertschöpfung. Vergleichsweise hohe Anstiege der preisbereinigten Bruttowertschöpfung gab es im Verarbeitenden Gewerbe mit rund 4,7 %; im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe ging es im Vorjahresvergleich mit einem Zuwachs von rund 3,0 % ebenfalls aufwärts. Im Baugewerbe nahm die preisbereinigte Bruttowertschöpfung im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 hingegen um rund 0,5 % ab. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen positive Wachstumsimpulse auf Jahressicht vorrangig von den staatlichen Konsumausgaben. Sie stiegen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um rund 3,1 % Vor dem Hintergrund der zunehmenden Lockerungen im Rahmen der Corona-Pandemie wiesen ab dem 2. Quartal 2021 auch die privaten Konsumausgaben wieder positive Vorzeichen auf, nachdem sie im 1. Quartal 2021 noch um 9,2 % gegenüber dem Vorjahresquartal zurückgegangen waren. Insgesamt stabilisierten sich die preisbereinigten privaten Konsumausgaben im Jahr 2021 damit auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres (+0,1 %). Die Bruttoanlageinvestitionen legten im Jahr 2021 im Vorjahresvergleich um rund 1,5 % zu. Die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – stiegen nach den starken Rückgängen im Vorjahr preisbereinigt um rund 3,4 %. Die Bauinvestitionen wiesen nach einer Abnahme zum Jahresbeginn 2021 und Zuwächsen im zweiten und dritten Quartal zum Jahresende erneut Rückgänge auf; insgesamt betrug das Plus im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr rund 0,7 %.

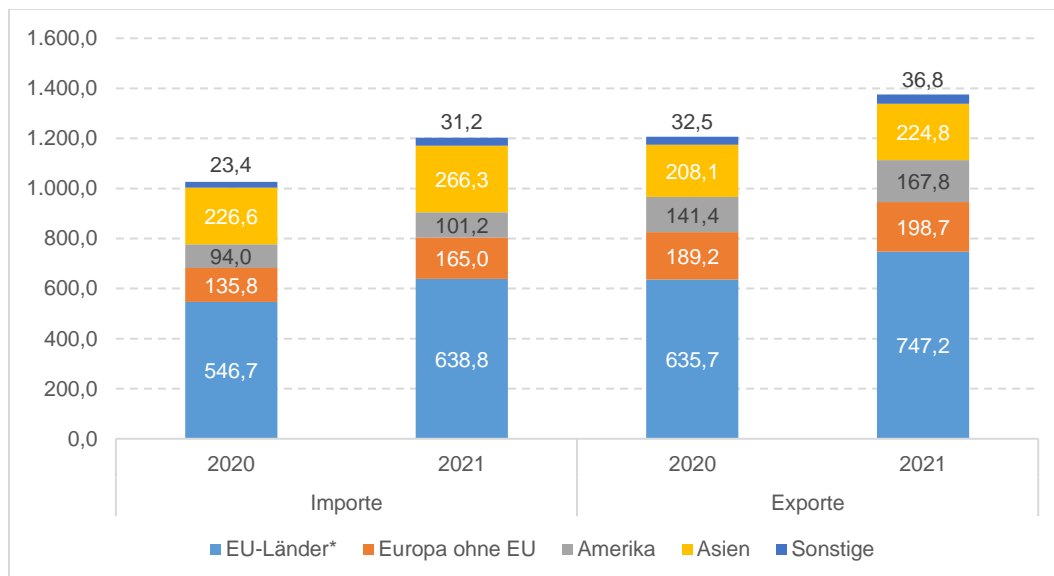
Bruttoinlandsprodukt

Nach dem zwischenzeitlich starken Einbruch im Jahr 2020 war der deutsche Außenhandel im Jahr 2021 ebenfalls auf Erholungskurs. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Importe mit rund 1.202,5 Mrd. Euro nominal um rund 17,1 % über dem Vorjahreswert; die Exporte stiegen um rund 14,0 % auf rund 1.375,4 Mrd. Euro. Der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels entfiel im Jahr 2021 weiterhin auf die

Außenhandel

EU-Länder, gefolgt von Asien (siehe Abbildung 1). Mit rund 747,2 Mrd. Euro lagen die deutschen Exporte in andere EU-Staaten (ohne Großbritannien) im Jahr 2021 rund 17,5 % über dem Ergebnis des Vorjahres; die Einfuhren nahmen um rund 16,9 % auf rund 638,8 Mrd. Euro zu. Mit Ausnahme von Zypern verzeichneten die deutschen Ex- und Importe im Vorjahresvergleich mit allen EU-Staaten Zuwächse, überwiegend im zweistelligen Prozentbereich. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, erhöhte sich im Jahr 2021 insgesamt um rund 11,9 % auf rund 363,8 Mrd. Euro. Hier kamen insbesondere die hohen wertmäßigen Zuwächse der Importe aus der Russischen Föderation (+54,2 %) und Norwegen (+142,6 %) zum Tragen. Der deutsche Außenhandel mit Großbritannien verzeichnete im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr hingegen sowohl einfuhr- als auch ausfuhrseitig eine Abnahme (-8,5 % bzw. -2,6 %). Expansiv entwickelte sich im Vergleichszeitraum der deutsche Außenhandel mit Asien (+13,0 %) und Amerika (+14,3 %). In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel Deutschlands (Importe plus Exporte) lag die Volksrepublik China im Jahr 2021 bezogen auf den Warenwert weiterhin an erster Stelle. Der positiven Gesamtentwicklung folgend stieg der deutsch-chinesische Außenhandel im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 15,1 %; dabei wiesen die Importe ein Plus von rund 20,8 % und die Exporte einen Zuwachs von rund 8,1 % auf. Auf den weiteren Rängen folgten im Jahr 2021 die Niederlande, die Vereinigten Staaten, Frankreich, Polen, Italien, Österreich, die Schweiz und Belgien. Mit all diesen Staaten legte das deutsche Außenhandelsvolumen im Vorjahresvergleich 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 – Dezember 2021). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

2.2 Verkehrliche Entwicklung

2.2.1 Gesamtverkehr

Im Zuge der konjunkturellen Erholung stieg die in Deutschland im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 0,9 % auf knapp 3,65 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland legte um rund 4,3 % auf rund 460,0 Mrd. tkm zu (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland) (siehe Tabelle 1). Maßgeblich für die positive Mengen- und Leistungsentwicklung waren vor allem die Zuwächse im Schienengüterverkehr. Er verbuchte nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 einen Anstieg der Beförderungsmenge um rund 11,7 % auf rund 357,6 Mio. t und der Verkehrsleistung um rund 13,5 % auf rund 123,1 Mrd. tkm.³

Gesamtverkehr

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in Jahren 2020 und 2021 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹		
	2020	2021	Δ in %	2020	2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2,3}	3.106,7	3.095,4	-0,4	286,4	288,7	0,8
Schienengüterverkehr ⁴	320,1	357,6	11,7	108,4	123,1	13,5
Binnenschiffsgüterverkehr	188,0	195,1	3,8	46,3	48,2	4,0
Gesamter Güterverkehr ³	3.614,9	3.648,1	0,9	441,1	460,0	4,3
<i>nachrichtlich:</i>						
Gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge ⁵	405,8	418,5	3,1	230,3	237,0	2,9

¹ Verkehrsleistung in Deutschland, ausgenommen gebietsfremde Güterkraftfahrzeuge.

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

³ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

⁴ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben. Von allen Unternehmen wurden im Jahr 2020 rund 358,8 Mio. t Güter befördert und eine Beförderungsleistung von rund 119,8 Mrd. tkm erbracht. Entsprechende Gesamtzahlen für das Jahr 2021 liegen gegenwärtig noch nicht vor.

⁵ Kabotage und grenzüberschreitender Verkehr (Wechselverkehr) gebietsfremder Fahrzeuge aus der EU, dem Vereinigten Königreich, Norwegen und der Schweiz, ohne Durchgangsverkehre. Verkehrsleistung einschließlich ausländischem Streckenanteil. Vorläufige Angaben.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Eurostat (Stand: 02.08.2022). Eigene Berechnungen.

Die Binnenschifffahrt wies im Jahr 2021 ebenfalls überdurchschnittliche Mengensteigerungen auf. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nahm die in der Binnenschiff-

³ Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu beachten, dass der hier zugrundeliegende Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben). Ergebnisse für alle Unternehmen liegen aus der Jahrerhebung vor, bislang allerdings noch nicht für das Jahr 2021. Von allen Unternehmen wurden im Jahr 2020 rund 358,8 Mio. t Güter befördert und eine Beförderungsleistung von rund 119,8 Mrd. tkm erbracht.

fahrt auf deutschen Wasserstraßen beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 3,8 % auf rund 195,1 Mio. t zu; die Verkehrsleistung erhöhte sich um rund 4,0 % auf rund 48,2 Mrd. tkm. Sowohl die Binnenschifffahrt als auch der Schienengüterverkehr profitierten von der steigenden Beförderungsnachfrage für diverse Massengüter und im Kombinierten Verkehr. Im Gegensatz zum Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr wies der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen aufgrund von Abnahmen in diversen Güterabteilungen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr einen Mengenrückgang um rund 0,4 % auf knapp 3,1 Mrd. t auf. Die Verkehrsleistung erhöhte sich aufgrund einer Zunahme der Fernverkehre im Vergleichszeitraum um rund 0,8 % auf rund 288,7 Mrd. tkm. Im Jahr 2020 hatte die Straße von allen Landverkehrsträgern die geringsten prozentualen Mengen- und Leistungsrückgänge verzeichnet. Die Verkehrsleistung gebietsfremder Fahrzeuge, die im Gegensatz zu den ausgewiesenen Verkehrsleistungen der deutschen Fahrzeuge nicht allein den inländischen, sondern auch den ausländischen Streckenanteil beinhaltet, stieg nach vorläufigen Angaben von Eurostat im Vergleichszeitraum um rund 2,9 % auf rund 237,0 Mrd. tkm, die Beförderungsmenge erhöhte sich um rund 3,1 % auf rund 418,5 Mio. t.

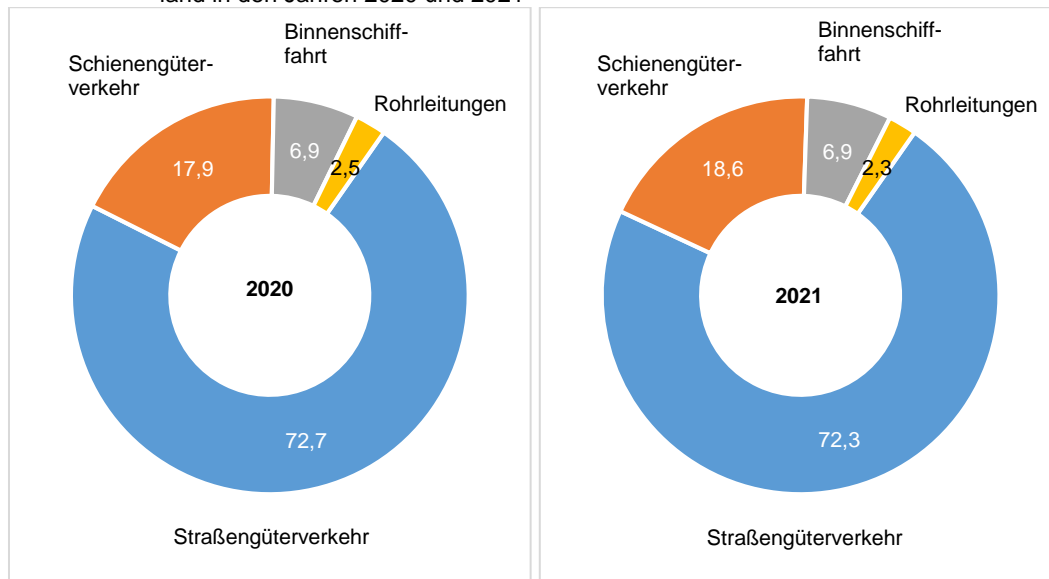
Abbildung 2 stellt den Modal Split für die Jahre 2020 und 2021 nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2021/2022 – dar. Dabei beinhalten die Ausweisungen des Schienengüterverkehrs prognostizierte Werte für den bislang noch nicht vorliegenden Gesamtverkehr 2021 (siehe oben). Des Weiteren werden Rohrleitungen berücksichtigt. Nach der Mittelfristprognose Winter 2021/2022 sank der Modal Split-Anteil des Straßengüterverkehrs auf Basis der Verkehrsleistung im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Prozentpunkte auf rund 72,3 %.⁴ Der Schienengüterverkehr verzeichnete infolge des überdurchschnittlichen Leistungsanstiegs Anteilsgewinne am Modal Split in Höhe von 0,7 Prozentpunkten auf rund 18,6 %; der Anteil der Binnenschifffahrt stagnierte im Vergleichszeitraum bei rund 6,9 %. Der Anteil der Rohrleitungen am Modal Split sank von rund 2,5 % im Jahr 2020 auf rund 2,3 % im Jahr 2021.⁵

Modal Split

⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2021/22, S. 52 ff., München / Köln 2022.

⁵ Auf die an dieser Stelle üblicherweise folgende Darstellung der Prognoseergebnisse der Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – hier der Mittelfristprognose Winter 2021/2022 – 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 2025 mithin stark eingeschränkt ist.

Abbildung 2: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2020 und 2021



Quelle: Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr (2022).

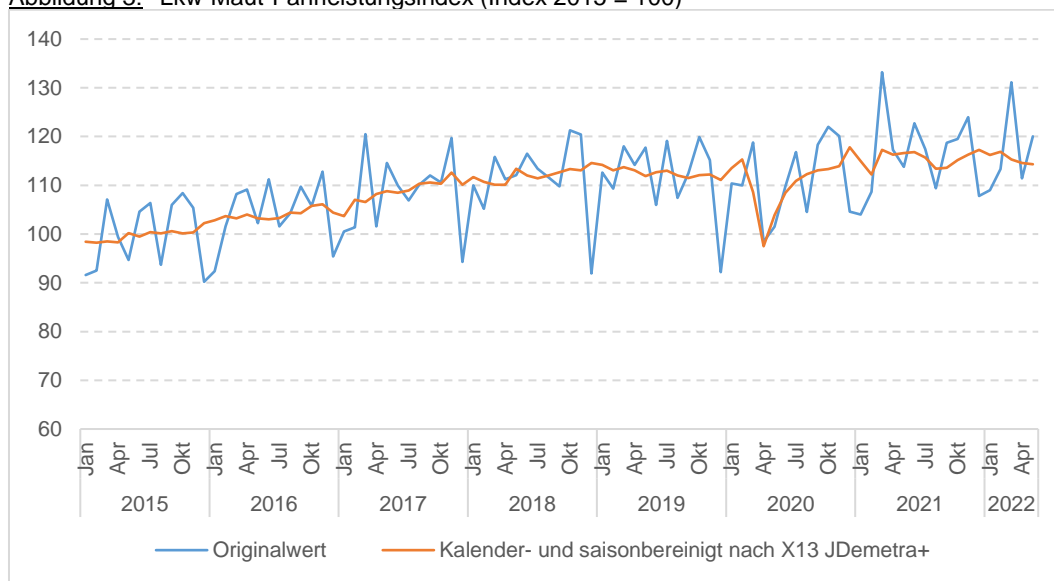
Das Bundesamt für Güterverkehr hat auf Grundlage der digitalen Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung einen sogenannten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt, der den Verlauf der Fahrleistung für vergleichbare Basismerkmale angibt und strukturelle Änderungen, etwa durch Ausweitungen der Mautpflicht, 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.⁶ Er wird auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes im Bereich "Konjunkturindikatoren" bereitgestellt. Abbildung 3 stellt den Verlauf des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für den Zeitraum von Januar 2016 bis Mai 2022 dar; ausgewiesen werden sowohl die Originalwerte als auch die kalender- und saisonbereinigten Werte. Letztere erreichten im Februar 2020 mit 115,3 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 117,8 den höchsten, im März 2021 mit 117,3 den zweithöchsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Nach einem zwischenzeitlichen Rückgang bis auf einen Wert von 113,4 im August 2021, wies der kalender- und saisonbereinigte Fahrleistungsindex in den

Lkw-Maut-Fahrleistungsindex

⁶ 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.

letzten Monaten des Jahres 2021 erneut eine steigende Tendenz auf. Im Dezember 2021 erreichte er mit einem Wert von 117,3 wieder das hohe Niveau vom März 2021. In den ersten fünf Monaten des Jahres 2022 verzeichnete der kalender- und saisonbereinigte Fahrleistungsindex vor dem Hintergrund anhaltender Friktionen in den globalen Lieferketten und Lieferengpässe bei bestimmten Waren, Bauteilen und Rohstoffen, die durch die Sanktionen gegen Russland und Produktionsstilllegungen in der Ukraine infolge des Ukraine-Krieges in Teilbereichen verstärkt wurden, eine tendenziell rückläufige Entwicklung. Bis Mai 2022 ging er auf einen Wert von 114,3 zurück.

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



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Statistisches Bundesamt.

2.2.2 Verkehr nach Güterabteilungen

Tabelle 2 differenziert das Beförderungsaufkommen im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr in den Jahren 2020 und 2021 nach Güterabteilungen. Maßgeblich für die Abnahme im Straßengüterverkehr waren im Vorjahresvergleich vor allem Aufkommensrückgänge bei chemischen Erzeugnissen (-4,7 %), Kokerei- und Mineralölerzeugnissen (-10,4 %), Nahrungs- und Genussmitteln (-2,1 %) sowie sonstigen Mineralerzeugnissen (-5,5 %), unter die u.a. Glas und Zement fallen. Aufkommenszuwächse zeigten sich hingegen in der aufkommensstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (+0,6 %), bei Fahrzeugen (+4,6 %) sowie vor dem Hintergrund einer anhaltend hohen Nachfrage im Online-Handel, der durch die Corona-Pandemie weiteren Schub erhielt, bei Post- und Paketsendungen (+15,1 %) und beim Sammelgut (+5,5 %).

Heterogene
Nachfrageentwicklung
- Straße

Tabelle 2: Güterverkehr in den Jahren 2020 und 2021 nach Verkehrsträgern und Güterabteilungen

Güterabteilungen (NST-2007)	Straßengüterverkehr ¹			Schienengüterverkehr ²			Binnenschifffahrt		
	2020	2021	Δ in %	2020	2021	Δ in %	2020	2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mio. t			in Mio. t		
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	169,3	171,6	1,4	7,6	10,4	37,3	14,8	14,4	-2,6
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas ³	4,4	7,5	69,8	22,1	22,1	-0,4	16,9	22,9	36,0
Erze, Steine u. Erden u.ä.	903,9	909,3	0,6	46,2	52,4	13,3	49,4	51,1	3,4
Nahrungs- und Genussmittel	330,5	323,6	-2,1	2,2	2,0	-7,5	8,5	7,8	-8,3
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	5,8	6,1	6,4	0,0	0,0	72,7	0,1	0,1	-10,5
Holz., Papier, Pappe, Druckerz.	105,3	107,0	1,6	7,6	10,6	39,0	2,8	3,0	7,9
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	85,0	76,2	-10,4	38,0	36,2	-4,8	34,1	34,1	0,0
Chemische Erzeugnisse etc.	134,2	127,9	-4,7	24,8	25,5	2,7	21,2	21,3	0,9
Sonst. Mineralerzeugnisse	393,0	371,5	-5,5	8,9	10,4	16,7	3,0	2,8	-8,6
Metalle und Metallerzeugnisse	127,4	126,7	-0,6	47,3	57,2	21,0	8,5	9,4	10,1
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	40,0	40,5	1,2	0,5	0,6	24,8	0,6	0,9	35,8
Fahrzeuge	72,4	75,7	4,6	9,3	10,7	15,0	1,1	0,9	-20,1
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	13,2	13,4	2,1	0,0	0,0	-20,5	0,5	0,1	-70,0
Sekundärrohstoffe, Abfälle	264,9	262,5	-0,9	10,0	11,2	12,7	11,5	11,0	-4,2
Post, Pakete	64,8	74,6	15,1	-	-	-	-	-	-
Geräte u. Material zur Güterbef.	88,5	88,8	0,2	6,0	6,9	15,9	1,3	1,4	1,1
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	85,4	81,2	-5,0	0,0	0,0	2,2	0,0	0,0	99,5
Sammelgut	219,4	231,4	5,5	2,5	3,9	58,1	0,1	0,1	101,9
Nicht identifizierbare Güter	12,2	12,6	2,7	85,7	96,2	12,3	13,5	13,7	1,3
Sonstige Güter a.n.g.	0,0	-	-100,0	1,5	1,2	-18,3	0,0	0,0	-10,9
Insgesamt	3.119,6	3.108,0	-0,4	320,1	357,6	11,7	188,0	195,1	3,8

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

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

³ Aussagewert im Straßengüterverkehr eingeschränkt.

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

Der Schienengüterverkehr verzeichnete im Jahr 2021 mit Ausnahme der Kokerei- und Mineralölerzeugnisse sowie von Kohle, Erdöl und Erdgas in allen aufkommensstärkeren Güterabteilungen im Vergleich zum Vorjahr 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.“ (+13,3 %) sowie „Metalle und Metallerzeugnisse“ (+21,0 %) - Schiene

widerspiegelte. Die Güterabteilung „Nicht identifizierbare Güter“, in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, wies im Jahr 2021 mit einem Mengenanstieg von rund 12,3 % ebenfalls ein deutliches Plus auf. Gleiches galt für landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse (+37,3 %) und Güter der Abteilung „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ (+39,0 %). Nach den hohen Rückgängen im Jahr 2020 zogen zudem die Beförderungsvolumina an Fahrzeugen (+15,0 %) spürbar an.

Die Binnenschifffahrt partizipierte im Jahr 2021 ebenfalls an 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 widerspiegelten. Die Transportmenge an nicht identifizierbaren Gütern stieg im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 1,3 %, in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sowie „Erze, Steine und Erden u.ä.“ legte sie um rund 36,0 % bzw. 3,4 % zu. Aufkommenszuwächse zeigten sich im Vergleichszeitraum des Weiteren u.a. bei Metallen und Metallerzeugnissen (+10,1 %). Die Transportvolumina an landwirtschaftlichen Erzeugnissen (-2,6 %) sowie Nahrungs- und Genussmitteln (-8,3 %) reichten im Jahr 2021 hingegen nicht an die Vorjahresergebnisse heran.

- Wasserstraße

Die anhaltend hohe Nachfrage im Online-Handel über weite Strecken des Jahres 2021 – insbesondere zu Jahresbeginn – veranschaulicht Abbildung 4. 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.⁷ Zu Beginn des Jahres 2022 lagen sie deutlich unter dem Vorjahresniveau. Wie bereits im Vorjahr kamen die Nachfrageimpulse im Jahr 2021 vor allem aus dem B2C-Bereich. Nach Angaben des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK) stieg das Sendungsvolumen auf dem deutschen Kurier-, Express- und Paketmarkt im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 460 Mio. Sendungen bzw. rund 11,2 % auf rund 4,51 Mrd. Sendungen.⁸ Haupttreiber waren B2C-Paketsendungen, die im Vorjahresvergleich mit rund

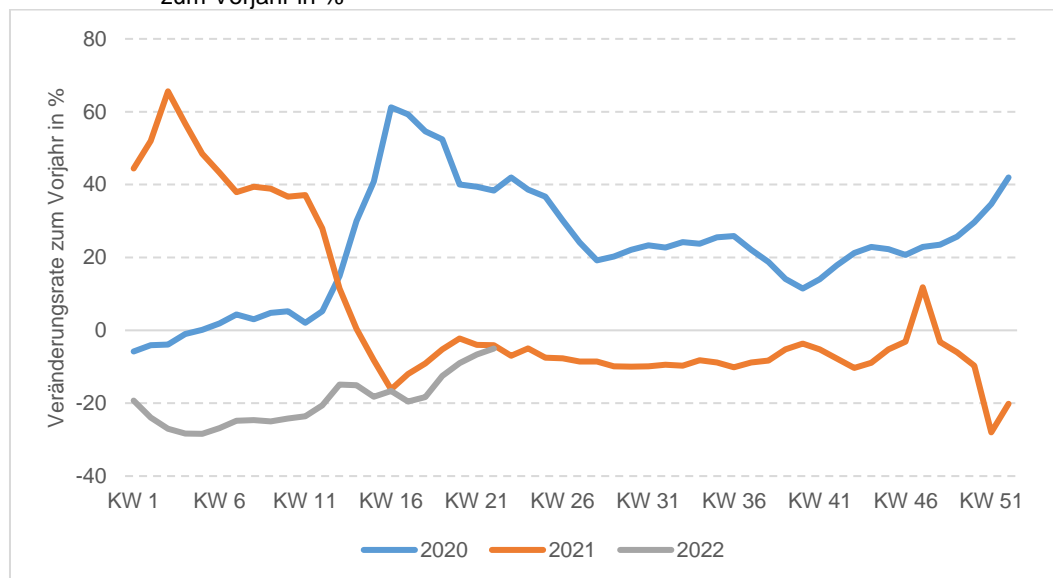
Online-Handel

⁷ 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 zu 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 widergegeben. 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>.

⁸ Siehe hierzu und im Folgenden Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK): KEP-Studie 2022: Neuer Rekord: Über 4,5 Mrd. Sendungen – Wachstum im Jahr 2021 erneut zweistellig, Pressemitteilung vom 15.06.2022, unter: <https://www.biek.de/presse/meldung/kep-studie-2022.html>, abgerufen am 20.06.2022.

16,6 % überdurchschnittlich wuchsen; das Sendungsvolumen im nationalen B2B-Paketmarkt stieg im Jahr 2021 um rund 5,7 %, nachdem im Vorjahr noch Rückgänge zu verzeichnen waren. Insgesamt fiel das Wachstum des Sendungsvolumens in der KEP-Branche aufgrund des bis ins zweite Quartal andauernden Lockdowns in der ersten Jahreshälfte 2021 deutlich höher aus als in der zweiten Jahreshälfte 2021. Begleitet wurde die Entwicklung von einem verstärkten Ausbau des Online-Versandhandels diverser Handelsunternehmen, die auf diese Weise versuchten, stationäre Umsatzrückgänge zu kompensieren. 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 Privatkundenzustellungen 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 Verladestopps verhängt, da die Mengen aufgrund von Engpässen bei Umschlags- und Lagerflächen kaum noch abzufertigen waren. Darüber hinaus kam es zu Laufzeitverlängerungen.

Abbildung 4: Online-Transaktionen 2020, 2021 und 2022 (bis einschl. KW 22), Veränderungsrate zum Vorjahr in %



Quelle: Statistisches Bundesamt.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen und gebietsfremden Lastkraftfahrzeugen

Im Jahr 2021 beförderten deutsche Lastkraftwagen im In- und Ausland eine Gütermenge von insgesamt rund 3,1 Mrd. t und damit rund 0,4 % weniger als im Jahr 2020 (siehe Tabelle 3). Der Inlandsverkehr, auf den im Jahr 2021 rund 99,6 % der gesamten Transportmenge entfielen, sank im Vergleichszeitraum ebenfalls um rund 0,4 %. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen im In- und Ausland erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 0,9 % auf insgesamt rund 307,3 Mrd. tkm. Die Verkehrsleistung im Inland legte dabei im Vergleichszeitraum um rund 0,8 % auf rund 288,7 Mrd. tkm zu. Ihr Anteil an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge lag im Jahr 2021 wie im Vorjahr bei rund 94,0 %.

Beförderungsmenge
und Verkehrsleistung
deutscher Lkw

Tabelle 3: Straßenverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im In- und Ausland

	Verkehrsleistung		Beförderte Gütermenge	
	Insgesamt ¹⁾	davon: Im Inland	Insgesamt ¹⁾	davon: Im Inland
	in Mrd. tkm		in Mio. t	
2020	304,6	286,4	3.119,6	3.106,7
2021	307,3	288,7	3.108,0	3.095,4
<i>Veränderung in % ¹⁾</i>	<i>0,9</i>	<i>0,8</i>	<i>-0,4</i>	<i>-0,4</i>

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

Tabelle 4 differenziert die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr nach Hauptverkehrsverbindungen sowie gewerblichem Verkehr und Werkverkehr. Danach war das Jahr 2021 durch Zuwächse im gewerblichen Verkehr und Rückgänge im Werkverkehr geprägt. Während der gewerbliche Verkehr im Vergleich zum Jahr 2020 Mengen- und Leistungszuwächse in Höhe von rund 0,8 % (t) bzw. 1,7 % (tkm) verzeichnete, sank das Transportaufkommen im Werkverkehr um rund 4,6 %; die Verkehrsleistung des Werkverkehrs reduzierte sich um rund 4,5 % auf rund 37,6 Mrd. tkm. Ursächlich für die Rückgänge im Werkverkehr waren insbesondere geringere Beförderungsmengen an Kokerei- und Mineralölerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen und sonstigen Mineralerzeugnissen (Glas, Zement, Gips etc.) sowie Sekundärrohstoffen und Abfällen. Deutliche Transportrückgänge zeigten sich im Vorjahresvergleich zudem bei Fahrzeugen sowie Maschinen, Ausrüstungen, Haushaltsgeräten etc. Der gewerbliche Verkehr verzeichnete im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls deutliche Aufkommensrückgänge bei mineralischen, chemischen und Mineralölerzeugnissen. Diesen stand jedoch eine deutlich höhere Nachfrage für Beförderungen von Sammelgut, Post und Paketen gegenüber, so dass der gewerbliche Verkehr für das Jahr 2021 insgesamt noch ein positives Ergebnis erzielte. Die höchsten prozentu-

Verkehre deutscher
Lkw nach Haupt-
verkehrsverbindung

alen Zuwächse verzeichneten im Jahr 2021 die grenzüberschreitenden Verkehre, die im Jahr 2020 noch hohe Rückgänge verbucht hatten. Bezogen auf die Verkehrsleistung stieg der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,0 % auf rund 34,0 Mrd. tkm, bezogen auf die beförderte Gütermenge um rund 4,9 % auf rund 102,5 Mio. t. Der Binnenverkehr entwickelte sich vergleichsweise moderater. In diesem Entfernungsbereich erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr zwar die Verkehrsleistung um rund 0,8 % auf 272,0 Mrd. tkm, die Transportmenge blieb mit insgesamt knapp 3,0 Mrd. t jedoch um rund 0,5 % hinter dem Vorjahrsniveau zurück.

Tabelle 4: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Hauptverkehrsverbindung

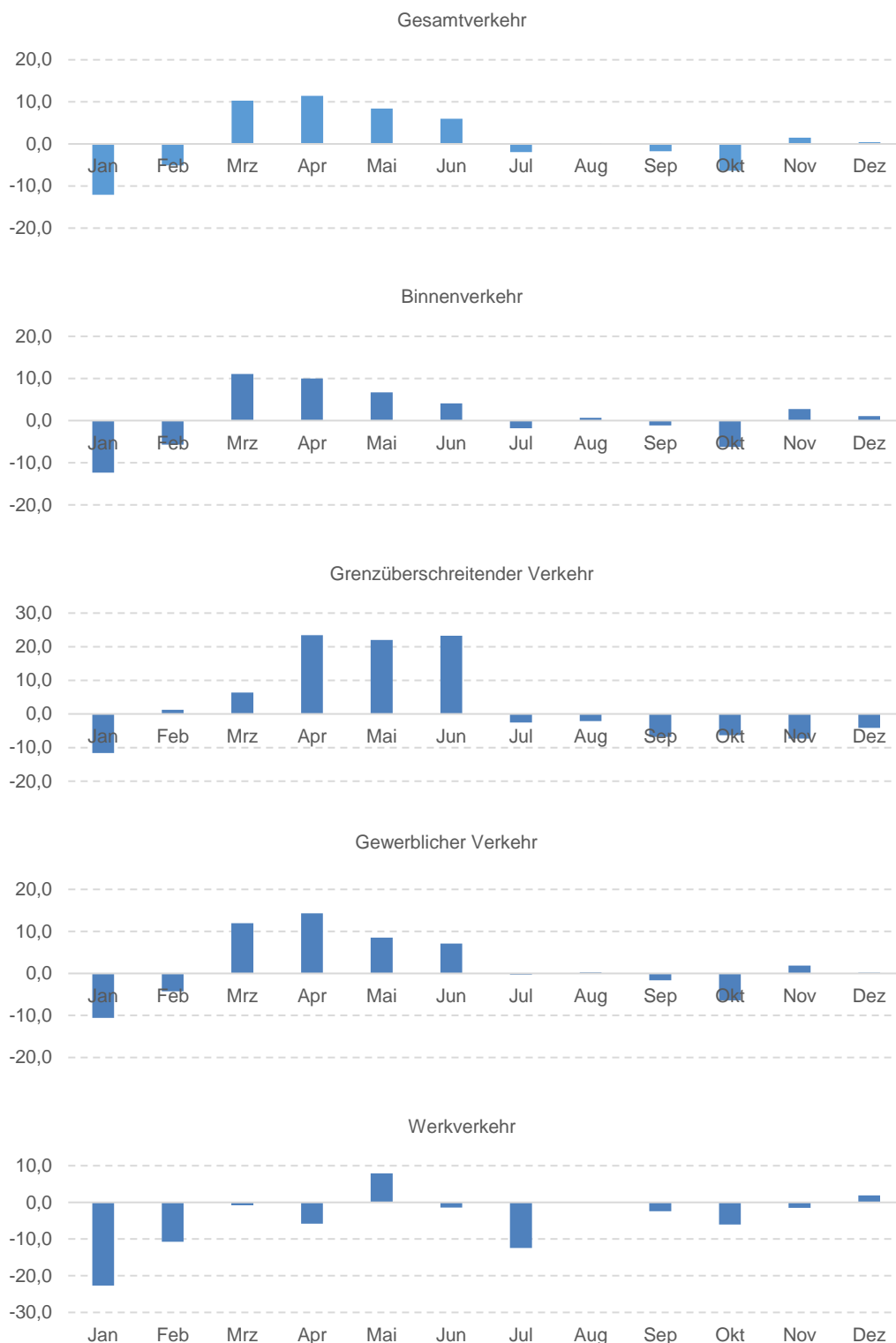
Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2020	2021	Δ in %	2020	2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr	2.419,5	2.439,8	0,8	265,3	269,7	1,7
davon: Binnenverkehr	2.323,4	2.340,2	0,7	232,7	236,6	1,7
grenzüb. Verkehr	87,9	91,8	4,4	31,4	31,9	1,7
Kabotage	8,2	7,8	-4,4	1,2	1,2	-4,8
Werkverkehr	700,1	668,2	-4,6	39,4	37,6	-4,5
davon: Binnenverkehr	689,4	656,6	-4,8	37,3	35,4	-5,1
grenzüb. Verkehr	9,8	10,7	9,3	2,0	2,1	6,2
Kabotage	0,9	0,8	-5,7	0,1	0,1	-2,5
Gesamtverkehr	3.119,6	3.108,0	-0,4	304,6	307,3	0,9
davon: Binnenverkehr	3.012,8	2.996,8	-0,5	269,9	272,0	0,8
grenzüb. Verkehr	97,7	102,5	4,9	33,4	34,0	2,0
Kabotage	9,1	8,7	-4,6	1,3	1,2	-4,7

Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die unterjährige Entwicklung im Jahr 2021 wird für ausgewählte Verkehrsarten in Abbildung 5 zusammengefasst. Danach zeigten sich zu Beginn des Jahres im Zuge des zweiten Lockdowns im Vergleich zum Vorjahr zunächst deutliche Verkehrsleistungsrückgänge, bevor dann im weiteren Verlauf des ersten Halbjahres aufgrund des Basiseffekts aus dem Vorjahr (1. Lockdown) hohe Zuwachsraten zu verzeichnen waren. In der zweiten Jahreshälfte 2021 fielen die prozentualen Abweichungen von den Vorjahresergebnissen vergleichsweise geringer aus. Insgesamt entwickelten sich die Verkehrsleistungen in allen dargestellten Verkehrsarten im Vergleich zum 2. Halbjahr 2020 wieder rückläufig.

Unterjährige
Entwicklungen

Abbildung 5: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2021 nach ausgewählten Verkehrsarten, Veränderung zum Vorjahresmonat in %



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

Wie Tabelle 5 zu entnehmen ist, entfiel im Jahr 2021 das Gros der Mengenzuwächse auf den Fernbereich. Zwar sank das Transportaufkommen im Werkverkehr in diesem Entfernungsbereich im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 5,9 % auf rund 61,7 Mio. t, im gewerblichen Verkehr nahm es jedoch um rund 2,3 % auf rund 576,0 Mio. t zu. Insgesamt

Verkehre nach Entfernungsbereichen

stieg das Beförderungsvolumen im Fernbereich im Vergleichszeitraum damit um rund 1,5 % auf rund 637,7 Mio. t. Der Nahbereich, auf den im Jahr 2021 rund 54,8 % des gesamten Beförderungsvolumens deutscher Lastkraftfahrzeuge entfielen, verzeichnete hingegen Mengenrückgänge. Zwar legte der gewerbliche Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge in diesem Entfernungsbereich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,4 % auf über 1,24 Mrd. t zu. Dies reichte jedoch nicht aus, um die Rückgänge im Werkverkehr, die sich im Vergleichszeitraum auf rund 5,2 % summierten, zu kompensieren. Generell verbuchte der Werkverkehr im Vergleichszeitraum in allen Entfernungsbereichen Mengenrückgänge, während der gewerbliche Verkehr – mit Ausnahme der Kabotage – allenthalben zulegen konnte. Dies gilt ebenso mit Blick auf die Verkehrsleistung. Diesbezüglich fielen die absoluten und prozentualen Zuwächse im Jahr 2021 ebenfalls im Fernbereich am höchsten aus. Maßgeblich für die Zuwächse war allein der gewerbliche Verkehr, dessen Verkehrsleistung im Fernbereich im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 2,0 % auf rund 187,3 Mrd. tkm anstieg; der Gesamtverkehr in diesem Entfernungsbereich erhöhte sich um rund 1,3 % auf rund 204,0 Mrd. tkm. Damit entfielen im Jahr 2021 rund 66,4 % der Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge auf den Fernbereich.

Tabelle 5: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen

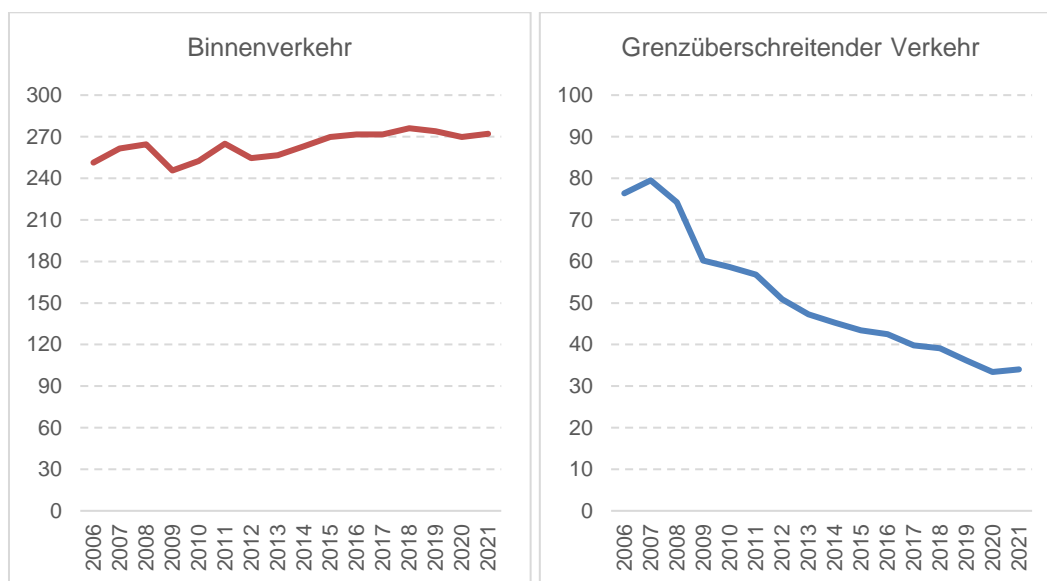
Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2020	2021	Δ in %	2020	2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr	2.419,5	2.439,8	0,8	265,3	269,7	1,7
davon: Nahverkehr	1.236,2	1.240,5	0,4	24,7	25,1	1,5
Regionalverkehr	612,4	615,5	0,5	55,8	56,1	0,7
Fernverkehr	562,8	576,0	2,3	183,5	187,3	2,0
Kabotage	8,2	7,8	-4,4	1,2	1,2	-4,8
Werkverkehr	700,1	668,2	-4,6	39,4	37,6	-4,5
davon: Nahverkehr	488,8	463,4	-5,2	8,6	8,3	-3,8
Regionalverkehr	144,8	142,2	-1,8	12,9	12,5	-2,6
Fernverkehr	65,5	61,7	-5,9	17,8	16,7	-6,3
Kabotage	0,9	0,8	-5,7	0,1	0,1	-2,5
Gesamtverkehr	3.119,6	3.108,0	-0,4	304,6	307,3	0,9
davon: Nahverkehr	1.725,0	1.703,9	-1,2	33,4	33,4	0,2
Regionalverkehr	757,2	757,7	0,1	68,6	68,7	0,1
Fernverkehr	628,3	637,7	1,5	201,3	204,0	1,3
Kabotage	9,1	8,7	-4,6	1,3	1,2	-4,7

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

Wie Abbildung 6 veranschaulicht, ist die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr im Zeitraum von 2008 bis 2020 jedes Jahr zurückgegangen; dabei hatte sich dieser Rückgang in den Jahren 2019 und 2020 beschleunigt. Mit rund 33,4 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2020 um rund 58,0 % unter dem Höchstwert der letzten 15 Jahre, der mit rund 79,5 Mrd. tkm aus dem Jahr 2007 datierte. Im Jahr 2021 setzte sich der rückläufige Trend zunächst nicht weiter fort. Mit rund 34,0 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr um rund 2,0 % über dem Vorjahreswert. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Binnenverkehr weist, abgesehen von den Jahren 2019 und 2020 eine steigende Tendenz auf. Mit rund 272,0 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung im Binnenverkehr im Jahr 2021 um rund 0,8 % über dem Wert des Jahres 2020 bzw. um rund 10,7 % über dem niedrigsten Wert der letzten 15 Jahre, der mit rund 245,6 Mrd. tkm während der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 erzielt wurde.

Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr

Abbildung 6: Entwicklung der Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Binnenverkehr (linke Abb.) und grenzüberschreitenden Verkehr (rechte Abb.) im Zeitraum von 2006 bis 2021, Angaben in Mrd. tkm



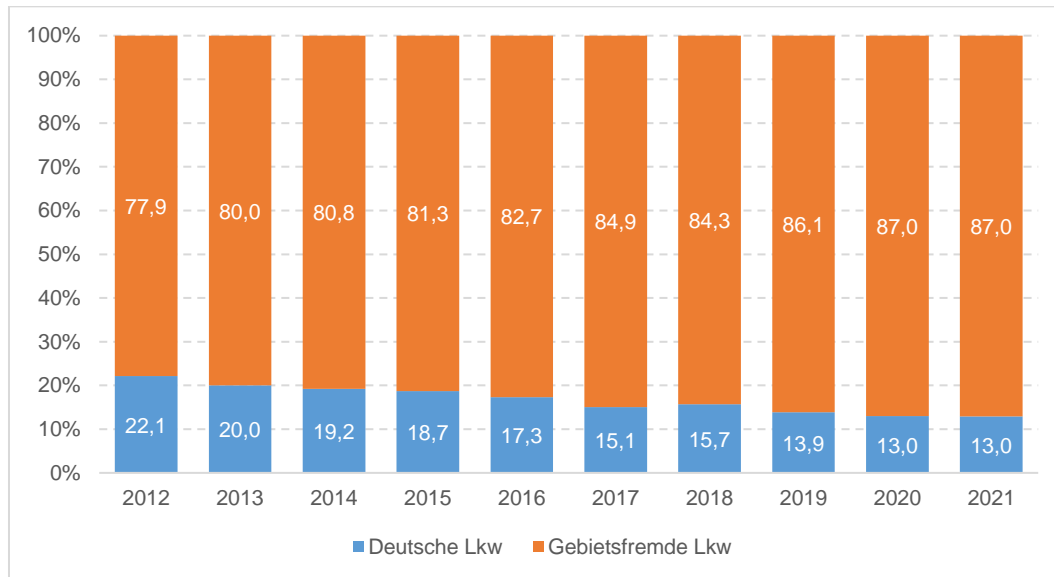
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im grenzüberschreitenden Verkehr wurden die Verkehrsleistungsrückgänge deutscher Lastkraftfahrzeuge von deutlichen Anteilsverlusten begleitet. Erreichten inländische Fahrzeuge mit einer Verkehrsleistung von rund 46,4 Mrd. tkm im Jahr 2012 noch einen Anteil von rund 22,1 % an der insgesamt im grenzüberschreitenden Empfang und Versand erbrachten Verkehrsleistung (Wechselverkehr (ohne Dreiländerverkehr)), so reduzierte sich dieser Anteil bis auf rund 13,0 % im Jahr 2021 – bei einer Verkehrsleistung von rund 31,3 Mrd. tkm. Im Gegenzug erhöhten sich die Verkehrsleistungsanteile gebietsfremder Fahrzeuge im Wechselverkehr mit Deutschland von rund 77,9 % im Jahr 2012 auf rund 87,0 % im Jahr 2021; die Verkehrsleistung erhöhte sich in diesem Zeitraum von rund 163,1 Mrd. tkm auf rund 210,1 Mrd. tkm (siehe Abbildung 7). Insgesamt erbrachten deut-

Anteilsverluste im grenzüberschreitenden Verkehr

sche und gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Versand und Empfang nach vorläufigen Angaben von Eurostat im Jahr 2021 eine Verkehrsleistung von rund 241,4 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Jahr 2020 bedeutete dies ein Plus von rund 2,6 %, im Vergleich zum Jahr 2012 eine Zunahme von rund 15,3 %. Deutsche Lastkraftfahrzeuge verzeichneten im Betrachtungszeitraum mithin in Summe Verkehrsrückgänge in einem insgesamt wachsenden Segment.

Abbildung 7: Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand und Empfang (Wechselverkehr (ohne Dreiländerverkehr)) nach Fahrzeugherkunft, Anteile in %



Gebietsfremde Lkw: Lastkraftfahrzeuge aus anderen EU-Staaten, dem Vereinigten Königreich, Norwegen und der Schweiz.

Quelle: Eurostat (Stand: 02.08.2022). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Tabelle 6 differenziert die Verkehrsleistung und Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Empfang und Versand in den Jahren 2020 und 2021 nach Fahrzeugherkunft. Deutlich erkennbar sind die im Vergleich zum grenzüberschreitenden Empfang höheren Anteilswerte deutscher Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Versand. Während deutsche Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2021 mit rund 18,3 Mrd. tkm einen Anteilswert von rund 15,3 % an der Gesamtverkehrsleistung im grenzüberschreitenden Versand erzielten, lag der entsprechende Anteilswert im grenzüberschreitenden Empfang bei einer Verkehrsleistung von rund 13,0 Mrd. tkm nur bei rund 10,6 %. Sowohl deutsche als auch gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge verzeichneten im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 im Wechselverkehr mit Deutschland Mengen- und Leistungssteigerungen. Im grenzüberschreitenden Versand erhöhte sich die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Vergleichszeitraum um rund 2,7 % auf rund 18,3 Mrd. tkm, die Verkehrsleistung gebietsfremder Fahrzeuge um rund 2,5 % auf rund 100,9 Mrd. tkm. Im grenzüberschreitenden Empfang nahm die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Vergleichszeitraum um rund 2,2 % auf rund 13,0 Mrd. tkm zu, die Verkehrsleistung gebietsfremder Fahrzeuge um rund 2,8 % auf rund 109,3 Mrd. tkm. Gemessen an der Tonnage beförderten deutsche Lastkraftwagen mit rund 58,6 Mio. t im Jahr 2021 einen Anteil von rund 26,5 % an

Grenzüberschreitender Verkehr nach Fahrzeugherkunft

der gesamten Transportmenge im grenzüberschreitenden Versand. Im Vergleich zum Jahr 2021 stieg das Beförderungsaufkommen deutscher Fahrzeuge um rund 5,0 %. Im grenzüberschreitenden Empfang stieg das Transportaufkommen deutscher Fahrzeuge von rund 36,5 Mio. t im Jahr 2020 um rund 4,9 % auf rund 38,3 Mio. t im Jahr 2021. Ihr Beförderungsanteil an der gesamten Gütermenge im grenzüberschreitenden Empfang lag damit im Jahr 2021 bei rund 18,2 %.

Tabelle 6: Grenzüberschreitender Versand und Empfang (Wechselverkehr (ohne Dreiländerverkehr)) nach Fahrzeugherkunft

		Verkehrsleistung				Gütermenge			
		2020		2021		2020		2021	
		in Mrd. tkm	Anteil an Gesamt	in Mrd. tkm	Anteil an Gesamt	in Mio. t	Anteil an Gesamt	in Mio. t	Anteil an Gesamt
Grenzüberschreitender Versand	Deutsche Lkw	17,8	15,3%	18,3	15,3%	55,8	25,7%	58,6	26,5%
	Gebietsfr. Lkw ¹⁾	98,4	84,7%	100,9	84,7%	161,2	74,3%	162,6	73,5%
	Gesamt	116,3	100,0%	119,2	100,0%	217,0	100,0%	221,3	100,0%
Grenzüberschreitender Empfang	Deutsche Lkw	12,7	10,7%	13,0	10,6%	36,5	17,9%	38,3	18,2%
	Gebietsfr. Lkw ¹⁾	106,2	89,3%	109,3	89,4%	167,4	82,1%	172,5	81,8%
	Gesamt	118,9	100,0%	122,2	100,0%	203,9	100,0%	210,8	100,0%

1) Lastkraftfahrzeuge aus anderen EU-Staaten, dem Vereinigten Königreich, Norwegen und der Schweiz.
Quelle: Eurostat (Stand: 02.08.2022). Eigene Berechnungen.

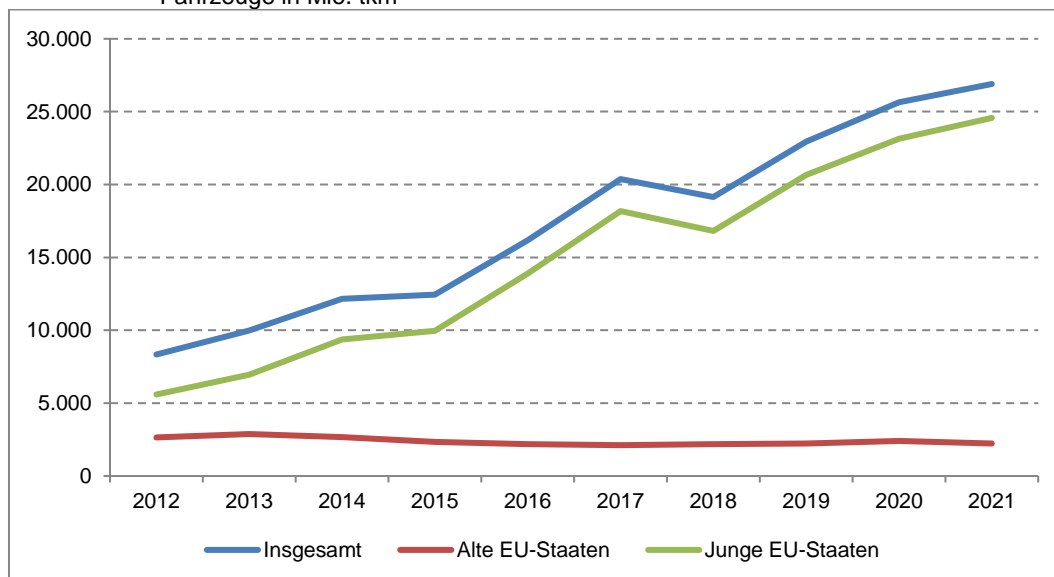
Zu Jahresbeginn 2021 kam es im grenzüberschreitenden Verkehr mit Großbritannien vorübergehend zu Störungen im Zusammenhang mit dem Brexit, da offenkundig nicht alle Verladerinnen und Verlader auf die geltenden neuen Zollvorschriften und weiteren Dokumentationspflichten vorbereitet waren. Aufgrund falsch 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

Nach einem Rückgang im Jahr 2018 setzte sich der langjährige Anstieg der Straßenkabotage in Deutschland in den Folgejahren fort. Nach vorläufigen Angaben von Eurostat stieg die Verkehrsleistung gebietsfremder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat im deutschen Binnenverkehr im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,9 % auf rund 26,9 Mrd. tkm (ohne Berücksichtigung des 2021er Wertes für Italien, der seitens Eurostat bislang nicht ausgewiesen wird). Die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt, lag damit im Jahr 2021 bei rund 9 %. Insgesamt wurden im Jahr 2021 rund 52,1 %, mithin mehr als die Hälfte der gesamten Kabotageleistungen in der EU (ohne Vereinigtes Königreich) allein in Deutschland erbracht. Deutschland war damit weiterhin das mit Abstand größte Aufnahmeland für Kabotage in der EU, gefolgt von Frankreich mit einem Anteil im Jahr 2021 von rund 24,5 %. Maßgeblich für den neuerlichen Anstieg der Kabotage in Deutschland im Jahr 2021 waren vorrangig höhere Verkehrsleistungen gebietsfremder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in den jungen EU-Staaten. Deren Kabotageleistung stieg im Vergleich zum Jahr 2020 kumuliert um rund 6,2 %. Mit knapp 24,6 Mrd. tkm lag ihr Anteil an der gesamten Kabotage in Deutschland im Jahr 2021 bei rund 91,4 % (siehe Abbildung 8).

Kabotage in Deutschland

Abbildung 8: Straßenkabotage in Deutschland im Zeitraum von 2012 bis 2021 nach Herkunft der Fahrzeuge in Mio. tkm



Anmerkung: Alte EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die der EU vor 2004 beigetreten sind, einschließlich Vereinigtes Königreich, das am 31. Januar 2020 um Mitternacht (MEZ) die EU verließ. Junge EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind. Für Malta und Zypern werden von Eurostat keine Daten ausgewiesen.

Quelle: Eurostat (Stand: 02.08.2022). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2021 weiterhin mit deutlichem Abstand Unternehmen aus Polen. Ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr stieg im Vergleich zum Jahr 2020 um über 1,1 Mrd. tkm bzw. rund 6,7 % auf knapp 18,3 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Kabotage in Deutschland erreichte im Jahr 2021 rund 67,9 %. Nach zum Teil hohen Verkehrszuwächsen im innerdeutschen

Größte Kaboteure

Straßengüterverkehr in den Vorjahren verzeichneten Fahrzeuge aus Litauen im Jahr 2021 leichte Rückgänge. Im Vergleich zum Jahr 2020 verbuchten sie eine Abnahme von rund 2,4 % auf rund 2,0 Mrd. tkm. Damit lagen sie – wie bereits seit dem Jahr 2018 – weiterhin auf Rang 2 der größten Kaboteure in Deutschland. Gemeinsam mit Fahrzeugen aus Polen vereinten Fahrzeuge aus Litauen im Jahr 2021 kumuliert rund drei Viertel der gesamten Kabotageleistungen in Deutschland. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2021 Unternehmen aus den Niederlanden (1,2 Mrd. tkm), Rumänien (1,0 Mrd. tkm), der Tschechischen Republik (0,8 Mrd. tkm), Slowenien (0,7 Mrd. tkm) und der Slowakei (0,5 Mrd. tkm), die allesamt im Vergleich zum Jahr 2020 zweistellige prozentuale Zuwächse aufwiesen. Ein deutlicher Rückgang der Kabotageleistungen in Deutschland war im Jahr 2021 hingegen bei Lastkraftfahrzeugen aus Bulgarien feststellbar. Sie sanken im Vorjahresvergleich um rund 28,1 % auf rund 0,4 Mrd. tkm.

Tabelle 7 stellt für ausgewählte Verkehrsarten die Entwicklung der Leerfahrtenanteile deutscher Lastkraftfahrzeuge im Zeitraum von 2016 bis 2021 dar. Danach sind im Jahr 2021 in allen Bereichen die Anteile der Leerfahrten an den Gesamtfahrten im Vergleich zum Vorjahr 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. Im gewerblichen Verkehr erhöhte sich der Leerfahrtenanteil von rund 36,8 % im Jahr 2020 auf rund 37,5 % im Jahr 2021. Im Rahmen von Erhebungen des Bundesamtes befragte Unternehmen diesen Anstieg u.a. mit höheren Leerfahrtenanteilen im Rückladungsbereich. So hätten die vorrangige Bedienung von Bestandskunden im Zuge der anziehenden Nachfrage und zum Teil längere Wartezeiten an Laderampen aufgrund von Corona-Schutzmaßnahmen mitunter dazu geführt, von der sonst üblichen Annahme von Aufträgen am Spotmarkt im Rückladungsbereich abzusehen.

Leerfahrtenanteile;
Last-/Leerkilometer
im Inland

Tabelle 7: Entwicklung der Leerfahrtenanteile nach ausgewählten Verkehrsarten, Angaben in %

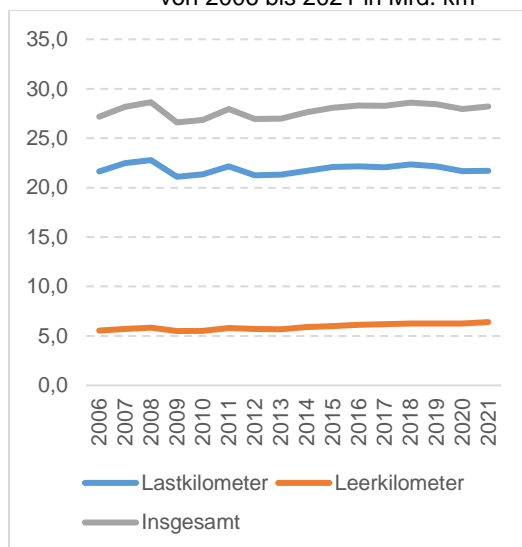
	Gesamtverkehr	Gewerblicher Verkehr	Werkverkehr	Binnenverkehr	Grenzüberschreitender Verkehr	Nahbereich	Regionalbereich	Fernbereich
2016	37,0	36,8	37,4	37,1	27,3	42,7	34,0	13,8
2017	37,2	36,8	38,0	37,3	27,7	43,0	33,6	13,9
2018	37,1	36,8	37,8	37,2	27,8	43,0	33,3	14,0
2019	37,0	36,6	37,9	37,1	27,9	42,8	33,1	14,1
2020	37,2	36,8	38,0	37,3	29,3	42,8	33,8	14,5
2021	37,7	37,5	38,2	37,8	30,3	43,5	34,4	14,7

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die beiden folgenden Abbildungen fassen abschließend die Fahrleistungsentwicklung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland zusammen. Mit einer Gesamtstrecke von knapp 28,2 Mrd. km nahm die inländische Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,8 % zu. Dabei erhöhten sich die Lastkilometer im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 0,3 % auf über 21,7 Mrd. km und die gefahrenen Leerkilometer um rund 2,5 % auf über 6,4 Mrd. km. Der Anteil der gefahrenen Leerkilometer an den gesamten inländischen Fahrleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge erhöhte sich damit von rund 22,4 % im Jahr 2020 auf rund 22,8 % im Jahr 2021. Dies war der höchste Wert in den letzten 15 Jahren.

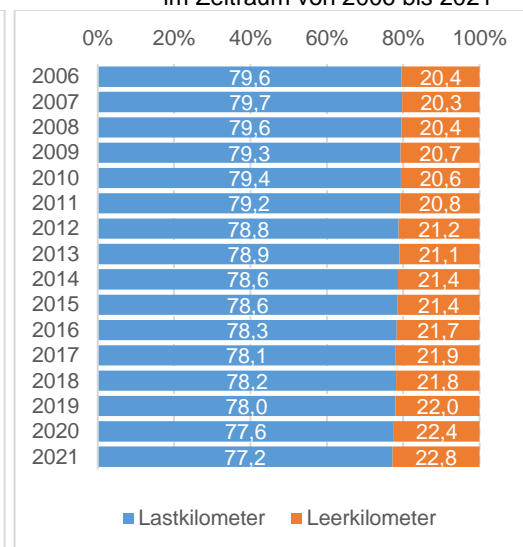
Last-/Leerkilometer
im Inland

Abbildung 9: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland im Zeitraum von 2006 bis 2021 in Mrd. km



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 10: Last-/Leerkilometeranteile deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland im Zeitraum von 2006 bis 2021



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen

Tabelle 8 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

Fahrleistungsanstiege
- 2021

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.

Tabelle 8: Mautpflichtige Fahrleistungen in den Jahren 2020 und 2021 sowie im 1. Halbjahr 2022, Veränderungen gegenüber entsprechendem Vorjahreszeitraum in %

Straßenkategorie	Nationalität					
	Inland		Ausland		Insgesamt	
	in Mrd. km	Δ in %	in Mrd. km	Δ in %	in Mrd. km	Δ 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
1. Hj. 2021	2,97	0,7	0,76	8,0	3,74	2,1
1. Hj. 2022	2,97	-0,2	0,77	0,6	3,74	0,0
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
1. Hj. 2021	9,04	3,4	8,05	12,5	17,09	7,5
1. Hj. 2022	8,90	-1,5	8,24	2,4	17,14	0,3
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
1. Hj. 2021	12,01	2,7	8,81	12,1	20,82	6,5
1. Hj. 2022	11,87	-1,2	9,01	2,2	20,88	0,2

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

Im 1. Halbjahr 2022 wiesen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland insgesamt nur noch ein leichtes Plus auf. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 erhöhten sie sich um rund 0,2 % auf rund 20,9 Mrd. km. Dabei verzeichneten deutsche Lastkraftfahrzeuge im Vergleichszeitraum einen Rückgang um rund 1,2 %, während die Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge noch um rund 2,2 % zulegten. Der Anteil gebietsfremder Fahrzeuge an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen lag damit im 1. Halbjahr 2022 bei rund 43,2 %.

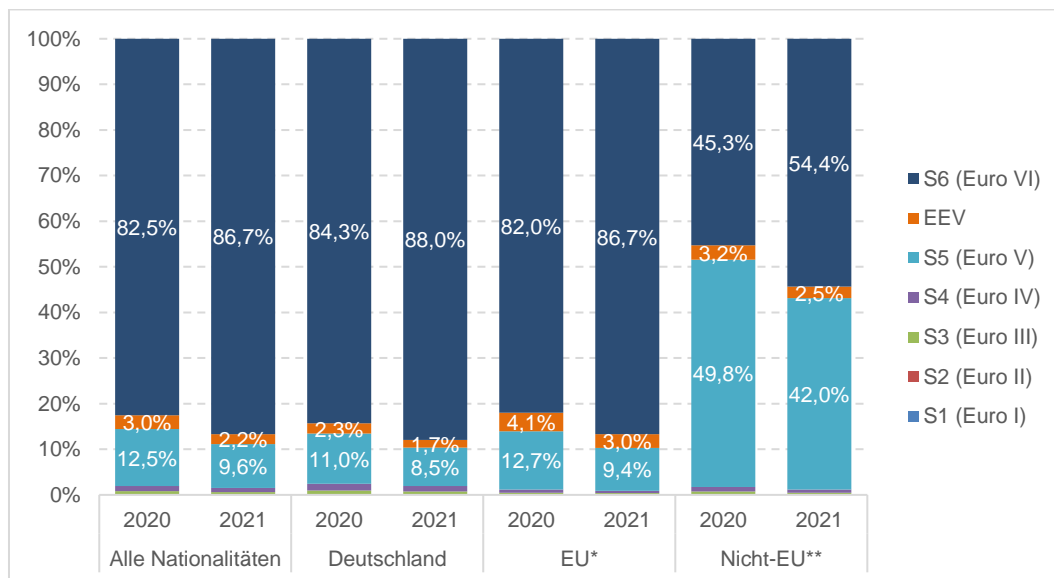
- 1. Halbjahr 2022

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 11). Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Auf Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen EEV und Euro V entfielen im Jahr 2021 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 %).

Anteile umweltfreundlicherer Lkw steigen

Abbildung 11: Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Fahrzeugherkunft, Anteile in %



* Ohne Deutschland und Großbritannien.

** Einschließlich Großbritannien.

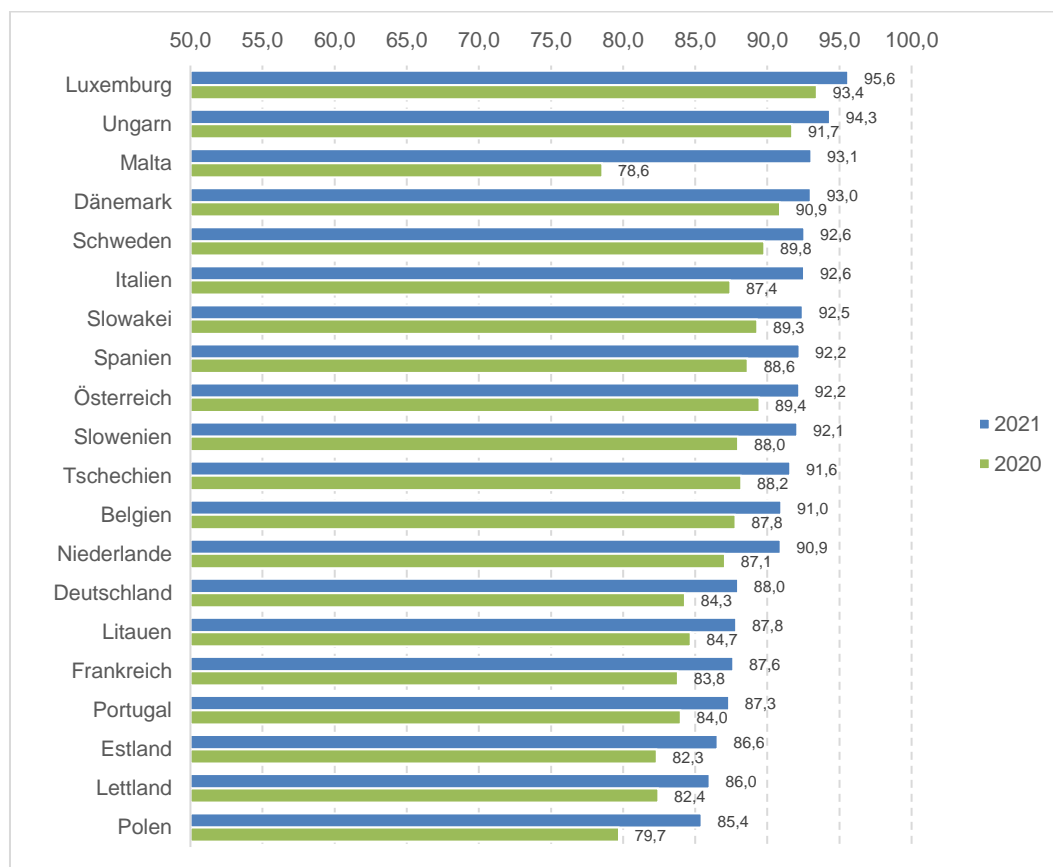
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

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 Ver-

gleich 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.

Der Trend zum Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge setzte sich im Jahr 2021 sowohl bei den einheimischen als auch den gebietsfremden Flotten fort. Abbildung 12 stellt dahingehend die mautpflichtigen Fahrleistungen von Euro VI-Fahrzeugen differenziert nach Herkunftsländern dar. Danach wiesen im Jahr 2021 Fahrzeuge aus Luxemburg mit rund 95,6 % die höchsten Euro VI-Fahrleistungsanteile auf, gefolgt von Mautfahrzeugen aus Ungarn (94,3 %), Malta (93,1 %), Dänemark (93,0 %), Schweden und Italien (jeweils 92,6 %) sowie der Slowakei (92,5 %). Deutschland lag mit seinem Anteil von rund 88,0 % im EU-Vergleich im Mittelfeld, Polen als Nation mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen aller Gebietsfremden lediglich auf Rang 19. Gleichwohl zeigte sich im Jahr 2021 bei allen aufgeführten Nationalitäten im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung des Fahrleistungsanteils von Euro VI-Fahrzeugen an den länderspezifischen mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen. Besonders hohe Zuwächse bei den Euro VI-Anteilen waren im Jahr 2021 bei Mautfahrzeugen aus Bulgarien, Malta, Griechenland und Zypern zu verzeichnen.

Abbildung 12: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI nach ausgewählten Herkunftsstaaten in %



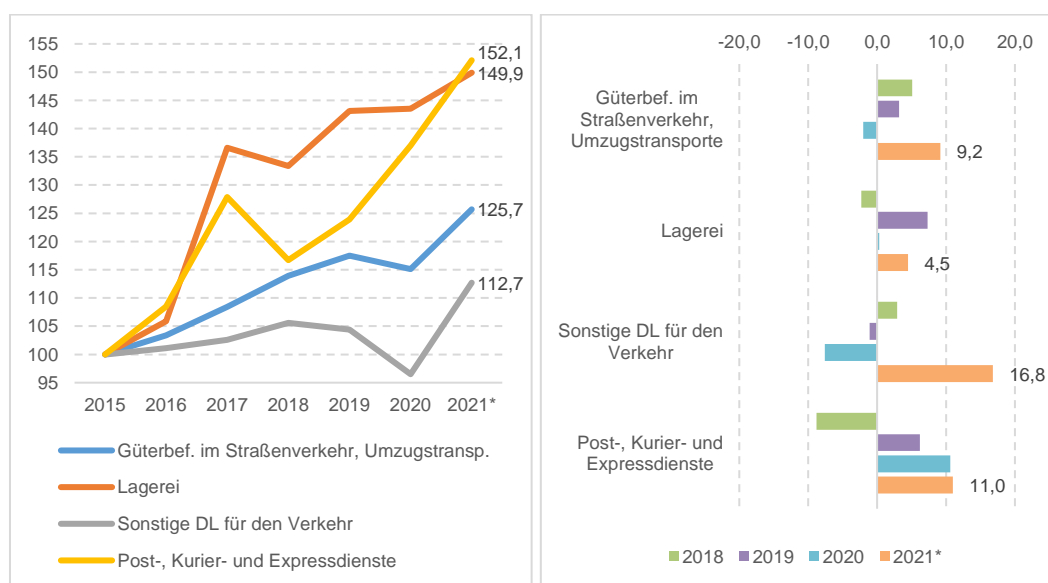
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Im Zuge der konjunkturellen Erholung verzeichnete der Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßengüterverkehr, Umzugstransporte“ nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr ein Umsatzwachstum von rund 9,2 %, im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ stiegen die Umsätze im Vorjahresvergleich um rund 16,8 % (siehe Abbildung 13). Die Wirtschaftszweige „Lagerei“ sowie „Post-, Kurier- und Expressdienste“ wiesen im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 Umsatzsteigerungen von rund 4,5 % bzw. rund 11,0 % auf; angesichts einer hohen Nachfrage nach Lagerkapazitäten und des weiterhin boomenden Onlinehandels knüpften sie damit an ihr Umsatzwachstum der Vorjahre an. Im Rahmen von Erhebungen des Bundesamtes berichtete ein hoher Anteil der befragten Güterkraftverkehrsunternehmen über weite Strecken des Jahres von einer guten oder saisonüblichen bzw. befriedigenden Auftrags-, Liquiditäts- und Ertragslage. Letztere geriet in der zweiten Jahreshälfte 2021 allerdings vermehrt unter Druck, u.a. aufgrund steigender Energie- und Personalkosten sowie anhaltender Störungen in den globalen Lieferketten, die sich negativ auf zahlreiche Branchen und deren Transportnachfrage auswirkten. Von einer schlechten Auftragslage sprachen in der Hauptsache noch Güterkraftverkehrsunternehmen, die schwerpunktmäßig Beförderungsleistungen für Branchen erbringen, die unterjährig noch stark von den hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und den damit verbundenen weitreichenden Einschränkungen betroffen waren, wie beispielsweise der Messe- und Eventbereich.

Umsatz- und Ertragslage

Abbildung 13: Umsatzentwicklung in ausgewählten Wirtschaftszweigen (Index 2015 = 100) (linke Abbildung) und Veränderung gegenüber dem Vorjahr in % (rechte Abbildung)



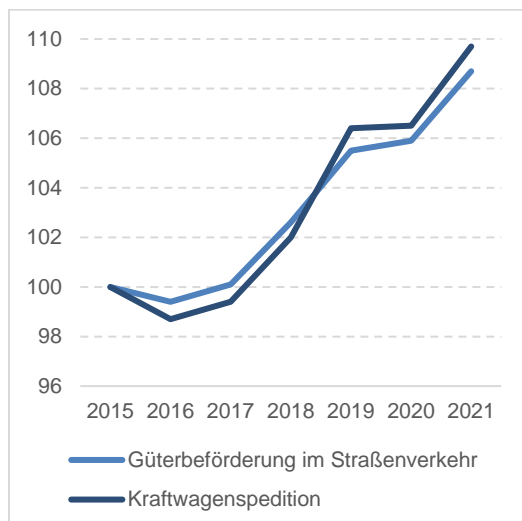
*) Vorläufiger Wert.

Anmerkung: Aufgrund einer Neuberechnung des Umsatzindex seitens des Statistischen Bundesamtes weichen die dargestellten Werte von früheren Darstellungen ab.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

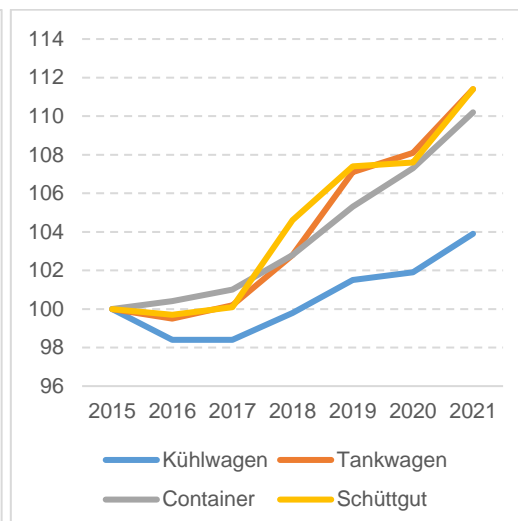
Nachdem die Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr im Jahr 2020 im Vorjahresvergleich annähernd stagniert hatten, wiesen sie Jahr 2021 ebenfalls wieder eine positive Entwicklungstendenz auf. Angesichts eines hohen Ladungsangebots und einer über weite Strecken des Jahres wahrgenommenen Laderaumknappheit sowie allgemeiner Kostensteigerungen nahmen die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,6 % zu. Die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“ stiegen im Vergleichszeitraum um rund 3,0 % (siehe Abbildung 14).⁹ Die realisierten Entgeltsteigerungen waren nach Unternehmensangaben allerdings nicht in allen Fällen ausreichend, um Kostensteigerungen, die u.a. aus dem deutlichen Anstieg der Kraftstoffkosten resultierten, vollständig zu kompensieren. Begründet wurde dies mit dem anhaltenden nationalen und internationalen Wettbewerbs- und Preisdruck, der durch mittel- und osteuropäische Anbieter forciert werde. Auf dem Spotmarkt zeigten sich angesichts eines zeitweise sehr knappen Laderaumangebots unterjährig hohe Anstiege. Teilweise sprachen befragte Unternehmen von Herausforderungen, ihre Auftraggeberinnen und -geber vor dem Hintergrund eines knappen Laderaumangebots am freien Markt weiterhin vertragsmäßig bedienen zu können.

Abbildung 14: 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 15: 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.

⁹ 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.

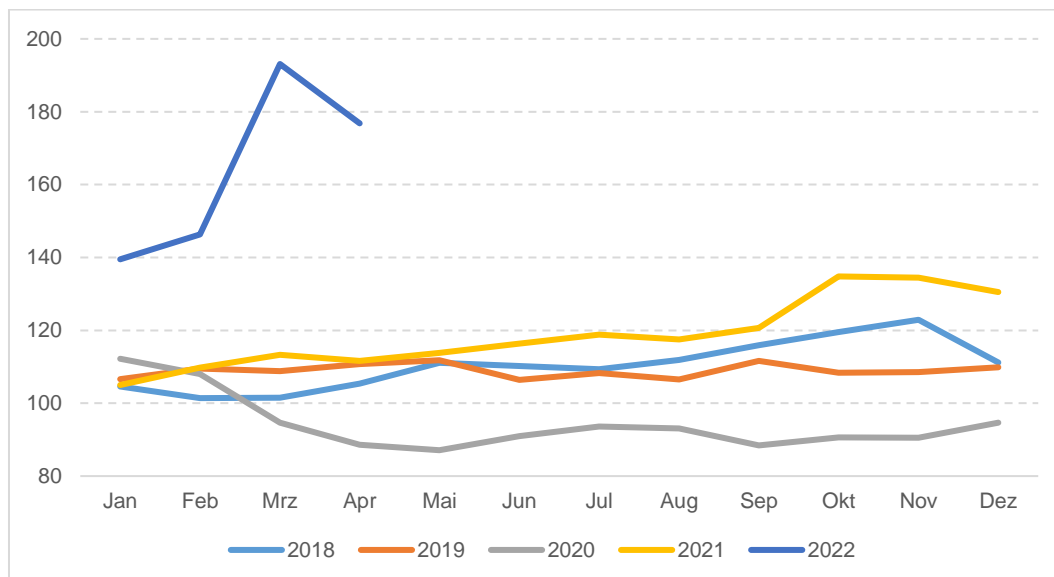
Abbildung 15 differenziert die Erzeugerpreisentwicklung im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungen. Danach lagen die Erzeugerpreise bei allen betrachteten Dienstleistungen im Jahr 2021 über den Werten des Vorjahres. So stiegen im Jahr 2021 die Erzeugerpreise für Tankwagentransporte nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 3,1 %. Überdurchschnittliche Entgeltanstiege wurden ebenso im Bereich der Schüttguttransporte registriert. Im Vorjahresvergleich stiegen die Entgelte um rund 3,5 %. Deutlichere Anstiege zeigten sich im Jahr 2021 gleichsam im Segment der Containerbeförderungen. Im Vergleich zum Jahr 2020 erhöhten sich dort die Entgelte um rund 2,7 %. Beförderungen in Kühlfahrzeugen verteuerten sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,0 %.

Entgelte nach Dienstleistungsart

Nachdem die Preise für Dieselkraftstoff 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 2. Halbjahr 2021 und insbesondere im Jahr 2022 verstärkt fortsetzte (siehe Abbildung 16). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Preise für Dieselkraftstoff 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 CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen zum Tragen.

Dieselpreisentwicklung

Abbildung 16: Erzeugerpreisentwicklung für Dieselkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher im Zeitraum von Januar 2018 bis April 2022 (Index 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

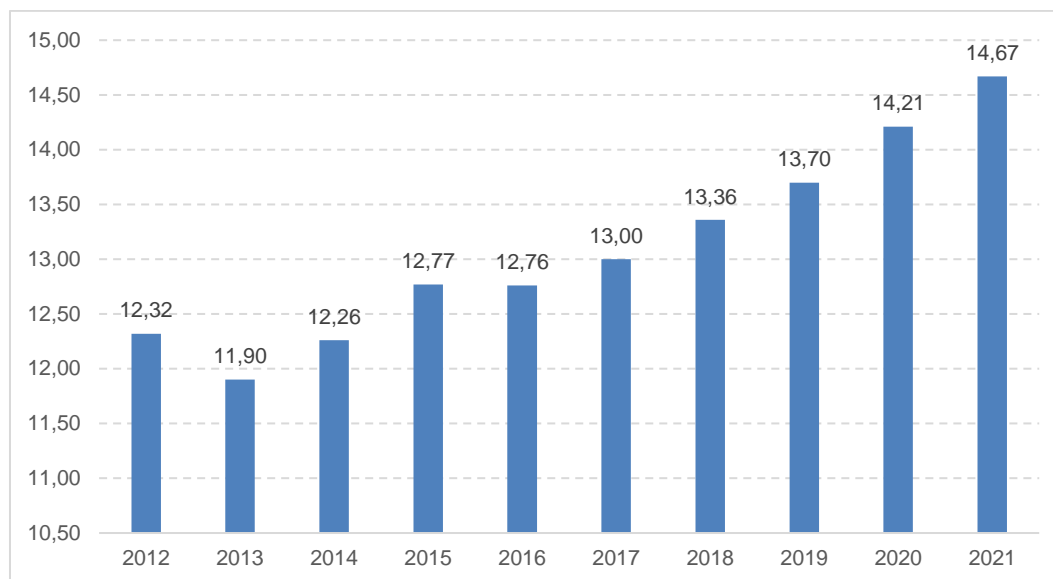
Zu Beginn des Jahres 2022 kam es zu weiteren deutlichen Preissteigerungen, die sich im Zuge des Krieges in der Ukraine im weiteren Jahresverlauf verstärkten. Im März 2022 lagen die Dieselpreise um rund 70 % über dem entsprechenden Wert des Vorjahresmonats. Zwar greifen bezüglich der Preissteigerungen zumeist die vereinbarten Dieselpreis-

gleitklauseln, in der Regel jedoch erst mit zeitlicher Verzögerung. Als Reaktion auf den starken Anstieg der Kraftstoffpreise im Jahr 2022 und den üblichen zeitlichen Verzug bei den Dieselpreisgleitklauseln erhebt mittlerweile ein Gutteil der Unternehmen sogenannte Ad-hoc-Krisenzuschläge bzw. hat die Anpassungsintervalle der Gleitklauseln verkürzt.

Neben dem deutlichen Anstieg der Kraftstoffkosten sahen sich Unternehmen des deutschen Güterkraftverkehrs- und Speditionsgewerbes mit weiterhin steigenden Personalaufwendungen konfrontiert. Wie Abbildung 17 zu entnehmen ist, erhöhten sich die durchschnittlichen Bruttostundenverdienste im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ von Beschäftigten, deren Tätigkeiten eine abgeschlossene Berufsausbildung erfordern, von rund 14,21 Euro im Jahr 2020 auf rund 14,67 Euro im Jahr 2021. 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 %, in Sachsen um 1,7 %, in Niedersachsen um 4,2 % und in Hessen um 2,0 %. Angesichts des erklärten Ziels vieler Unternehmen, ihr Fahr- und Fachpersonal halten zu wollen, seien Lohnkürzungen nach Angaben von Befragten praktisch ausgeschlossen. Der wahrgenommene Mangel an qualifizierten Fahrerinnen und Fahrern sowie weiteren Fachkräften trat zwar im Zuge der Corona-Pandemie kurzfristig etwas in den Hintergrund. Mittlerweile zählt er jedoch wieder zu den zentralen Herausforderungen im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe. Nach Unternehmensangaben gestalte sich die Nachbesetzung freier Stellen zunehmend schwieriger und beeinträchtigte die weitere betriebliche Entwicklung. Teilweise gaben Unternehmen gegenüber dem Bundesamt an, aufgrund von fehlendem Fahrpersonal nicht alle Fahrzeuge einsetzen zu können, teilweise musste der Fuhrpark reduziert werden. Nachdem die Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer zwischenzeitlich etwas gesunken war, stieg sie im Verlauf des Jahres 2021 wieder auf ein Niveau, das höher war als kurz vor Ausbruch der Corona-Krise. Betriebliche Herausforderungen ergaben sich im Jahr 2021 weiterhin infolge hoheitlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie, u.a. aufgrund erneuter zeitweiliger Schließungen von Schulen und Kindergärten. In deren Folge seien Beschäftigte nach Unternehmensangaben häufig sehr kurzfristig ausgefallen, um ihre Kinder betreuen zu können. In Einzelfällen berichteten Unternehmen, dass Beschäftigten, die anfallende Tätigkeiten nicht in Heimarbeit durchführen konnten, die Möglichkeit gegeben wurde, Kinder zwecks Betreuung mit ins Unternehmen zu bringen.

Personalkosten

Abbildung 17: Durchschnittlicher Bruttostundenverdienst für Beschäftigte der Leistungsgruppe 3 im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Zeitraum von 2012 bis 2021 in Euro



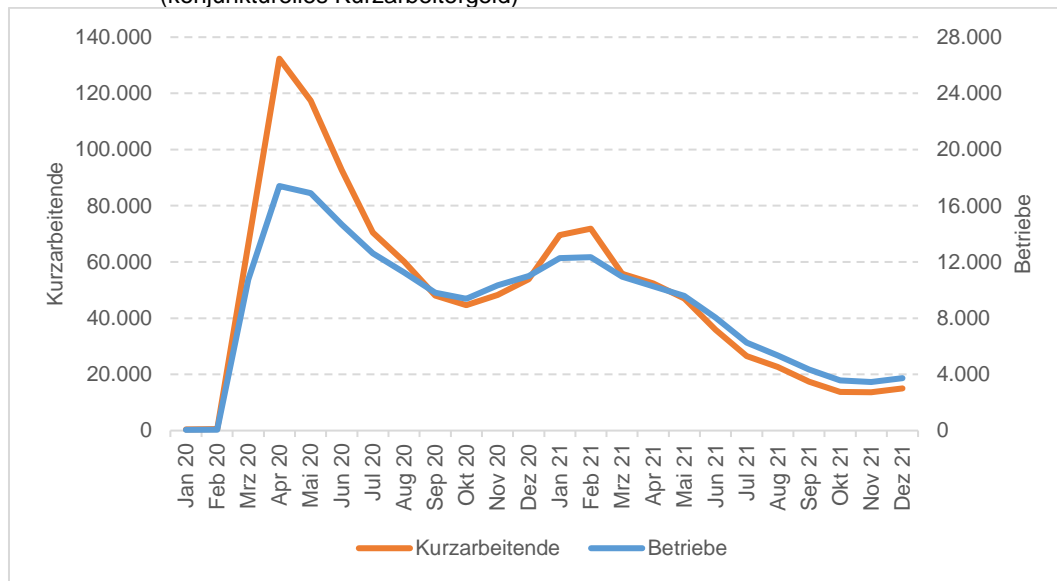
Anmerkung: Ohne Sonderzahlungen. Leistungsgruppe 3 bezieht sich auf Beschäftigte mit Fach Tätigkeiten, für deren Ausübung in der Regel eine abgeschlossene Berufsausbildung, zum Teil verbunden mit Berufserfahrung, erforderlich ist.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Zur Vermeidung von Entlassungen aufgrund der zeitweise sehr hohen Nachfragerückgänge im Zuge der Corona-Pandemie 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 18 stellt exemplarisch die Entwicklung der kurzarbeitenden Betriebe sowie die Anzahl der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrleitungen“ in den Jahren 2020 und 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 sukzessive wieder ab. Im Dezember 2021 belief sich die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen in o.g. Wirtschaftszweig noch auf insgesamt 3.720, die Anzahl der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter auf insgesamt 15.000.

Kurzarbeit

Abbildung 18: Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter sowie kurzarbeitende Betriebe im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrleitungen“ in den Jahren 2020 und 2021 (konjunkturelles Kurzarbeitergeld)

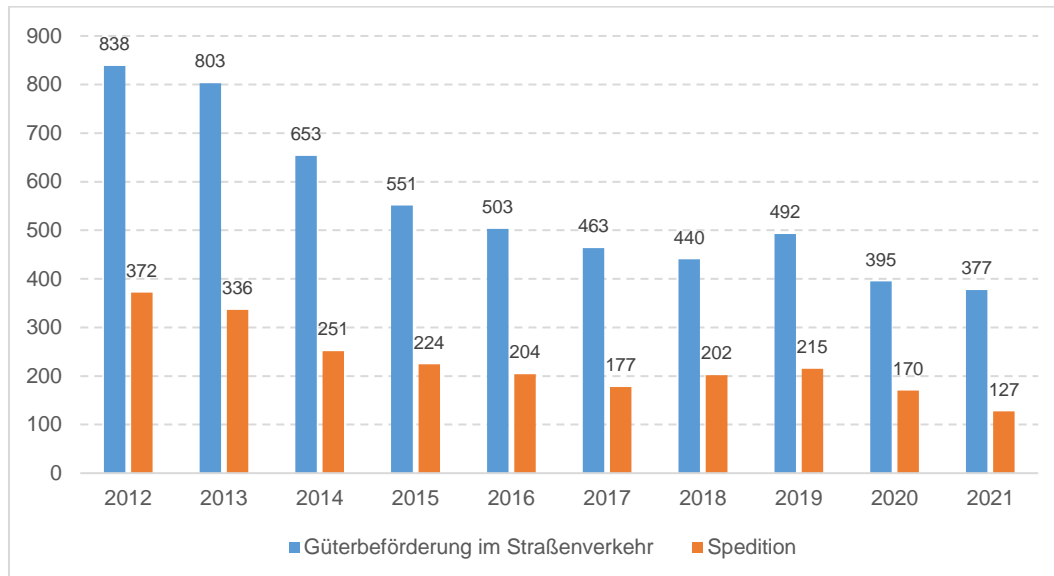


Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamt sank die Anzahl der Insolvenzverfahren im Gewerbe im Jahr 2021 auf den niedrigsten Stand seit Jahren. Im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ nahm sie im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 4,6 % auf insgesamt 377, im Wirtschaftszweig „Spedition“ sogar um rund 25,3 % auf insgesamt 127 ab (siehe Abbildung 19). Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste sank die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vorjahresvergleich um rund 7,7 % auf insgesamt 204. Bei der Interpretation gilt es, die im Verlauf der Corona-Pandemie getroffenen gesetzlichen Sonderregelungen, wie die zeitweilige Aussetzung der Insolvenzantragspflicht, und geleistete Wirtschaftshilfen zu berücksichtigen. 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.

Insolvenzen

Abbildung 19: 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 126 im Jahr 2020 auf geschätzt 117 im Jahr 2021 ab; branchenübergreifend reduzierte sie sich zeitgleich von 50 auf geschätzt 43. 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 Straßengüterverkehrssektor von 261 im Jahr 2020 auf geschätzt 227 im Jahr 2021. Im Durchschnitt über alle Branchen lag die Risikoquote im Jahr 2021 geschätzt bei 106 (2020: 120).

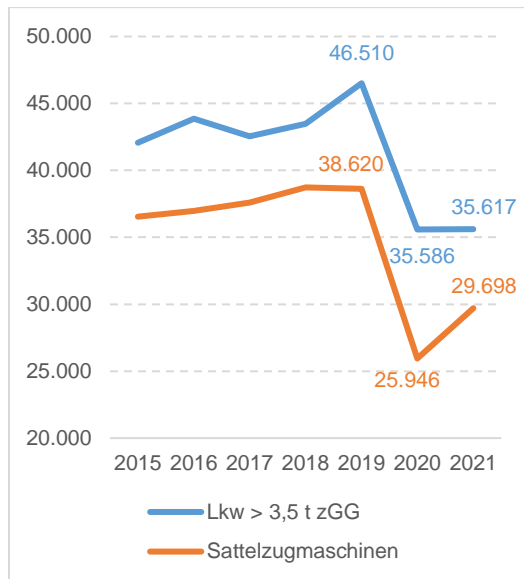
Insolvenz- und Risikoquote

Nach den starken Rückgängen im Vorjahr war im Jahr 2021 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 Abbildung 20). 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 nahmen die Lieferverzögerungen bzw. Lieferzeiten für bestimmte Lastkraftfahrzeuge, Auflieger und Fahrzeugersatzteile im Jahresverlauf 2021 sukzessive zu; zum Jahresende 2021 bzw. Jahresbeginn 2022 beliefen sich die Warte- und Lieferzeiten bei Neubestellungen bestimmter Fahrzeuge auf bis

Fahrzeuginvestitionen

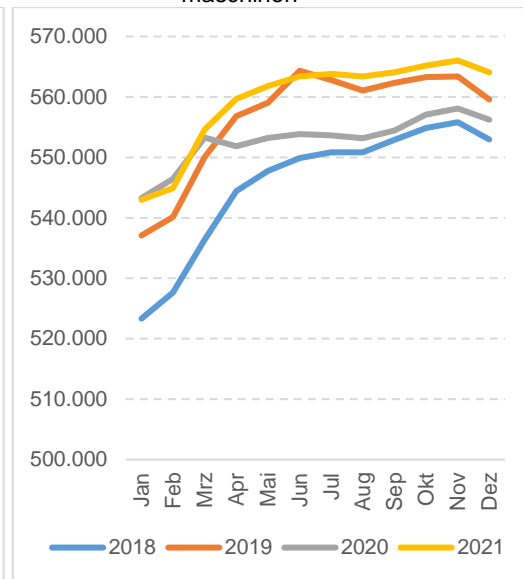
zu über einem Jahr. Einher mit den Engpässen gingen nach Auskunft von Befragten nicht selten teils hohe Preissteigerungen, die sich ebenso im Dienstleistungsbereich zeigten. Die Anzahl der für den Gütertransport verfügbaren großen deutschen Kraftfahrzeuge (Lkw über 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen) übertraf seit März 2021 wieder die jeweiligen Vorjahreswerte, nachdem es ab dem Frühjahr 2020 zu einer zwischenzeitlichen Trendabkehr gekommen war (siehe Abbildung 21). Seit dem Spätsommer 2020 folgt die Entwicklung der deutschen Fahrzeugflotte dem saisonalen Verlauf der Vorjahre.

Abbildung 20: Neuzulassungen von Lkw über 3,5 t zGG und Sattelzugmaschinen im Zeitraum von 2015 bis 2021



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

Abbildung 21: Entwicklung der deutschen Fahrzeugflotte im Güterkraftverkehr – Bestand an Lkw über 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

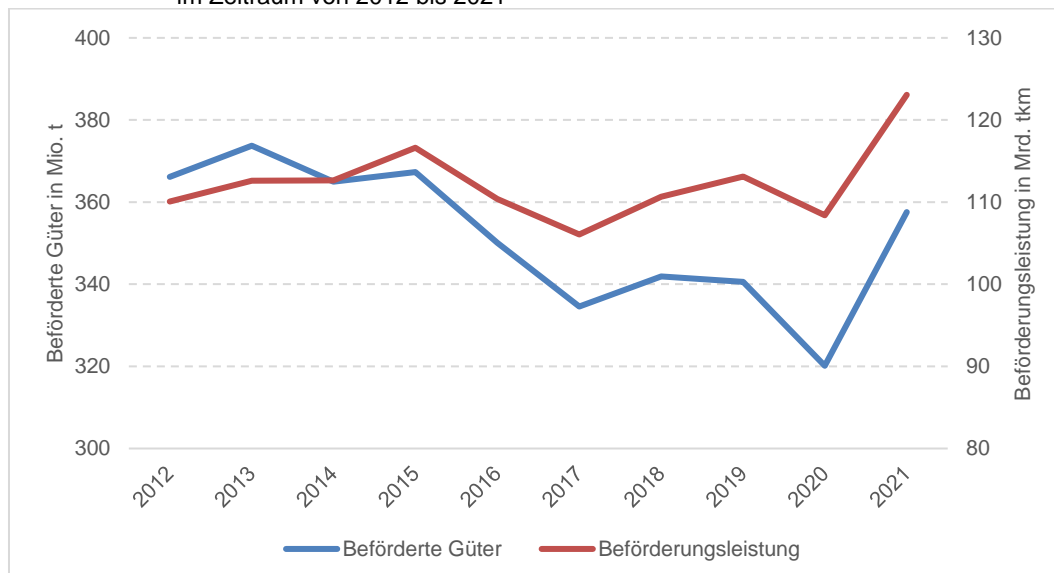
4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Der Schienengüterverkehr in Deutschland verzeichnete im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr ein hohes Wachstum. Obwohl die Entwicklung weiterhin durch hoheitliche Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie geprägt wurde, stieg die im Schienengüterverkehr in Deutschland von den größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen beförderte Gütermenge nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 11,7 % auf insgesamt rund 357,6 Mio. t; die Verkehrsleistung stieg im Vergleichszeitraum um rund 13,5 % auf rund 123,1 Mrd. tkm.¹⁰ Beide Größen übertrafen damit zugleich ihre Niveaus aus dem Vorkrisenjahr 2019; die Verkehrsleistung erreichte den höchsten Stand der letzten zehn Jahre (siehe Abbildung 22). Maßgeblich für die positive Leistungsentwicklung waren u.a. das Außenhandelswachstum und die Erholung in der Montanindustrie. Starke Wachstumsimpulse kamen zudem vom Kombinierten Verkehr. Negative Effekte u.a. aus dem Hangrutsch an der Rheinstraße, der temporären Sperrung des Suezkanals sowie Friktionen in den globalen Lieferketten wurden so kompensiert. Im Jahr 2020 hatte der Schienengüterverkehr 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.

Gesamtverkehr

Abbildung 22: Verkehrsleistung und Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland im Zeitraum von 2012 bis 2021



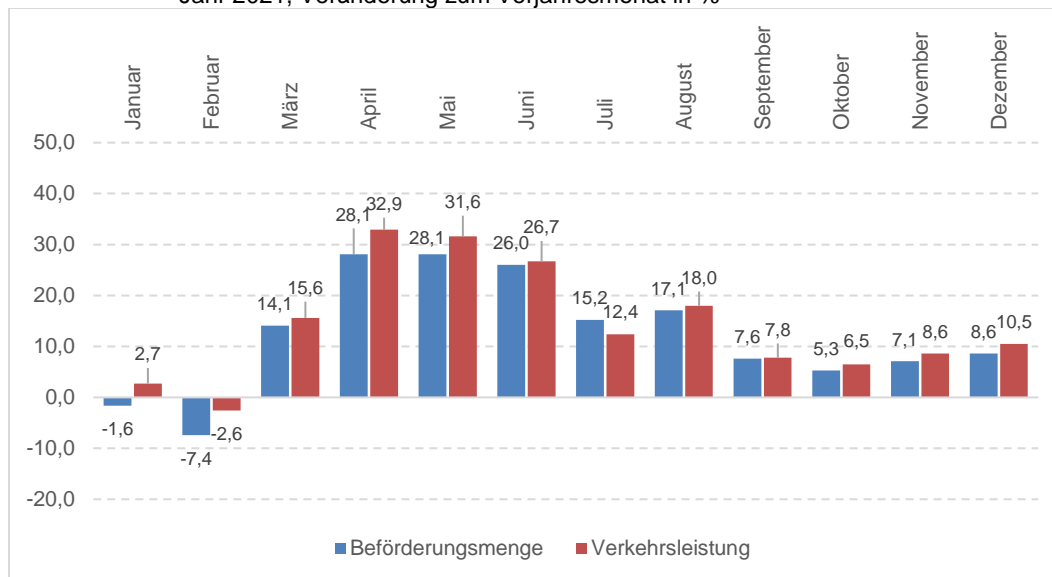
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

¹⁰ Bei der Interpretation der hier zugrundeliegenden Ergebnisse der monatlichen Erhebung ist zu beachten, dass der diesen Erhebungen zugrundeliegende Berichtskreis ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben).

Die unterjährige Entwicklung der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2021 wird in Abbildung 23 zusammengefasst. Danach zeigten sich zu Beginn des Jahres im Zuge des zweiten Lockdowns im Vergleich zum Vorjahr zunächst Aufkommens- und Verkehrsleistungsrückgänge, bevor dann im weiteren Verlauf des ersten Halbjahres aufgrund des Basiseffekts aus dem Vorjahr (1. Lockdown) hohe Zuwachsraten zu verzeichnen waren. So lagen die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im Zeitraum von April bis Juni 2021 im Durchschnitt um rund 27,4 % bzw. 30,4 % über den entsprechenden Vorjahreswerten. In der zweiten Jahreshälfte 2021 fielen die prozentualen Abweichungen von den Vorjahresergebnissen zwar vergleichsweise geringer aus. Im Gegensatz zum Straßengüterverkehr lagen sie jedoch weiterhin mehr oder minder deutlich über den entsprechenden Monatsausweisungen des Jahres 2020.

Unterjährige
Entwicklungen

Abbildung 23: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge größerer Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2021, Veränderung zum Vorjahresmonat in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 9 zu entnehmen ist, wiesen im Jahr 2021 alle Hauptverkehrsverbindungen im Vergleich zum Jahr 2020 hohe Mengen- und Leistungsanstiege auf. Die höchsten prozentualen Anstiege verzeichneten der grenzüberschreitende Empfang und Versand, die geringsten Zuwächse die Durchgangsverkehre. Im aufkommensträchtigen Binnenverkehr wurden im Jahr 2021 insgesamt rund 232,0 Mio. t Güter transportiert, rund 11,4 % mehr als im Jahr 2020; die Verkehrsleistung erhöhte sich um rund 12,0 % auf rund 61,4 Mrd. tkm. Hohe Mengen- und Leistungszuwächse zeigten sich dabei insbesondere in den Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, „Metalle und Metallerzeugnisse“ und „Gutart unbekannt“. Das Beförderungsaufkommen von Erzen, Steinen und Erden sowie sonstigen Bergbauerzeugnissen erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 11,3 % auf rund 40,8 Mio. t, die Verkehrsleistung stieg um rund 14,5 % auf rund 9,2 Mrd. tkm. Das Beförderungsaufkommen von Metallen

Hauptverkehrs-
verbindungen
- Binnenverkehr

und Metallerzeugnissen erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,8 Mio. t bzw. rund 21,2 %, die Verkehrsleistung stieg um rund 0,6 Mrd. tkm bzw. rund 12,1 %. Das Beförderungsaufkommen von Gütern der Abteilung „Gutart unbekannt“, in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, nahm im Vorjahresvergleich um rund 6,5 Mio. t bzw. rund 18,4 % zu, die Verkehrsleistung um rund 2,6 Mrd. tkm bzw. rund 15,1 %. Rückläufige Mengen- und Leistungswerte im Binnenverkehr zeigten sich im Jahr 2021 hingegen in Bezug auf die Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sowie „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“. Das Aufkommen an Kohle, rohem Erdöl und Erdgas sank im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 0,9 Mio. t bzw. rund 6,0 %, die Verkehrsleistung um rund 1,8 % bzw. rund 0,05 Mrd. tkm. Die Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ wies im Vergleichszeitraum Mengentrübkänge von rund 2,5 Mio. t bzw. rund 7,7 % und Leistungstrübkänge von rund 0,3 Mrd. tkm bzw. rund 3,9 % auf.

Tabelle 9: Schienengüterverkehr im öffentlichen Verkehr in Deutschland in den Jahren 2020 und 2021 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2020	2021	Δ in %	2020	2021	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Binnenverkehr	208,3	232,0	11,4	54,8	61,4	12,0
Grenzüberschreitender Versand	42,8	48,9	14,2	20,4	24,3	19,0
Grenzüberschreitender Empfang	50,9	57,5	12,9	21,7	25,1	15,6
Durchgangsverkehr	18,1	19,2	5,9	11,4	12,2	7,2
Insgesamt	320,1	357,6	11,7	108,4	123,1	13,5

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

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im grenzüberschreitenden Versand und Empfang erhöhte sich die Beförderungsmenge im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 12,7 Mio. t bzw. rund 13,5 % auf rund 106,4 Mio. t, die Verkehrsleistung wuchs um rund 7,3 Mrd. tkm bzw. rund 17,3 % auf insgesamt rund 49,4 Mrd. tkm. Die grenzüberschreitenden Verkehre profitierten insbesondere von den im Vorjahresvergleich deutlichen Zuwächsen in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (t: +10,7 %; tkm: +29,4 %), „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (t: 24,7 %; tkm: +38,4 %) und „Metalle und Metallerzeugnisse“ (t: +22,5 %; tkm: +28,2 %). Ebenfalls positiv entwickelte sich die Güterabteilung „Gutart unbekannt“; das Beförderungsaufkommen stieg im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,2 Mio. t bzw. rund 8,1 %, die Verkehrsleistung legte um rund 1,8 Mrd. tkm bzw. rund 9,0 % zu. Rückgänge zeigten sich im Vorjahresvergleich hingegen bei grenzüberschreitenden Beförderungen von Fahrzeugen (t: -4,7 %; tkm: -5,0 %).

- Grenzüberschreitender Versand und Empfang

Im Durchgangsverkehr belief sich das Transportaufkommen im Jahr 2021 auf rund 19,2 Mio. t. Im Vergleich zum Jahr 2020 entsprach dies einem Zuwachs von rund 5,9 %.

- Durchgangsverkehr

Die Verkehrsleistung stieg um rund 7,2 % auf rund 12,2 Mrd. tkm. Wachstumstreiber waren die Güterabteilungen „Metalle und Metallerzeugnisse“ (t: +10,1 %; tkm: +12,8 %) und „Gutart unbekannt“ (t: +7,7 %; tkm: +8,2 %). Abnahmen zeigten sich hingegen bei Beförderungen von Fahrzeugen (t: -14,6 %; tkm: -6,3 %) und Sammelgut (t: -22,7 %; tkm: -13,3 %).

An den Nachfragezuwächsen im Schienengüterverkehr in Deutschland partizipierten im Jahr 2021 sowohl die bundeseigenen als auch die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach Unternehmensangaben stieg die Verkehrsleistung der deutschen Gesellschaften der DB Cargo AG im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,3 % auf rund 60,3 Mrd. tkm; die Beförderungsmenge erhöhte sich um rund 7,9 % auf rund 187,7 Mio. t.¹¹ Der Anteil der DB Cargo an der Gesamtverkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland erreichte damit im Jahr 2021 nach Angaben der Deutschen Bahn AG etwa 43 %.¹² Er bewegte sich damit annähernd auf dem Niveau der Jahre 2019 und 2020, nachdem in den Jahren zuvor eine deutlich rückläufige Anteilsentwicklung zu beobachten war.

Bundeseigene /
nicht-bundeseigene
Eisenbahnen

4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Die höhere Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen spiegelte sich im Jahr 2021 in einer deutlichen Erholung des Branchenumsatzes wider. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ im Vergleich zum Jahr 2020 um insgesamt rund 7,7 %. Das Umsatzniveau des Jahres 2019 wurde um rund 2,7 % übertroffen (siehe Abbildung 24). Im Einklang mit der positiven Branchenentwicklung berichtete die Mehrzahl der vom Bundesamt befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Blick auf das Jahr 2021 von einer stabilen bis guten Umsatzentwicklung. In Abhängigkeit von den Tätigkeitsschwerpunkten und Hauptkundenbranchen kam es auf Unternehmensebene fallweise allerdings zu Abweichungen von der positiven Gesamttendenz. Die DB Cargo AG verzeichnete nach eigenen Angaben im Jahr 2021 eine Steigerung ihres Außenumsatzes im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,8 % auf rund 4,2 Mrd. Euro; das operative Ergebnis (EBIT) verbesserte sich von -728 Mio. Euro im Jahr 2020 auf -481 Mio. Euro im Jahr 2021.¹³ Im Rahmen von Erhebungen des Bundesamtes bewerteten befragte nicht-bundeseigene Eisenbahnen ihre Ertragslage im Jahr 2021 überwiegend als befriedigend; die Insolvenzgefahr für das eigene Unternehmen wurde zumeist als sehr gering eingeschätzt.

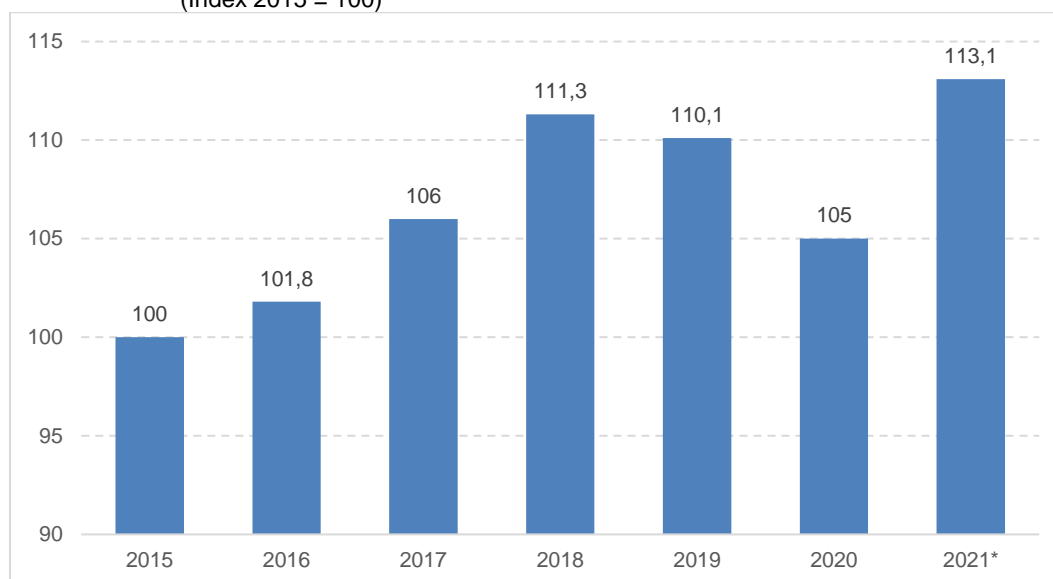
Umsatzentwicklung

¹¹ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten & Fakten 2021, S. 24, Berlin 2022.

¹² Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2021, S. 100, Berlin 2022.

¹³ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten, 2021, S. 24, Berlin 2022.

Abbildung 24: Index des Umsatzes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ (Index 2015 = 100)



* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Trotz des deutlichen Anstieges entwickelten sich die Branchenumsätze im Schienengüterverkehr im Vorjahresvergleich schwächer als im Straßengüterverkehr (+9,2 %) und in der Binnenschifffahrt (+19,6 %). Ein Grund hierfür waren die recht moderaten Steigerungen der Entgelte für Beförderungen im Schienengüterverkehr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wuchsen sie im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr segmentübergreifend im Durchschnitt um rund 0,3 % (siehe Tabelle 10). Die Preisanstiege fielen im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre dabei im Vorjahresvergleich mit einem Plus von ebenfalls rund 0,3 % etwas höher aus als für Traktionsleistungen und Kombinierte Verkehre, bei denen die Entgelte durchschnittlich um rund 0,2 % zunahmen. Vergleichsweise höher fielen die Entgeltsteigerungen für speditionelle Dienstleistungen im Bahnbereich aus. Diesbezüglich weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2021 Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von rund 3,6 % aus.

Entgeltentwicklung

Tabelle 10: Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr in den Jahren 2015 bis 2021 nach Segmenten (Index 2015 = 100)

Jahr	Gesamtindex	darunter:	
		Einzelwagen- und Ganzzugverkehre	Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehre
2015	100,0	100,0	100,0
2016	100,7	100,9	100,1
2017	100,9	101,2	100,1
2018	102,4	102,9	100,7
2019	104,1	104,1	104,0
2020	105,8	105,8	106,0
2021	106,1	106,1	106,2

Quelle: Statistisches Bundesamt.

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. Beispielsweise wurde die Einsatzplanung und Ressourcensteuerung von Personal und rollendem Material aufgrund der hohen Unsicherheit bezüglich der weiteren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung unterjährig stark erschwert. Teilweise wurde aufgrund reduzierter Belegschaften oder zeitweiliger Corona-bedingter Schließungen von einem erschweren Zugang zu Werkstattkapazitäten berichtet. Maßnahmen des Gesundheitsschutzes, wie die Beschaffung von Schutzmaterial oder die Einrichtung von Heimarbeitsplätzen bzw. zusätzlichen Büroräumen, sowie notwendige Anpassungen von Betriebsabläufen an die jeweils geltenden Corona-Schutzbestimmungen im In- und Ausland bedingten ebenfalls höhere betriebliche Aufwände. Wie in den Jahren zuvor ergaben sich in Abhängigkeit von den durchgeführten Verkehren und den geographischen Tätigkeitsgebieten ferner Kostensteigerungen infolge von Umwegverkehren, insbesondere aufgrund von Einschränkungen durch Baustellen. Entlastungen auf der Kostenseite ergaben sich im Jahr 2021 aus der Reduktion der Trassenpreise. Sie ist eine der wichtigsten Sofortmaßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr.¹⁴ Seit dem 01.07.2018 ist die Förderrichtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte in Kraft. Sie gilt bis zum 30.06.2023. Zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in der Corona-Krise wurde der Fördersatz der Trassenpreisförderung für den Zeitraum vom 01.03.2020 bis 31.12.2021 massiv auf teilweise bis zu rund 99 % angehoben. Hierfür wurden zusätzliche Bundesmittel in Höhe von insgesamt 627 Mio. Euro eingesetzt. 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.

Kostenentwicklung

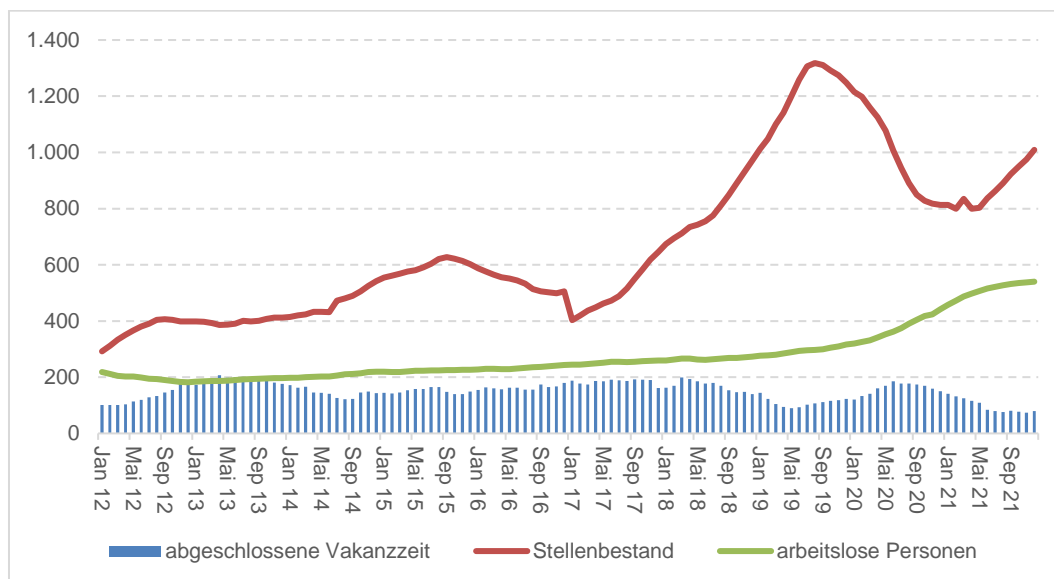
Die bereits in der zweiten Jahreshälfte 2020 zu beobachtende leichte Entspannung bei den abgeschlossenen Vakanzzeiten für Lokführerinnen und Lokführer setzte sich im Jahr 2021 fort. Die abgeschlossene Vakanzzeit misst die Zeitspanne vom frühestmöglichen Besetzungstermin bis zur Abmeldung der Arbeitsstelle – 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 Folgemonaten zurück. Im Dezember 2021 betrug sie noch 79 Tage (siehe Abbildung 25). Das bei der Bunde-

Arbeitsmarkt-
entwicklung

¹⁴ Siehe Bundesministerium für Digitales und Verkehr: "Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr", Mitteilung vom 09.02.2021.

sagentur für Arbeit gemeldete Stellenangebot für Schienenfahrzeugführerinnen und -führer bewegte sich im Jahr 2021 weiterhin über dem Angebot an Arbeitslosen mit diesem Zielberuf. Nachdem sich die beiden Kurvenverläufe vom Herbst 2019 bis zum Frühjahr 2021 einander angenähert hatten, insbesondere durch den starken Rückgang des Stellenangebots im Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie, entfernten sich die beiden Kurvenverläufe in der zweiten Jahreshälfte 2021 wieder voneinander, vor allem aufgrund des deutlich steigenden Bestands an offenen Stellen. Im Dezember 2021 erreichte er 1.009. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresmonat bedeutete dies eine Steigerung von rund 24 %. Die Zahl der arbeitslosen Schienenfahrzeugführerinnen und -führer stieg im Verlauf des Jahres 2021 ebenfalls an und erreichte mit insgesamt 540 im Dezember 2021 den höchsten Wert der letzten zehn Jahre. Zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen berichteten im Rahmen von Erhebungen des Bundesamtes von einem wahrgenommenen Fachkräftemangel in der Branche, der ihnen große Probleme bereite. Nur vereinzelt gaben Befragte gegenüber dem Bundesamt an, dass die Personalsituation in ihrem Unternehmen eher unkritisch sei.

Abbildung 25: Anzahl der offenen Stellen und arbeitslosen Personen sowie Vakanzzeiten in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2021



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

Die Zunahme des Schienengüterverkehrs und die hiermit einhergehende steigende Auslastung der Schieneninfrastruktur führten im Jahr 2021 in Verbindung mit Unwetterschäden, witterungsbedingten technischen Störungen, Bautätigkeiten im Netz und betrieblichen Einschränkungen sowie Streikmaßnahmen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Spätsommer zu einer Reduzierung der Pünktlichkeit und einer Verschlechterung der wahrgenommenen Qualität im Schienengüterverkehr. Nach Angaben

Pünktlichkeit

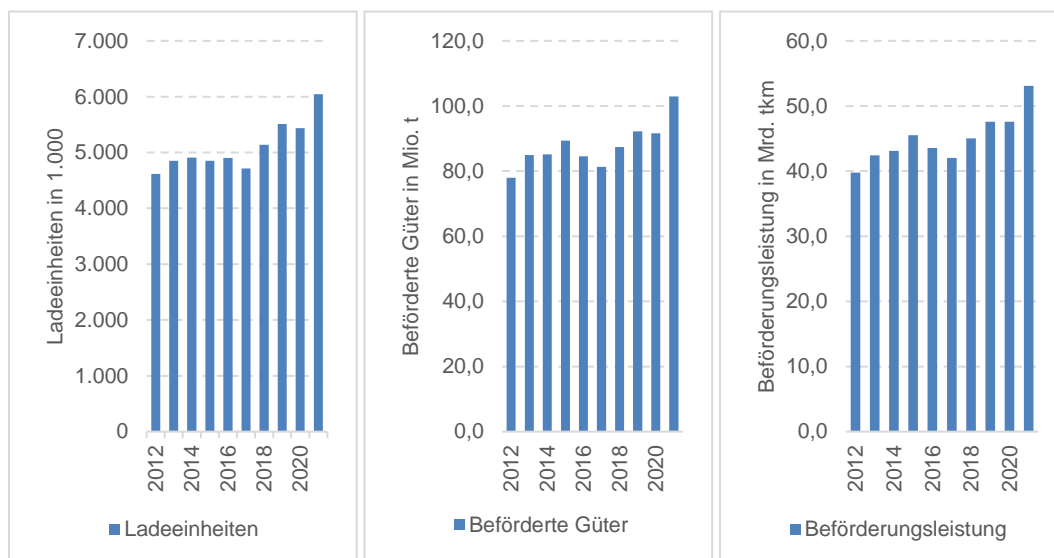
der Deutschen Bahn AG sank die Pünktlichkeit von DB Cargo von rund 76,9 % im Jahr 2020 auf rund 69,5 % im Jahr 2021.¹⁵

4.3 Kombiniertes Verkehr Straße - Schiene

Der Kombinierte Verkehr verzeichnete im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls eine deutliche Zunahme. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2021 im Kombinierten Verkehr in Deutschland von größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen über 6,0 Mio. Ladeeinheiten befördert, rund 0,6 Mio. Einheiten bzw. rund 11,2 % mehr als im Jahr 2020. Die beförderte Tonnage nahm im Vergleichszeitraum um rund 11,3 Mio. t bzw. rund 12,3 % auf rund 102,9 Mio. t zu, die Verkehrsleistung stieg um rund 5,5 Mrd. tkm bzw. rund 11,5 % auf rund 53,1 Mrd. tkm. Wie Abbildung 26 veranschaulicht, erholten sich damit alle genannten Leistungswerte nicht nur von ihren Rückgängen im Jahr 2020, sondern sie erreichten allesamt den höchsten Stand der letzten zehn Jahre. Zugleich entwickelte sich der Kombinierte Verkehr in Deutschland damit besser als in Europa insgesamt. Nach Angaben der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR) wurden im Jahr 2021 europaweit insgesamt rund 8,2 % mehr Sendungen im Kombinierten Verkehr transportiert als im Jahr 2020; die Verkehrsleistung stieg um rund 10,9 %.¹⁶

Gesamtentwicklung

Abbildung 26: Kombiniertes Verkehr im Zeitraum von 2012 bis 2021 nach Ladeeinheiten, beförderten Gütern und Beförderungsleistung



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 11 zu entnehmen ist, wiesen im Jahr 2021 alle Hauptverkehrsverbindungen hohe Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr auf. Die höchsten absoluten und prozentualen Steigerungen zeigten sich im Binnenverkehr. Er verzeichnete in Bezug auf die beförder-

Hauptverkehrsverbindungen

¹⁵ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten, 2021, S. 24, Berlin 2022.

¹⁶ Siehe UIRR: UIRR Report 2021-22, Brüssel.

ten Ladeeinheiten, die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im Vergleichszeitraum zweistellige prozentuale Anstiege. Im grenzüberschreitenden Empfang und Versand bewegten sich die prozentualen Zuwächse der einzelnen Leistungswerte im Vorjahresvergleich – ebenso wie bei den Durchgangsverkehren – zumeist im oberen einstelligen Bereich.

Tabelle 11: Kombiniertes Güterverkehr in den Jahren 2020 und 2021 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	2020	2021		2020	2021		2020	2021	
Binnenverkehr	2.699	3.086	14,4	37,9	44,8	18,2	18,1	20,9	15,5
Grenzüberschreitend	2.203	2.371	7,6	42,6	46,0	8,1	23	25	8,7
darunter Versand	1.075	1.158	7,7	22,0	23,9	8,5	11,6	12,7	9,5
darunter Empfang	1.128	1.212	7,5	20,5	22,1	7,7	11,0	11,9	7,9
Durchgangsverkehr	537	589	9,7	11,2	12,1	8,4	6,8	7,5	10,1
Insgesamt	5.439	6.046	11,2	91,7	102,9	12,3	47,6	53,1	11,5

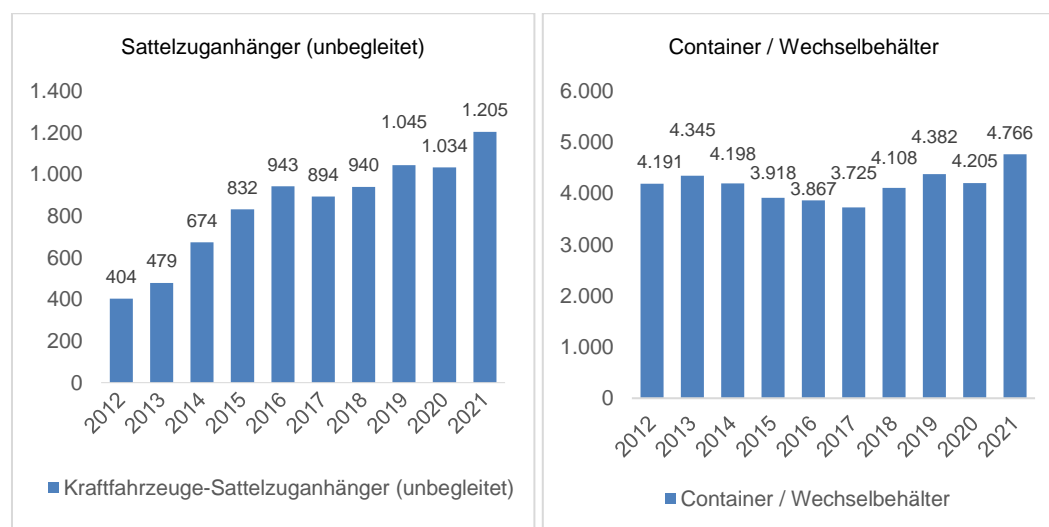
¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Abbildung 27 stellt die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger sowie der Container bzw. Wechselbehälter im Zeitraum von 2012 bis 2021 dar. Im Vergleich zum Vorjahr wuchs die Anzahl der beförderten Sattelanhänger im Jahr 2021 um rund 16,6 % auf rund 1,2 Mio. Einheiten, die Anzahl der beförderten Container bzw. Wechselbehälter um rund 13,3 % auf knapp 4,8 Mio. Einheiten. Beide Werte waren gleichbedeutend mit dem höchsten Stand der letzten zehn Jahre.

Unbegleiteter KV
- insgesamt

Abbildung 27: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von 2012 bis 2021 jährlich transportierten Sattelanhänger (linke Abb.) und Container/Wechselbehälter (rechte Abb.) in 1.000¹

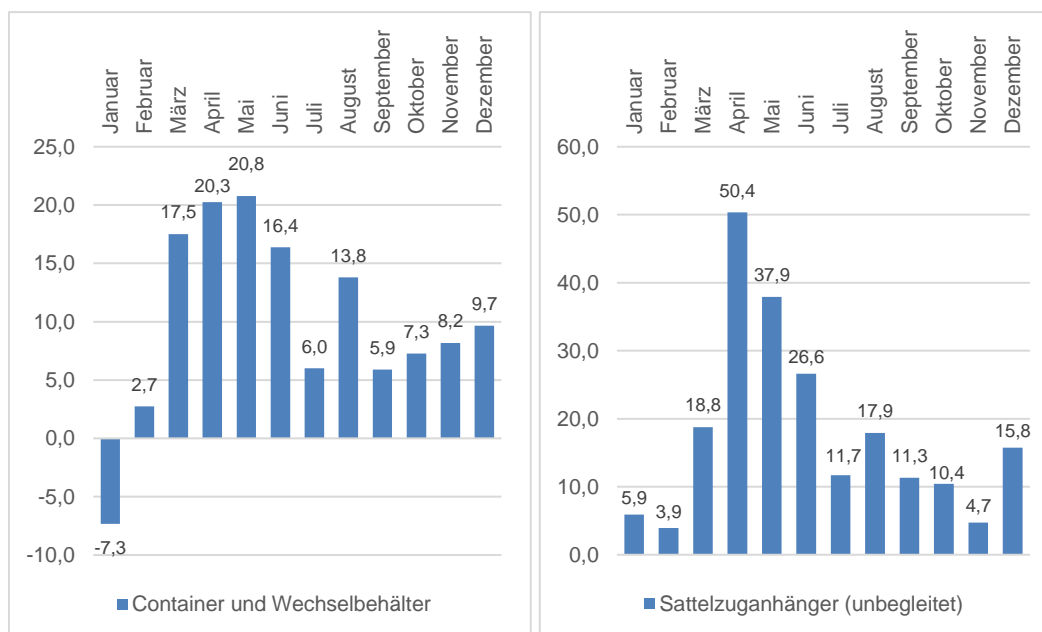


¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie der gesamte Schienengüterverkehr verzeichnete der unbegleitete Kombinierte Verkehr insbesondere im 2. Quartal 2021 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal aufgrund des Basiseffekts hohe Zuwächse (siehe Abbildung 28).¹⁷ So lag das Transportaufkommen an Containern und Wechselbehältern im Zeitraum von April bis Juni 2021 auf Monatsbasis zwischen rund 16,4 % und 20,8 % höher als in den entsprechenden Vorjahresmonaten, in Bezug auf die beförderten Sattelanhänger zwischen rund 26,6 % und 50,4 % darüber. In der zweiten Jahreshälfte 2021 fielen die prozentualen Abweichungen von den Vorjahresergebnissen vergleichsweise geringer aus, allerdings setzte sich die positive Entwicklung fort.

Abbildung 28: Entwicklung der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Container und Wechselbehälter (linke Abb.) sowie Sattelanhänger (rechte Abb.) im Zeitraum von Januar bis Dezember 2021, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in %



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 12 differenziert das Beförderungsaufkommen an Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr nach Hauptverkehrsrelationen. Insgesamt waren im Jahr 2021 in Bezug auf die transportierten Ladeeinheiten (+17 %), das Beförderungsaufkommen (+15 %) und die Verkehrsleistung (+15 %) im Vergleich zum Vorjahr deutliche Anstiege zu beobachten. Dabei entwickelten sich die Leistungswerte im grenzüberschreitenden Versand und Empfang schwächer als im Binnen- und Durchgangsverkehr.

- Sattelanhänger

¹⁷ 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). Jährlich und fünfjährlich werden alle Unternehmen unabhängig von ihrer Transportleistung befragt.

Tabelle 12: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2020

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	2020	2021		2020	2021		2020	2021	
Binnenverkehr	140	203	45%	3,2	4,2	34%	1,8	2,3	27%
Grenzüberschreitend	665	705	6%	16,3	17,4	7%	10,1	10,9	8%
darunter Versand	330	351	6%	8,6	9,2	7%	5,3	5,8	9%
darunter Empfang	335	354	6%	7,7	8,2	7%	4,8	5,1	7%
Durchgangsverkehr	229	297	30%	5,4	7,0	29%	3,6	4,6	28%
Insgesamt	1.034	1.205	17%	24,9	28,6	15%	15,5	17,7	15%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr wuchs im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 10 % auf rund 7,8 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit), die Tonnage und die Verkehrsleistung erhöhten sich im Vorjahresvergleich um rund 11 % bzw. rund 10 % (siehe Tabelle 13). Wachstumstreiber waren insbesondere die Binnenverkehre, die in Bezug auf alle Größen zweistellige Wachstumsraten aufwiesen. Aufkommenszuwächse verbuchten gleichsam der grenzüberschreitende Empfang und Versand; allerdings fielen diese im Vergleich zur Gesamtentwicklung zumeist unterdurchschnittlich aus. Gegen den allgemeinen Trend entwickelten sich die Durchgangsverkehre im Jahr 2021 rückläufig; im Vorjahresvergleich fielen die prozentualen Rückgänge in Bezug auf das Aufkommen und die Verkehrsleistung zweistellig aus.

- Container und Wechselbehälter (TEU)

Tabelle 13: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2021 gegenüber 2020

Verkehrsrelation	TEU (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	2020	2021		2020	2021		2020	2021	
Binnenverkehr	4.205	4.766	13%	34,8	40,6	17%	16,3	18,7	14%
Grenzüberschreitend	2396,9	2576,7	8%	24,4	26,3	8%	12,5	13,6	9%
darunter Versand	1.153	1.240	8%	12,5	13,5	8%	6,3	6,9	10%
darunter Empfang	1.244	1.337	7%	11,9	12,8	7%	6,2	6,8	9%
Durchgangsverkehr	486	473	-3%	5,7	5,1	-11%	3,2	2,9	-10%
Insgesamt	7.088	7.816	10%	64,9	72,1	11%	32,0	35,2	10%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nachdem die maritimen Verkehre im Frühjahr 2021 zunächst durch die mehrtägige Blockade des Suezkanals beeinträchtigt wurden, kam es im weiteren Jahresverlauf zu zunehmenden Störungen der globalen Lieferketten, die ebenfalls zu teils massiven Schiffsverspätungen führten. In der Folge kam es u.a. im Seehafen Hamburg zu längeren Verweildauern von Containern auf den Terminals und zu starken Beeinträchtigungen in der

Seehafen-Hinterlandverkehr

Bahnabfertigung. Nach Angaben von befragten Unternehmen zeigten sich auf dem Korridor der norddeutschen Seehäfen über das gesamte Jahr 2021 sowohl in Import- als auch in Exportrichtung immer wieder Verzögerungen bei der Abfertigung und verlängerte Transportzeiten auf der Schiene. Schiffe, Züge und Lkw seien in den Seehäfen vielfach unter hohem Zeitdruck be- bzw. entladen und abgewickelt worden. Zeitweise sei aufgrund gestörter Abläufe in den Häfen ein planvolles Handeln aus Sicht befragter Unternehmen nahezu unmöglich gewesen. Dennoch wiesen die großen deutschen Seehäfen im Jahr 2021 im Vorjahresvergleich deutliche Zuwächse im Hinterlandverkehr auf. Nach eigenen Angaben stieg im Hinterland des Seehafens Hamburg im Jahr 2021 das Containeraufkommen auf der Schiene im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 8 % auf knapp 2,8 Mio. TEU.¹⁸ Der Anteil der Schiene am Modal Split im Seehafen-Hinterlandverkehr Hamburgs erhöhte sich damit von rund 50,7 % im Jahr 2020 auf rund 51,5 % im Jahr 2021.¹⁹ In Bremerhaven wurden im Jahr 2021 erstmals mehr Container über die Schiene befördert als über die Straße.²⁰ Insgesamt wurden im Jahr 2021 mehr als 1,1 Mio. Container über die Schienen der Bremischen Hafeneisenbahn transportiert, rund 12,3 % mehr als im Jahr 2020. Der Anteil der Schiene am Container-Hinterlandverkehr in Bremerhaven erreichte damit im Jahr 2021 rund 48,3 %. Nach Angaben der Rostock Port GmbH erhöhte sich der Umschlag intermodaler Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr im Terminal des Betreibers Rostock Trimodal im Jahr 2021 um rund 33 % auf über 121.000 Einheiten.²¹

Die positive Aufkommensentwicklung im Kombinierten Verkehr spiegelte sich im Jahr 2021 gleichsam in den Ergebnisausweisungen großer Netzbetreiber wider. So transportierte die Hupac Intermodal SA nach eigenen Angaben im Geschäftsjahr 2021 insgesamt rund 1,1 Mio. Lkw-Sendungen und damit insgesamt rund 10,7 % mehr Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger als im Jahr 2020.²² Das transalpine Gesamtvolumen der Hupac Intermodal SA stieg im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 11,0 %; der nicht-transalpine Verkehr wuchs um rund 10,4 %. Die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG transportierte im Geschäftsjahr 2021 nach eigenen Angaben insgesamt rund 0,9 Mio. Lkw-Sendungen beziehungsweise rund 1,9 Millionen TEU; im Vergleich zum Vorjahr stieg das Sendungsauf-

Unternehmens-
meldungen

¹⁸ Siehe Hafen Hamburg Marketing e.V.: "Seegüterumschlag des Hamburger Hafens erholt sich 2021", Mitteilung vom 28.02.2022.

¹⁹ Siehe Hafen Hamburg Marketing e.V.: Modal-Split im Hinterlandverkehr 2021.

²⁰ Siehe hierzu und im Folgenden bremenports GmbH & Co. KG: Hafenspiegel 2021: Zuwachs auf der Hafeneisenbahn, Pressemitteilung vom 07.06.2022, Bremerhaven 2022.

²¹ Siehe hierzu und im Folgenden Rostock Port GmbH: Erfolgreich durch die Pandemie - Umschlag 2021 in Rostock auf Rekordniveau, Pressemitteilung vom 14.01.2022, unter: <https://www.rostock-port.de/presse-news/aktuelle-meldungen/news/erfolgreich-durch-die-pandemie-umschlag-2021-in-rostock-auf-rekordniveau>, abgerufen am 17.01.2022.

²² Siehe hierzu und im Folgenden Hupac Intermodal SA: "Strategie für Resilienz und Wachstum im Kombinierten Verkehr", Mitteilung vom 04.05.2022.

kommen damit um rund 9,3 %.²³ Auf den transalpinen Korridoren zwischen Deutschland und Italien via Schweiz beziehungsweise Österreich sowie im bilateralen Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz wuchs das Beförderungsaufkommen im Vorjahresvergleich insgesamt um rund 1,5 %, wobei die einzelnen Länderkorridore deutliche Unterschiede in der Aufkommensentwicklung aufwiesen. An den 23 nationalen Terminalstandorten der DUSS wurden im Jahr 2021 nach Unternehmensangaben insgesamt über 2,0 Mio. Ladeeinheiten umgeschlagen, knapp 0,2 Mio. Ladeeinheiten bzw. rund 9,5 % mehr als im Jahr 2020. Nach Angaben von Marktteilnehmern verschärfte der Anstieg der Nachfrage in Verbindung mit Ressourcenengpässen, u.a. beim Personal, Störungen in der Zugfolge, gestörten Waggonrundläufen und verpassten Terminalslots, u.a. infolge langer, baustellenbedingter Standzeiten sowie o.g. Friktionen in den Seehäfen, im Jahr 2021 die ohnehin angespannte Situation in zahlreichen Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Erschwerend hinzu kamen externe Effekte wie die Unwetterkatastrophe in Teilen Deutschlands im Juli 2021 oder Stellwerksausfälle, u.a. in München Nord. Nach Angaben der Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG seien die Kapazitäten zur Verladung von Lkw-Sendungen auf intermodale Direktzüge in vielen großen Terminals in den Schwerpunkträumen Deutschlands und Europas bereits bei regulärem Betrieb weitgehend ausgeschöpft.²⁴ Nennenswerte operative Einschränkungen in den KV-Terminals durch hoheitliche Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie wurden im Jahr 2021 nicht bekannt.

Im begleiteten Kombinierten Verkehr zwischen Deutschland und Italien wurden nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2021 insgesamt 68.625 Lkw bzw. Sattelzüge befördert, rund 22,7 % mehr als im Jahr 2020, die Mengen- und Leistungszuwächse beliefen sich auf jeweils rund 23,1 %.

Begleiteter KV

²³ Siehe hierzu und im Folgenden Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: Geschäftsbericht 2021, Frankfurt/Main.

²⁴ Ebenda.

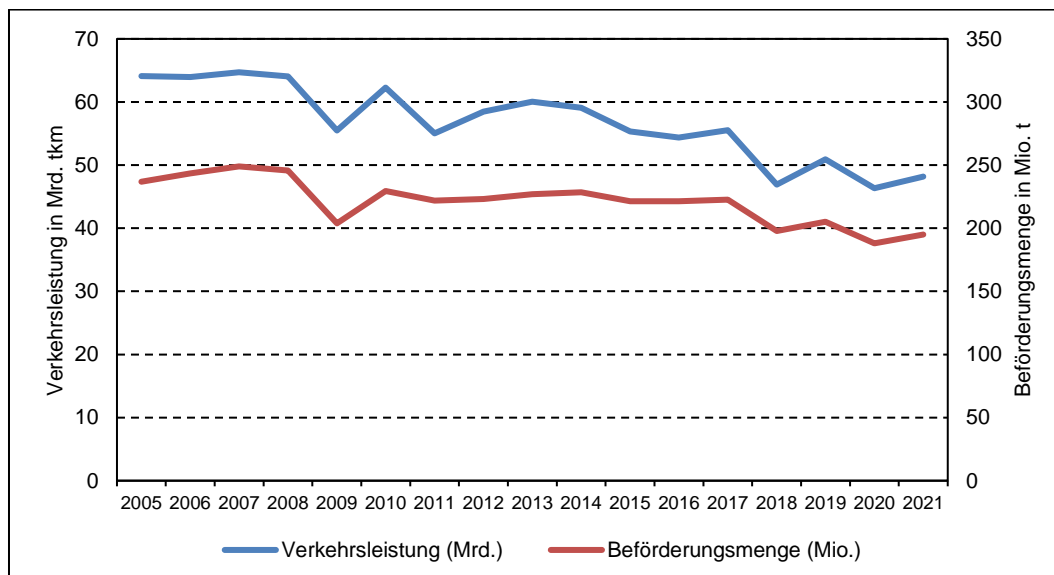
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen die Beförderungsmenge im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 7,1 Mio. t bzw. rund 3,8 % auf insgesamt rund 195,1 Mio. t. Die Verkehrsleistung erhöhte sich von rund 46,3 Mrd. tkm im Jahr 2020 um rund 4,0 % auf rund 48,2 Mrd. tkm im Jahr 2021. Ursächlich für den Anstieg war vor allem ein Basiseffekt, nachdem die deutsche Wirtschaft und der private Konsum im Jahr 2020 durch hoheitliche Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie – wie die Lockdowns – stark beeinträchtigt wurden. Zwar nahm die deutsche Wirtschaft im Jahr 2021 zwischenzeitlich wieder etwas Fahrt auf. Zunehmende Friktionen in den globalen Lieferketten und Lieferengpässen bei bestimmten Waren, Bauteilen und Rohstoffen, die sich auf zahlreiche Branchen und deren Nachfrage auswirkten, bremsen deren Erholung jedoch ebenso aus wie die zum Jahresende 2021 neuerliche Verschärfung der Corona-Schutzmaßnahmen. Trotz Zuwächsen im Vorjahresvergleich reichten die Mengen- und Leistungswerte in der Binnenschifffahrt damit nicht an ihr Vorkrisenniveau heran. Im Jahr 2019 lag die Beförderungsmenge noch bei rund 205,1 Mio. t und die Verkehrsleistung bei rund 50,9 Mrd. tkm. Zum wiederholten Male binnen weniger Jahre konnten sich die Mengen- und Leistungswerte in der Binnenschifffahrt mithin nicht kurzfristig von starken Rückgängen erholen und weisen tendenziell eine rückläufige Entwicklung auf (siehe Abbildung 29).

Mengen- und Leistungszuwächse

Abbildung 29: Verkehrsleistung und Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2005 bis 2021



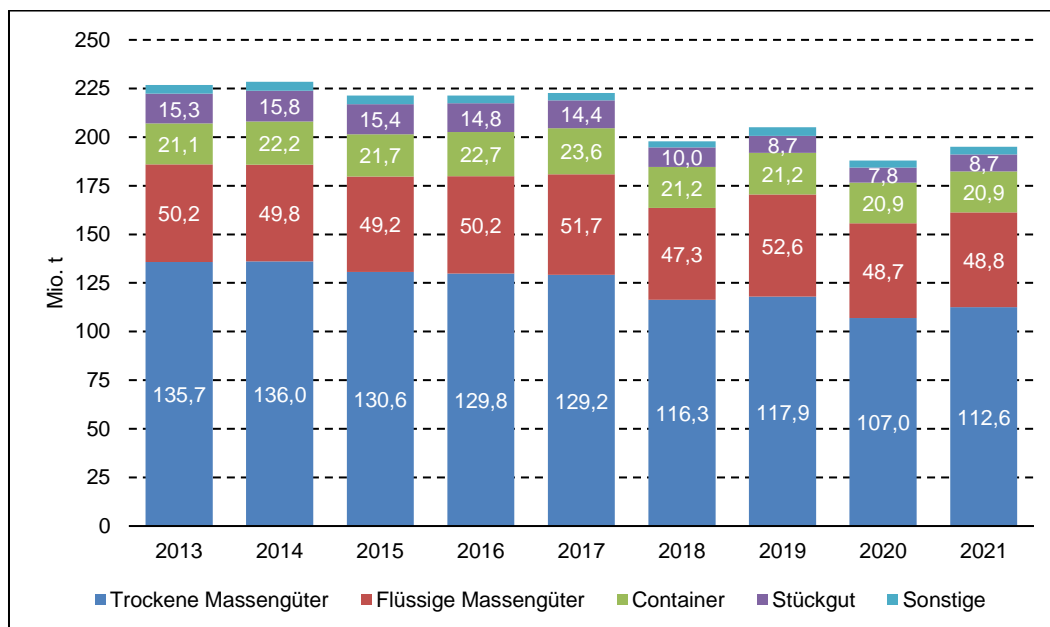
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Aufkommenszuwächse in der Binnenschifffahrt resultierten im Jahr 2021 hauptsächlich aus einer höheren Transportnachfrage im Bereich der trockenen Massengüter und der Stückgüter (siehe Abbildung 30). Das Transportaufkommen an Schüttgütern, auf die

Entwicklung nach Segmenten

in der Trockengüterschifffahrt ein Großteil des Beförderungsvolumens entfällt, stieg im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 5,6 Mio. t bzw. rund 5,2 % auf rund 112,6 Mio. t; ihr Anteil an der Gesamtbeförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erreichte damit im Jahr 2021 rund 57,7 %. Ursächlich für den Anstieg des Schüttgutaufkommens war vor allem die im Vorjahresvergleich höhere Transportnachfrage für Importkohle (+36,0 %) und Eisenerze (+14,7 %). Dieser stand u.a. eine geringere Nachfrage für Beförderungen von Natursteinen, Sand und Kies (-5,1 %) gegenüber. Im Stückgutbereich stieg die Transportmenge im Vergleichszeitraum um rund 12,5 % auf rund 8,7 Mio. t, bei den sonstigen Gütern, unter die u.a. Straßenfahrzeuge fallen, nahm sie um rund 10,9 % auf rund 4,1 Mio. t zu. Flüssige Massengüter, die nach Schüttgütern die zweitstärkste Aufkommensgruppe bilden, verbuchten im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt ein leichtes Aufkommensplus von rund 0,1 Mio. t bzw. rund 0,1 % auf rund 48,8 Mio. t. Während die Transportnachfrage für chemische Grundstoffe im Vergleichszeitraum um rund 5,1 % zulegte, nahm sie für flüssige Mineralölzeugnisse um rund 2,7 % ab. So kam es aufgrund der Einführung der CO₂-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.

Abbildung 30: Gütermenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Ladungsarten im Zeitraum von 2013 bis 2021



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Beförderungsmenge von Binnenschiffen unter deutscher Flagge stieg von knapp 56,3 Mio. t im Jahr 2020 um rund 1,6 % auf rund 57,2 Mio. t im Jahr 2021. Aufgrund der unterdurchschnittlichen Zunahme fiel der Anteil von Binnenschiffen unter deutscher Flag-

Flaggenanteile

ge an der Gesamtbeförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen im Vergleichszeitraum von rund 29,9 % auf rund 29,3 %. Der Anteil niederländischer Binnenschiffe erhöhte sich im Vergleichszeitraum nahezu spiegelbildlich um rund 0,6 Prozentpunkte auf rund 58,4 %. Bezogen auf die Verkehrsleistung verzeichneten Schiffe unter deutscher Flagge mit einem Plus von rund 4,8 % – von rund 13,6 Mrd. tkm im Jahr 2020 auf rund 14,3 Mrd. tkm im Jahr 2021 – hingegen ein überdurchschnittliches Wachstum. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen vergrößerte sich damit von rund 29,4 % im Jahr 2020 auf rund 29,6 %. Der Anteil niederländischer Binnenschiffe, die ebenfalls überdurchschnittliche Leistungszuwächse erzielten, erhöhte sich um rund 0,1 Prozentpunkte auf rund 55,8 %. Wie die Abbildungen 31 und 32 veranschaulichen, haben sich die Anteile der Schiffe unter deutscher Flagge an den Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen auf deutschen Wasserstraßen – nach Rückgängen in den Jahren zuvor – seit etwa Mitte des letzten Jahrzehnts weitgehend stabilisiert. Die Anteile von Binnenschiffen unter belgischer und schweizerischer Flagge unterlagen im Zeitraum von 2003 bis 2021 geringeren Schwankungen und bewegten sich zuletzt bezogen auf die Transportmenge bei rund 6,9 % bzw. rund 1,7 % und bezogen auf die Verkehrsleistung bei rund 8,0 % bzw. rund 2,1 %. Der kumulierte Anteil der Binnenschiffe aus den oben genannten Flaggenstaaten an den Gesamtbeförderungsmengen bzw. -verkehrsleistungen auf deutschen Wasserstraßen betrug im Jahr 2021 rund 96,3 % (t) bzw. rund 95,5% (tkm).

Abbildung 31: Flaggenanteile auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2003 bis 2021 (Basis: t)

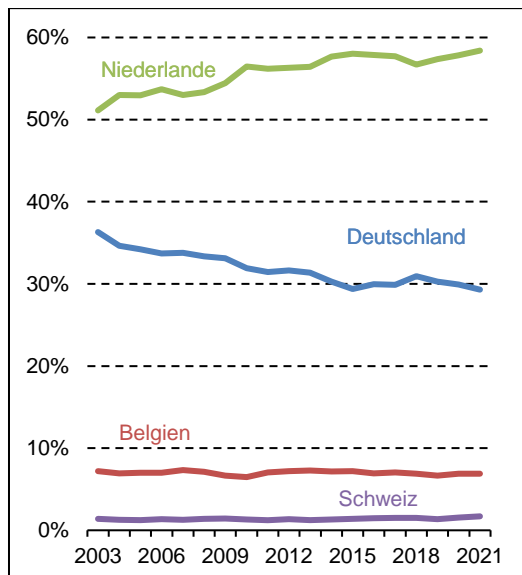
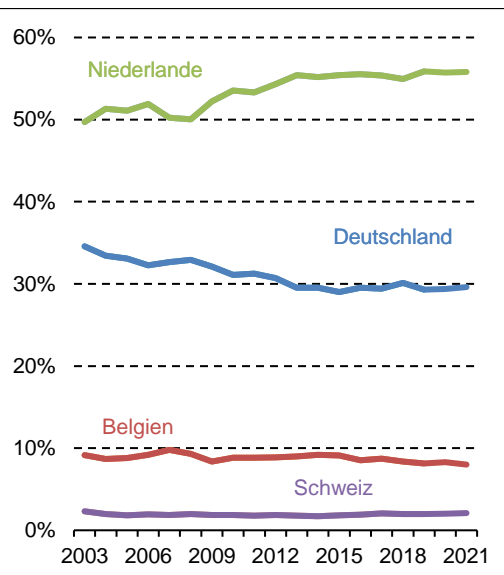


Abbildung 32: Flaggenanteile auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2003 bis 2021 (Basis: tkm)



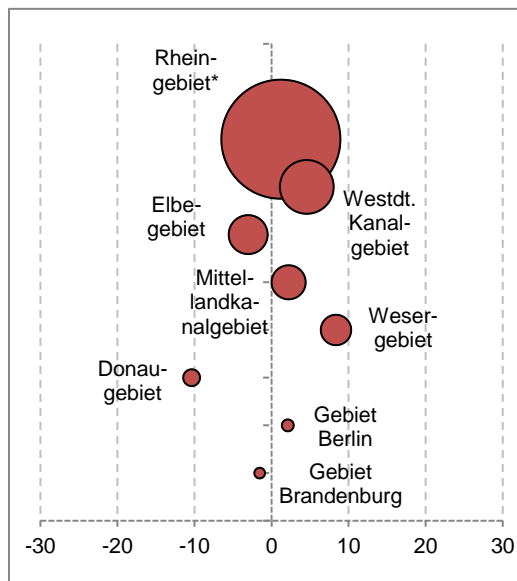
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der Güterumschlag in den einzelnen Wasserstraßengebieten entwickelte sich im Jahr 2021 im Vorjahresvergleich erneut heterogen. Umschlagsanstiegen im Rheinstrom- und Wesergebiet, im westdeutschen Kanalgebiet, im Mittellandkanalgebiet und im Großraum

Güterumschlag
nach Wasser-
straßengebieten

Berlin standen im Vergleich zum Jahr 2020 Rückgänge in den übrigen Wasserstraßengebieten gegenüber (siehe Abbildung 33). Das Rheinstromgebiet verzeichnete mit einem Plus von rund 1,8 Mio. t bzw. rund 1,2 % auf rund 151,6 Mio. t im Vorjahresvergleich den höchsten absoluten Umschlagsanstieg auf. Deutliche Umschlagszuwächse im Vergleich zum Jahr 2020 wiesen dabei im Jahr 2021 insbesondere die großen Rheinhäfen in Duisburg (+6,0 %), Mannheim (+6,5 %) und Köln (+8,1 %) auf, u.a. aufgrund von Umschlagszuwächsen bei Kohle, Eisenerzen, Kokerei-, Mineralöl-, und chemischen Erzeugnissen (siehe hierzu auch Tabelle 14). Das Wesergebiet verzeichnete mit einem Plus von rund 8,4 % auf rund 10,5 Mio. t im Vergleichszeitraum von allen Wasserstraßengebieten die höchsten prozentualen Umschlagszuwächse. Hierzu trugen insbesondere hohe Anstiege des Güterumschlags in Bremen (+22,2 %), Bremerhaven (+29,3 %) und im nahegelegenen Nordenham (+44,7 %) bei. In diesen Häfen kam es zu einem deutlichen Umschlagsplus bei Kohle, Erzen, Steinen und Erden, Kokerei- und Mineralölprodukten sowie Sekundärrohstoffen. Im westdeutschen Kanalgebiet legte der Güterumschlag im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 1,4 Mio. t bzw. rund 4,6 % auf rund 31,8 Mio. t zu. Der umschlagsstärkste Hafen Gelsenkirchen erzielte dort aufgrund vermehrter Transporte von Metallen und chemischen Erzeugnissen einen Anstieg von rund 7,3 %. Im Mittelkanalgebiet stiegen die Güterumschläge von rund 12,8 Mio. t im Jahr 2020 um rund 2,2 % auf rund 13,1 Mio. t im Jahr 2021. Die Zunahme der Kohle-, Erz-, und Metalltransporte bescherte dort u.a. dem Binnenhafen Salzgitter im Vorjahresvergleich ein zweistelliges prozentuales Umschlagsplus. Im Großraum Berlin nahm der Güterumschlag um rund 2,1 % auf rund 1,8 Mio. t zu. Im Donaugebiet gingen die Umschlagszahlen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr hingegen um rund 0,4 Mio. t bzw. rund 10,4 % auf rund 3,5 Mio. t zurück. Überdurchschnittliche Umschlagsrückgänge waren dabei in Regensburg zu verzeichnen (-15,1 %), insbesondere aufgrund von Rückgängen bei landwirtschaftlichen Produkten, Eisenerzen sowie Nahrungs- und Genussmitteln. Die Güterumschläge im Elbegebiet verringerten sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,5 Mio. t bzw. rund 3,0 % auf rund 17,0 Mio. t, vorwiegend aufgrund rückläufiger Güterumschläge bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Eisenerzen, Nahrungs- und Genussmitteln sowie chemischen Erzeugnissen in Hamburg. Im Gebiet Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern sanken die Umschlagszahlen im Vergleichszeitraum um rund 1,5 % auf rund 1,5 Mio. t.

Abbildung 33: Veränderung des Güterumschlags nach Wasserstraßen-gebieten in 2021 ggü. 2020 in %



Anm.: Vertikale Achse ordinal skaliert.

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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 14: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Binnenhäfen in 2021

Hafen	1.000 t	Veränd. ggü. 2020	
		in 1.000 t	in %
Duisburg	44.964,4	2.530,0	6,0
Köln	9.857,6	738,4	8,1
Hamburg	7.614,0	-310,9	-3,9
Mannheim	7.348,8	446,3	6,5
Ludwigshafen	6.930,4	144,8	2,1
Neuss	6.592,0	72,1	1,1
Karlsruhe	6.369,8	169,2	2,7
Frankfurt	5.408,3	-288,1	-5,1
Gelsenkirchen	4.900,9	331,6	7,3
Krefeld	3.391,1	343,5	11,3

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 15 zu entnehmen ist, stieg das Beförderungsaufkommen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2021 mit Ausnahme des Binnenverkehrs auf allen Hauptverkehrsverbindungen. Im grenzüberschreitenden Empfang erhöhte es sich im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 9,7 Mio. t bzw. rund 12,3 % auf rund 88,2 Mio. t, vor allem aufgrund eines deutlichen Transportanstiegs bei Importkohle, Eisenerzen und Metallprodukten. Im grenzüberschreitenden Versand verzeichnete die Binnenschifffahrt im Vergleichszeitraum Mengensteigerungen von rund 1,8 % auf rund 49,8 Mio. t. Dies war vor allem auf eine höhere Transportnachfrage für Getreide, flüssige und gasförmige Mineralölerzeugnisse sowie Maschinen und Ausrüstungen zurückzuführen. Im Durchgangsverkehr stiegen die Beförderungsmengen im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 1,0 % auf rund 10,6 Mio. t. Maßgeblich hierfür waren Aufkommenszuwächse bei Kohle, Natursteinen, Sand und Kies, flüssigen Mineralöl- sowie Metallerzeugnissen. Insgesamt wurden damit im Rahmen internationaler Verkehre im Jahr 2021 rund 148,7 Mio. t Güter in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen befördert, rund 10,7 Mio. t bzw. rund 7,7 % mehr als im Jahr 2020. Im Binnenverkehr führte eine im Vorjahresvergleich stark rückläufige Nachfrage für Beförderungen von Eisenerzen, flüssigen Mineralölerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen sowie Sekundärrohstoffen im Jahr 2021 zu Mengenrückgängen. Im Vergleich zum Jahr 2020 nahm die Beförderungsmenge im Verkehr zwischen deutschen Binnenhäfen um rund 7,2 % auf rund 46,4 Mio. t ab. Der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs an den Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen lag im Jahr 2021 bei rund 61,9 % (2020: 59,2 %). Insgesamt stiegen die Transportmengen im Seehafen-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 8,5 % bzw. rund 9,4 Mio. t auf rund 120,7 Mio. t. Die

Hauptverkehrs-
verbindungen
- Beförderungsmenge

Seehafen-Hinterlandverkehre wiesen im Vorjahresvergleich auf allen Hauptverkehrsrelationen Aufkommenszuwächse auf. Am höchsten fielen diese im Jahr 2021 im grenzüberschreitenden Empfang aus. Insgesamt erhöhten sich die Güterbeförderungen von ausländischen Seehäfen, namentlich den ZARA-Häfen, zu deutschen Binnenhäfen im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 14,0 % auf rund 70,8 Mio. t. Damit entfielen rund 80,2 % des Beförderungsaufkommens im grenzüberschreitenden Empfang auf Seehafen-Hinterlandverkehre. Die Beförderungsmengen von deutschen Seehäfen zu inländischen Binnenhäfen erhöhten sich von rund 15,3 Mio. t im Jahr 2020 um rund 4,0 % auf rund 15,9 Mio. t im Jahr 2021. Der Anteil innerdeutscher Seehafen-Hinterlandverkehre am gesamten Binnenverkehr erhöhte sich damit im Jahr 2021 auf rund 34,2 % (2020: 30,5 %). Im Rahmen des grenzüberschreitenden Versands und der Durchgangsverkehre wiesen Seehafen-Hinterlandverkehre im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 hingegen nur leichte Aufkommenszuwächse von rund 0,2 % bzw. 0,9 % auf. Die Anteile des Seehafen-Hinterlandverkehrs an den Gesamtbeförderungsmengen auf diesen Relationen erreichten im Jahr 2021 rund 55,5 % bzw. rund 60,1 %.

Tabelle 15: Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen und Anteilen des Seehafen-Hinterlandverkehrs

Hauptverkehrsverbindung	Beförderungsmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen							
	2020	2021	Δ	darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
				2020	2021	Δ	Anteil an der Gütermenge	
	Mio. t		%	Mio. t		%	2020	2021
Insgesamt	188,0	195,1	3,8	111,3	120,7	8,5	59,2	61,9
<i>davon:</i>								
Binnenverkehr	50,0	46,4	-7,2	15,3	15,9	4,0	30,5	34,2
Versand in das Ausland	49,0	49,8	1,8	27,6	27,7	0,2	56,4	55,5
Empfang aus dem Ausland	78,5	88,2	12,3	62,1	70,8	14,0	79,1	80,2
Durchgangsverkehr	10,5	10,6	1,0	6,3	6,4	0,9	60,1	60,1
Grenzüberschr. Verkehr insg.	138,0	148,7	7,7	96,0	104,9	9,2	69,6	70,5

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Anders als bei der Beförderungsmenge waren Zuwächse der Verkehrsleistung im Jahr 2021 lediglich beim grenzüberschreitenden Empfang und Versand zu verzeichnen (siehe Tabelle 16). Im grenzüberschreitenden Empfang stieg sie im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 10,4 % auf rund 18,6 Mrd. tkm, im grenzüberschreitenden Versand um rund 2,3 % auf rund 13,3 Mrd. tkm. Im Binnen- und im Durchgangsverkehr zeigten sich im Vergleichszeitraum hingegen Verkehrsleistungsrückgänge in Höhe von rund 1,9 % bzw. 0,1 %. Die im Seehafen-Hinterlandverkehr erbrachten Verkehrsleistungen stiegen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,5 Mrd. tkm bzw. rund 5,9 % auf rund 27,2 Mrd. tkm. Der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs an der Gesamtverkehrs-

- Verkehrsleistung

leistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen erhöhte sich damit im Vergleichszeitraum um 1,0 Prozentpunkte auf rund 56,5 %. Im Gegensatz zur Gesamtverkehrsleistung stiegen die im innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehr erbrachten Verkehrsleistungen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr an (+2,0 %), während sie im grenzüberschreitenden Versand abnahmen (-2,6 %). Die höchsten Verkehrsleistungszuwächse verzeichneten mit einem Plus von 13,4 % auf rund 14,0 Mrd. tkm Binnenschiffsverkehre von ausländischen Seehäfen zu deutschen Binnenhäfen.

Tabelle 16: Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen und Anteilen des Seehafen-Hinterlandverkehrs

Hauptverkehrsverbindung	Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen							
	2020	2021	Δ	darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
				2020	2021	Δ	Anteil an Verkehrsleistung	
	Mrd. tkm		%	Mrd. tkm		%		2020
Insgesamt	46,3	48,2	4,0	25,7	27,2	5,9	55,5	56,5
<i>davon:</i>								
Binnenverkehr	9,8	9,7	-1,9	2,5	2,6	2,0	25,4	26,4
Versand in das Ausland	13,0	13,3	2,3	6,8	6,6	-2,6	52,0	49,5
Empfang aus dem Ausland	16,8	18,6	10,4	12,4	14,0	13,4	73,4	75,4
Durchgangsverkehr	6,7	6,7	-0,1	4,1	4,1	-0,1	61,5	61,5
Grenzüberschr. Verkehr insg.	36,5	38,5	5,6	23,2	24,7	6,4	63,6	64,0

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

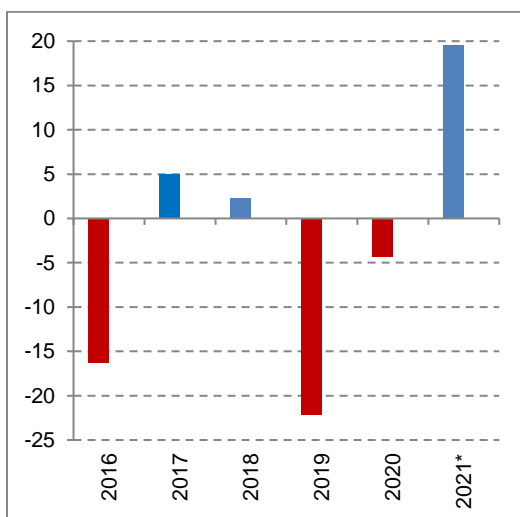
Nach den teils hohen Umsatzrückgängen in den Jahren 2019 und 2020 wies die deutsche Binnenschifffahrt im Jahr 2021 im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung und teils hoher Nachfragezuwächse in einzelnen Segmenten deutliche Umsatzsteigerungen auf. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 19,6 % (siehe Abbildung 34).²⁵ Bei der Interpretation dieser Werte gilt es zu berücksichtigen, dass das Jahr 2020 stark von den hoheitlichen Maßnahmen zur Eindäm-

Frachten- und Umsatzentwicklung

²⁵ Die Statistik im Dienstleistungsbereich ist seit dem Berichtsmonat Januar 2022 gemäß neuer Vorgaben Eurostats vom Statistischen Bundesamt umstrukturiert worden. Hierdurch soll eine Steigerung der Aktualität von Quartals- zu monatlichen Zeitreihen, ein neuer monatlicher Konjunkturindikator mit dem Dienstleistungsproduktionsindex, sowie eine Erweiterung der abgedeckten Wirtschaftsbereiche in der Statistik erreicht werden. Mit diesen Verbesserungen gehen einige methodische Änderungen in der Statistik einher. So sind die monatlichen Zeitreihen komplett neu aufgebaut worden. Die in den Abbildungen 34 und 35 dargestellten Jahresdaten berechnen sich aus dem Mittelwert der kumulierten monatlichen Daten.

mung 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, der sich bis ins Jahr 2021 hinein fortsetzte. Nach Angaben von Befrachern und Binnenschiffsunternehmen, die im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes befragt wurden, bewegten sich in der Trockengüterschifffahrt die vereinbarten Kontraktfrachten im Rahmen von Neuausschreibungen für das Jahr 2021 im Vorjahresvergleich zumeist auf einem recht konstanten Niveau. Insbesondere in der Rheinschifffahrt seien demnach Anpassungen von Grundfrachten im Rahmen von festen Verträgen zu Gunsten von Binnenschiffsunternehmen nur selten realisierbar gewesen. Etwas positiver habe sich die Entwicklung der Vertragsfrachten in den Kanalgebieten dargestellt, in denen vergleichsweise kleinere Binnenschiffe zum Einsatz kommen. Heterogen fielen die Aussagen in der Tankschifffahrt aus. Während ein Teil der befragten Unternehmen nach eigenen Angaben im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr höhere Abschlüsse tätigen konnte, sprach ein anderer Teil der Befragten von Frachtraten, die sich auf dem niedrigen Vorjahresniveau bewegten und kaum die Betriebskosten abdeckten. Begründet wurde letzteres u.a. erneut mit Zeitcharterverträgen im Mineral- und Chemiesegment, um auf Marktschwankungen besser reagieren zu können. Bei fehlendem Eigenbedarf würden Schiffe kundenseitig verstärkt zu relativ günstigen Konditionen am Markt angeboten und sorgten so für zusätzlichen Wettbewerb. In der Containerschifffahrt tätige Unternehmen berichteten im Rahmen der Befragungen des Bundesamtes überwiegend von saisonüblichen Frachtraten. Trotz des vermeintlich hohen Anstiegs im Vorjahresvergleich wurde das Umsatzniveau früherer Jahre in der deutschen Binnenschifffahrt im Jahr 2021 nicht erreicht; im Vergleich zum Jahr 2015 fiel es rund 20,0 % niedriger aus (siehe Abbildung 35).

Abbildung 34: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung ggü. Vorjahr in %



* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 35: Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt seit 2015, Index (2015=100)



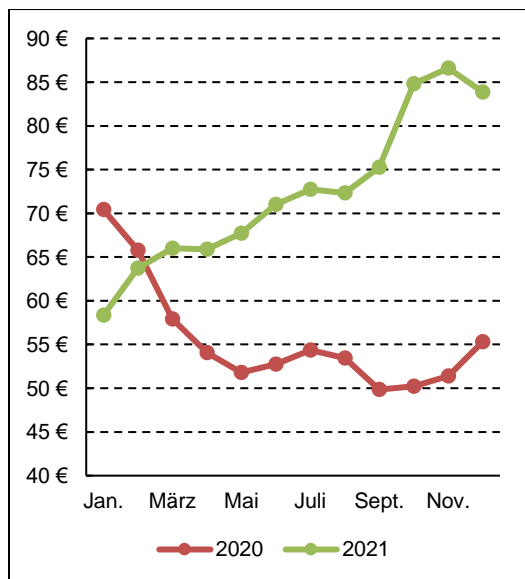
* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Umsatzanstieg in der Binnenschifffahrt vollzog sich im Jahr 2021 vor dem Hintergrund eines deutlichen Anstiegs der Gasölkosten. Aufgrund gestiegener Notierungen an den Rohölmärkten zogen die Gasölpreise im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 30 % an. Lag der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl im Jahr 2020 noch bei 55,60 Euro, so stieg er im Jahr 2021 auf 72,35 Euro (siehe hierzu auch Abbildung 36). Grundsätzlich greifen zwar zumeist die vertraglich vereinbarten Gasölklauseln, in der Regel allerdings erst mit zeitlicher Verzögerung. Darüber hinaus stiegen im Vorjahresvergleich die Kosten für Arbeit, Versicherung, Reparatur und Wartung an. Jenseits dessen blieben die dispositiven und administrativen Aufwände im Jahr 2021 aufgrund zunächst anhaltender hoheitlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie hoch. Die Einhaltung von Corona-Schutzmaßnahmen (Corona-Tests, Schutzausrüstungen etc.) führte in den meisten Binnenschiffsunternehmen weiterhin zu Mehrkosten. Erschwernisse für die betrieblichen Abläufe ergaben sich nach Angaben befragter Unternehmen zudem infolge wasserbaulicher Sanierungsarbeiten an Brücken, Schleusen und Hafengeländen sowie personalbedingter Betriebseinschränkungen an Schleusen, die zu teils erheblichen Zeitverlusten führten und Betriebsergebnisse schmälerten.

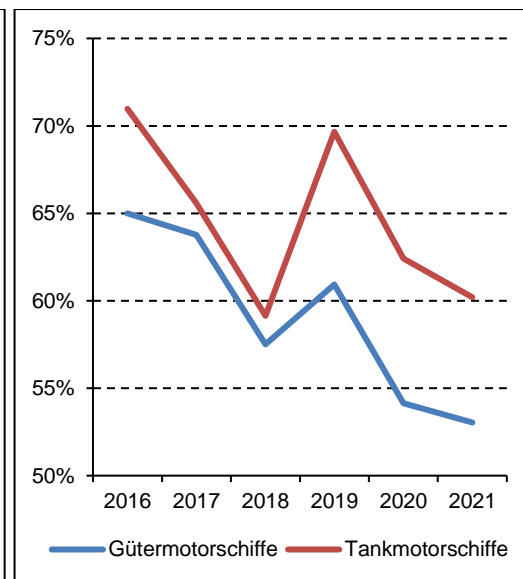
Kostenentwicklung

Abbildung 36: Entwicklung des monatlichen Gasölpreises in Jahren 2020 und 2021



Quelle: Contargo, BAF Historie.

Abbildung 37: Gewichtsmäßige Auslastung ausgewählter Schiffsarten seit 2016 in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die gewichtsmäßige Auslastung der Güter- und Tankmotorschiffe blieb im Jahr 2021 vergleichsweise niedrig. Mit Werten von rund 53,0 % (Gütermotorschiffe) bzw. rund 60,2 % (Tankmotorschiffe) bewegten sich die durchschnittlichen Auslastungsgrade unter jenen des Vorjahres. Ein Grund hierfür waren mehrere Niedrig- und Hochwasserphasen, infolge derer Binnenschiffe zeitweise nicht mit voller Abladung fahren konnten. Neben kurzen Perioden im Januar und April waren vor allem der Oktober und November 2021 von Niedrigwasserphasen geprägt. Zudem führten schwere Unwetter im Juli 2021, in de-

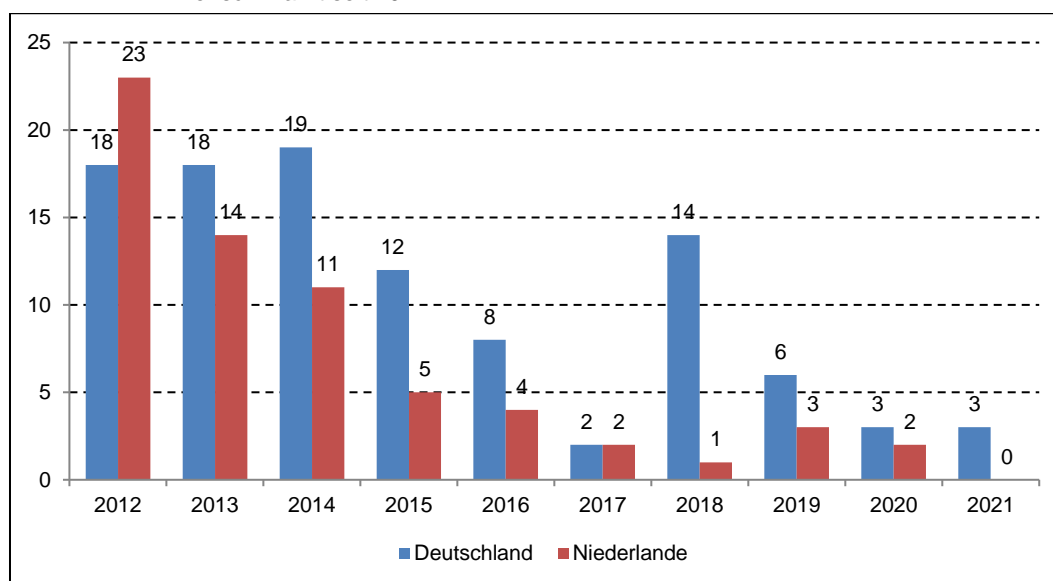
Gewichtsmäßige Auslastung

ren Folge die Wasserstände im Rheingebiet und an der Donau zeitweise deutlich anstiegen, zu Beeinträchtigungen in der Binnenschifffahrt. Örtlich musste die Schifffahrt aufgrund der Überschreitung von Hochwassermarken tageweise eingestellt werden. Neben den Pegelständen kamen Friktionen in den globalen Lieferketten (u.a. mehrtägige Blockade des Suez-Kanals, pandemiebedingte Abfertigungsverzögerungen in chinesischen Containerhäfen), die sich u.a. in teils massiven Verspätungen von Schiffen in den Seehäfen widerspiegelten, zum Tragen. Die Wartezeiten in den Seehäfen und eine volatile Aufkommensentwicklung bei vielen Gütern, die sich u.a. in vielen kurzfristigen Beförderungsanfragen zeigten, erschwerten den betroffenen Binnenschiffsunternehmen nicht allein die Planbarkeit der Seehafen-Hinterlandverkehre. Sie führten fallweise auch zu einer Reduzierung der Auslastungsgrade der Schiffe. Besonders stark betroffen von längeren Wartezeiten in den Seehäfen und geringeren Auslastungsgraden waren nach Erkenntnissen des Bundesamtes Binnenschiffsunternehmen, die im Containersegment tätig sind und im Seehafen-Hinterlandverkehr Linienverkehre anbieten. Die gestörten Schiffsrundläufe führten ferner zu einem Mangel an Leercontainern; in der Folge stiegen die Charterraten für Container stark an.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2021 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ drei Insolvenzverfahren eröffnet (siehe Abbildung 38). Dies entsprach dem niedrigen Niveau des Jahres 2020. Bei der Interpretation gilt es, die im Verlauf der Corona-Pandemie getroffenen gesetzlichen Sonderregelungen, wie die zeitweilige Aussetzung der Insolvenzantragspflicht, und geleistete Wirtschaftshilfen zu berücksichtigen. So wiesen Binnenschiffsunternehmen im Rahmen von Erhebungen des Bundesamtes auf die Inanspruchnahme der Corona-Soforthilfe für Selbständige und kleinere Betriebe, von Kurzarbeitergeld und steuerlichen Liquiditätshilfen (u.a. Stundungen von Steuerzahlungen, Anpassungen von Steuervorauszahlungen) zur Überbrückung von Liquiditätsengpässen hin. In den Niederlanden wurde im Jahr 2021 kein Insolvenzverfahren gegen ein Unternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt eingeleitet. Im Jahr 2020 waren hiervon zwei niederländische 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 38: Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt seit 2012



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

Zur Eindämmung des Infektionsrisikos befanden sich im Jahr 2021 weiterhin Beschäftigte im Home-Office. Das Instrumentarium der Kurzarbeit wurde ebenfalls genutzt, vorrangig für Beschäftigte im kaufmännischen Bereich und im Umschlagsbereich. Viele Binnenschiffsunternehmen berichteten weiterhin von Schwierigkeiten, gut ausgebildetes Schiffspersonal und Interessierte für die Ausbildung zur Binnenschifferin bzw. zum Binnenschiffer zu gewinnen. Die Planung und Durchführung von Weiterbildungen für das fahrende Personal (z.B. ADN oder Erweiterung von Schifffahrtspatenten) waren im Jahr 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.

Personalsituation

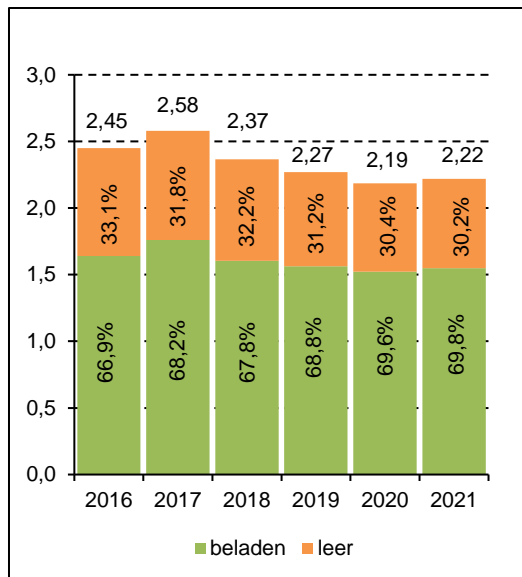
5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Angesichts der Wiederbelebung des globalen Handels stieg das Containeraufkommen auf deutschen Binnenwasserstraßen von rund 2,19 Mio. TEU im Jahr 2020 um rund 1,6 % auf rund 2,22 Mio. TEU im Jahr 2021 (siehe Abbildung 39). Der Wert aus dem Vorkrisenjahr 2019 in Höhe von rund 2,27 Mio. TEU wurde damit noch nicht wieder erreicht. Der Anteil der Leercontainer, die zumeist von den großen Seehäfen rheinaufwärts ins Hinterland befördert und dort für die maritime Containerschifffahrt beladen werden, an der Gesamtzahl der beförderten Standardcontainer lag im Jahr 2021 bei rund 30,2 %. Vor dem Hintergrund der o.g. Friktionen im internationalen Seeverkehr war dies der niedrigste

Containeraufkommen

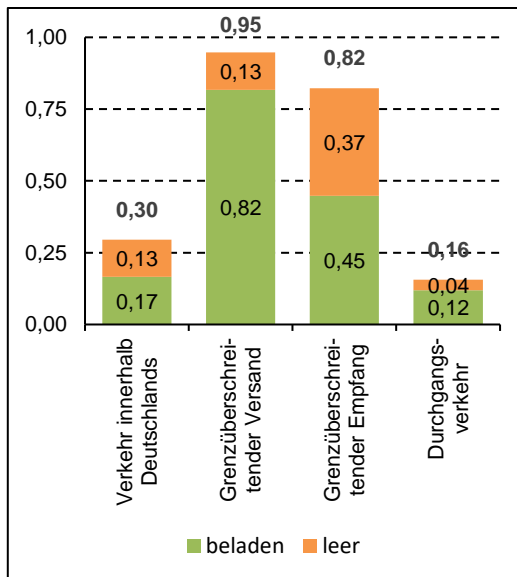
Anteilswert seit Jahren. Insgesamt wurden im Jahr 2021 rund 1,55 Mio. beladene und rund 0,67 Mio. unbeladene Standardcontainer (TEU) auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert. Der größte Teil hiervon entfiel mit insgesamt rund 0,95 Mio. TEU, davon 0,13 Mio. TEU unbeladen, auf den grenzüberschreitenden Versand – zumeist in Richtung Rotterdam und Antwerpen. Im grenzüberschreitenden Empfang wurden im Jahr 2021 rund 0,82 Mio. TEU mit dem Binnenschiff transportiert, von denen rund 0,37 Mio. TEU unbeladen waren (siehe Abbildung 40). Im innerdeutschen Verkehr wurden im Jahr 2021 rund 0,30 Mio. TEU transportiert, im Durchgangsverkehr, bei dem es sich vor allem um Verkehre zwischen den ARA-Häfen und Binnenhäfen in Frankreich bzw. der Schweiz handelt, rund 0,16 Mio. TEU.

Abbildung 39: Containerbeförderung nach Beladungszuständen in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 40: Containerbeförderung nach Hauptverkehrsbeziehung in 2021 in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Binnenschiffe unter deutscher Flagge erreichten im Jahr 2021 einen Anteil von rund 16,4 % an den Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen; dies waren rund 1,9 Prozentpunkte mehr als im Jahr 2020 (siehe Abbildung 41). Die mit Abstand höchsten diesbezüglichen Anteile erreichen seit Jahren Binnenschiffe unter niederländischer Flagge. Kleine Veränderungen zeigten sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr in Bezug auf die Verteilung der Containerumschläge auf die einzelnen Wasserstraßengebiete. Diese finden nach wie vor hauptsächlich auf dem Rhein mit seinen Nebenflüssen Mosel, Neckar und Main statt (siehe Abbildung 42). Insgesamt wurden im Jahr 2021 rund 77 % des gesamten Containerumschlags im Rheingebiet abgewickelt (2020: 79 %). Auf das Elbe- und westdeutsche Kanalgebiet entfielen im Jahr 2021 wie im Vorjahr rund 6 % bzw. rund 4 % des bundesweiten Containerumschlags, auf das Mittellandkanalgebiet rund 5 % (2020: 6 %). Angesichts der Erholung des Containerumschlags in den Bremischen See-

Flaggen- und Wasserstraßenanteile

häfen stieg der Anteil des Wesergebiets am bundesweiten Containerumschlag in der Binnenschifffahrt von rund 5 % im Jahr 2020 auf rund 8 % im Jahr 2021.

Abbildung 41: Containerbeförderung nach Schiffsarten und Flaggen in Mio TEU, Anteile in %

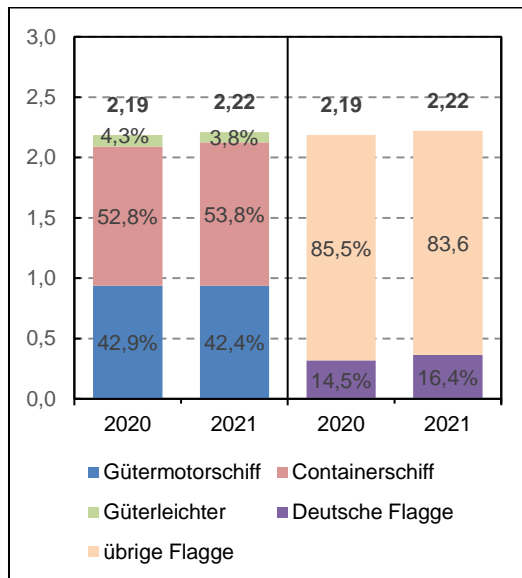
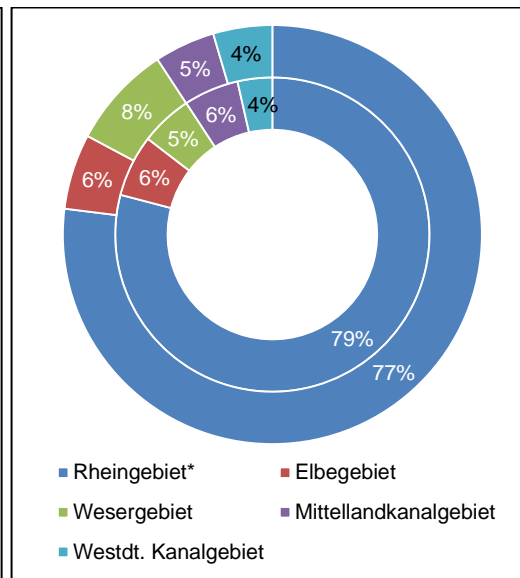


Abbildung 42: Containerumschlag in 2021 (äußerer Ring) und 2020 (innerer Ring) nach Wasserstraßengebieten, Anteile in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Zunahme der Containerbeförderungen im Jahr 2021 resultierte ausschließlich aus den internationalen Relationen (siehe Tabelle 17). Im grenzüberschreitenden Empfang wurden rund 0,82 Mio. TEU befördert, rund 2,1 % mehr als im Jahr 2020; die Beförderungsmenge von ausländischen zu deutschen Häfen legte um rund 1,0 % auf rund 5,62 Mio. t zu, die Anzahl der transportierten Ladungsträger um rund 2,4 % auf rund 0,51 Mio. Einheiten. Im grenzüberschreitenden Versand erhöhte sich das Containeraufkommen im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,5 % auf rund 0,95 Mio. TEU und die Anzahl der Ladungsträger um rund 2,5 % auf rund 0,59 Mio. Einheiten; die Beförderungsmenge blieb mit knapp 11,2 Mio. t hingegen um rund 0,4 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Die größten prozentualen Zuwachsraten verzeichneten im Vergleichszeitraum die Durchgangsverkehre. Sie wiesen Steigerungen in Bezug auf das Containeraufkommen in Höhe von rund 7,7 % auf rund 0,16 Mio. TEU auf. Die Beförderungsmenge nahm um rund 5,2 % auf rund 1,81 Mio. t zu. Die Anzahl der Ladungsträger stieg um rund 5,6 % auf rund 90 Tsd. Einheiten. Die innerdeutschen Verkehre wiesen im Jahr 2021 in Bezug auf alle Größen im Vorjahresvergleich Rückgänge auf. Das Transportvolumen sank im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 um rund 2,5 % auf rund 0,30 Mio. TEU, die Anzahl der Ladungsträger um rund 5,7 % auf rund 0,18 Mio. Einheiten und die Beförderungsmenge um rund 1,6 % auf rund 2,34 Mio. t.

Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 17: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2021

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Aus- land	Durch- gangs- verkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	20,94	2,34	5,62	11,17	1,81
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	1,37	0,18	0,51	0,59	0,09
TEU (in Mio.)	2,22	0,30	0,82	0,95	0,16
	<i>Veränderung 2021 ggü. 2020 in %</i>				
Beförderungsmenge ¹	0,3	- 1,6	1,0	- 0,4	5,2
Anzahl der Ladungsträger	1,5	- 5,7	2,4	2,5	5,6
TEU	1,6	- 2,5	2,1	1,5	7,7

¹ Ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Mit einem Volumen von rund 2,13 Mio. TEU entfielen im Jahr 2021 rund 95,8 % des gesamten Containeraufkommens auf deutschen Wasserstraßen auf Seehafen-Hinterlandverkehre (2020: 95,0 %), hauptsächlich auf Verkehre zwischen deutschen Binnenhäfen und den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Insgesamt wurden im Rahmen dieser Verkehre im Jahr 2021 im Hinterland Rotterdams über 1,0 Mio. TEU und im Hinterland Antwerpens rund über 0,7 Mio. TEU mit dem Binnenschiff befördert (siehe Tabelle 18). Die Seehäfen Amsterdam und Zeebrügge sind für die deutsche Containerbinnenschifffahrt von vergleichsweise geringer Bedeutung. Im Vergleich zu den internationalen Verkehren sind Containerbeförderungen im innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehr von geringerer Bedeutung. Mit Aufkommensmengen von rund 125,9 Tsd. TEU bzw. rund 76,5 Tsd. TEU entfiel das Gros dieser Verkehre im Jahr 2021 weiterhin auf Hamburg und die Bremischen Häfen. Rückgängen in Hamburg (-12,1 %) standen dabei im Vergleichszeitraum Zuwächse in den Bremischen Häfen gegenüber (49,4 %).

Seehafen-
Hinterlandverkehre

Tabelle 18: Containerbinnenschiffsverkehr (Seehafen-Hinterlandverkehr) in den Jahren 2020 und 2021 nach Hauptverkehrsverbindungen in 1.000 TEU

Hauptverkehrsverbindung	2020	2021	Differenz	
			absolut	in %
Binnenverkehr	303,1	295,6	-7,5	-2,5
darunter:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Hamburg	143,2	125,9	-17,3	-12,1
Deutsche Binnenhäfen <=> Bremen/Bremerhaven	51,2	76,5	25,3	49,4
Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr	1.738,5	1.769,7	31,2	1,8
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> andere ausl. Binnenhäfen	31,2	34,6	3,4	10,9
Deutsche Binnenhäfen <=> ZARA-Häfen	1.707,3	1.735,1	27,8	1,6
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Antwerpen	719,7	715,1	-4,6	-0,6
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Rotterdam	974,0	1.008,9	34,9	3,6
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Amsterdam	1,4	3,5	2,1	150,0
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Zeebrügge	12,2	7,6	-4,6	-37,7
Durchgangsverkehr	144,7	155,8	11,1	7,7

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. 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 Containerschifffahrt im Jahr 2021 wiederholt von großen Verzögerungen bei der Abfertigung an den Containerterminals in Rotterdam und Antwerpen betroffen. Durch die häufig nicht vorhersehbaren Verspätungen von Seeschiffen in den 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.

Verspätungen von Seeschiffen



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: August 2022

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

... aktiv für den Güterverkehr
