



Bundesamt  
für Güterverkehr

# Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2019

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Gesamtentwicklung</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Straßengüterverkehr</b>	<b>8</b>
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	8
3.1.1	Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	8
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen	10
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	11
3.1.	Kabotage	13
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	18
<b>4</b>	<b>Eisenbahngüterverkehr</b>	<b>23</b>
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	23
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	26
<b>5</b>	<b>Binnenschiffsgüterverkehr</b>	<b>31</b>
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	31
5.2	Lage der Binnenschifffahrt	37
5.2.1	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	37
5.2.2	Kapazitätsentwicklung	39
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	41
	<b>Anhang</b>	

## 1 Zusammenfassung

Die stotternde Konjunktorentwicklung hat im Jahr 2019 den Güterverkehr in Deutschland erfasst. Nach vorläufigen Angaben erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 zwar insgesamt noch um rund 1,0 % auf über 1,8 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland sank allerdings um 0,7 % auf rund 231,7 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Maßgeblich für die Verkehrsrückgänge war die im Vergleichszeitraum schwächere Entwicklung im Straßengüterverkehr (-1,6 %) und in der Binnenschifffahrt (-4,6 %). Die Schiene verzeichnete zwar Mengen- und Leistungszuwächse; aufgrund einer umfassenden Aktualisierung des Berichtskreises hat die Schienen-Güterverkehrsstatistik derzeit allerdings nur indikative Aussagekraft. Nach Ergebnissen der Mautstatistik und Marktgesprächen hat sich der Abschwung im Straßengüterverkehr in der zweiten Jahreshälfte 2019 verstärkt.

Gesamtentwicklung

Trotz rückläufiger Verkehrsleistungen stiegen im gewerblichen Straßengüterverkehr die Umsätze im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um insgesamt 4,0 %. Hierzu trugen insbesondere Entgeltsteigerungen bei, die im Zuge der Anhebung der Mautsätze zum 1.1.2019 sowie höherer Personal- und Energieaufwendungen vereinbart wurden. Während die aus der Anhebung der Lkw-Mautsätze resultierenden Zusatzkosten für Lastkilometer in der Regel an die Auftraggeber weitergereicht werden konnten, war die Maut für Leerkilometer zumeist von den Transportunternehmen selbst zu tragen. Die in die Marktbeobachtung einbezogenen Unternehmen erwirtschafteten überwiegend positive Erträge, allerdings gestalteten sich reine Transportdienstleistungen zunehmend margenschwächer. Konjunkturelle Nachfragerückgänge bedingten teilweise einen Anstieg des Kapazitätsangebots am Markt und in der Folge niedrigere Tagesfrachtraten. Erstmals seit langem stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren im gewerblichen Straßengüterverkehr ausgehend von einem vergleichsweise niedrigen Niveau leicht an. Im Rahmen von turnusmäßigen Ersatzinvestitionen schritt die Umstellung der Fuhrparks auf Euro VI-Fahrzeuge weiter voran. Deren Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen erreichte im Zeitraum von Januar bis November 2019 rund 76,7 %.

Straßengüterverkehr

Nach hohen Zuwächsen zuvor verzeichnete die Straßenkabotage in Deutschland im Jahr 2018 erstmals seit langem wieder eine Abnahme. Im Vergleich zum Jahr 2017 sank sie um rund 6,7 % auf knapp 19,0 Mrd. tkm; ihr Anteil am gesamten innerstaatlichen Verkehr ging um rund 0,5 Prozentpunkte auf knapp 6,7 % zurück. Trotz einer Abnahme der Verkehrsleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr um 8,3 % auf rund 12,0 Mrd. tkm blieben Unternehmen aus Polen im Jahr 2018 mit Abstand die größten Kaboteure; sie allein erbrachten rund 63,4 % der gesamten Kabotage in Deutschland. Auf Rang 2 folgten Fahrzeuge aus Litauen, die erneut hohe Verkehrsleistungszuwächse verbuchten (44,3 %) und in hohem Maße von Fahrern aus Belarus gelenkt wurden.

Kabotage

Im Schienengüterverkehr kamen die Mengen- und Leistungszuwächse im 1. Halbjahr 2019, die vor allem aus den grenzüberschreitenden Beförderungen resultierten, in der Hauptsache den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen zugute. DB Cargo verzeichnete erneut Verkehrsleistungsrückgänge. Die Umsätze der Eisenbahnunternehmen in Deutschland im Güterverkehr entwickelten sich im 1. Halbjahr 2019 weiterhin positiv, nicht zuletzt aufgrund von Entgelterhöhungen im Segment der Ganzzug- und Einzelwagenverkehre sowie im Bereich der Traktionsleistungen und Kombinierten Verkehre. Den Umsatzsteigerungen standen höhere Aufwendungen insbesondere für Personal und Energie gegenüber. Die weiterhin heterogene Ertragslage der vom Bundesamt befragten Eisenbahnunternehmen zeigte sich im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 insgesamt wenig verändert. Entwicklungshemmend wirkten sich für den Schienengüterverkehr weiterhin die angespannte Personalsituation bei den Lokführern, die hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur sowie Bautätigkeiten im Netz aus. Sie hatten zudem Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und die wahrgenommene Qualität im Schienengüterverkehr. Der im Sommer 2017 vorgestellte Masterplan Schienengüterverkehr wird bislang von der überwiegenden Mehrheit der Eisenbahnunternehmen grundsätzlich positiv bewertet – sowohl für den Schienengüterverkehr im Allgemeinen als auch für das eigene Unternehmen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Trassenpreissenkung. Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur und von Großknoten, der Förderung des Kombinierten Verkehrs und bei der Elektrifizierung sieht die große Mehrzahl der befragten Unternehmen ihre Erwartungen bislang noch nicht als erfüllt an.

Schienengüterverkehr

Die Konjunkturabkühlung bescherte in Verbindung mit dem anhaltenden Kohleausstieg im Rahmen der Energiewende und Ernteauffällen vor allem der Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2019 größere Mengen- und Leistungsrückgänge. Stark betroffen waren insbesondere Beförderungen von Schüttgütern und Containern. In der Tankschifffahrt fiel der Rückgang der Transportmenge mit rund 0,4 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 sehr moderat aus, die Transportleistung stieg sogar um rund 1,1 %. Insgesamt standen Rückgängen u.a. im Rheinstrom-, Elbe- und Wesergebiet Umschlagszuwächse u.a. im Donaugebiet gegenüber. Der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge betrug zuletzt rund 29,9 % (Basis: t) – ein Plus von 0,7 Prozentpunkten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018. Der Branchenumsatz in der Binnenschifffahrt sank im 1. Halbjahr 2019 um rund 5,2 %. Angesichts eines Überangebots an Schiffsraum im Rheinstromgebiet waren insbesondere in der Trockengüterschifffahrt die preislichen Verhandlungsspielräume bei Vertragsabschlüssen begrenzt. Vergleichsweise positiver gestaltete sich die Situation in der Tankschifffahrt. Belastungen erwuchsen den Binnenschifffahrtsunternehmen u.a. aus steigenden Gasölpreisen und Lohnkosten sowie zeitweise langen Wartezeiten an den Containerterminals in Rotterdam und Antwerpen. Die Anzahl der Gütermotorschiffe unter deutscher Flagge reduzierte sich im Jahr 2018 leicht auf insgesamt 777 Einheiten, der Bestand an Tankmotorschiffen erhöhte sich um 35 auf insgesamt 410 Einheiten.

Binnenschifffahrt

## 2 Gesamtentwicklung

Die deutsche Wirtschaft kam in den ersten drei Quartalen 2019 ins Stottern. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im 1. Quartal 2019 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal lediglich noch um 0,9 %, bevor es im 2. Quartal 2019 sogar um 0,1 Prozent zurückging. Im 3. Quartal 2019 fiel es 1,0 % höher aus als im entsprechenden Vorjahresquartal. Während sich das Baugewerbe mit Pluswerten von 6,5 % im 1. Quartal 2019, 2,5 % im 2. Quartal 2019 und 5,3 % im 3. Quartal 2019 weiterhin stark entwickelte, ging die preisbereinigte Bruttowertschöpfung im Produzierenden Gewerbe (ohne Baugewerbe) in den ersten drei Quartalen 2019 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen stark zurück und zwar um 2,2 % im 1. Quartal, um 4,7 % im 2. Quartal und um 3,1 % im 3. Quartal. Weiterhin positiv auf der Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts entwickelte sich der Dienstleistungsbereich. Hierzu trug nicht zuletzt der Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe bei, der in den ersten drei Quartalen 2019 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen Anstiege von 2,3 %, 1,5 % bzw. 3,2 % verzeichnete. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen positive Wachstumsimpulse von den privaten und staatlichen Konsumausgaben. Im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen stiegen die privaten Konsumausgaben preisbereinigt im 1. Quartal 2019 um 1,0 %, im 2. Quartal 2019 um 1,5 % und im 3. Quartal 2019 um 2,1 %; die staatlichen Konsumausgaben erhöhten sich im 1. und 2. Quartal 2019 jeweils um 1,8 %, im 3. Quartal 2019 um 2,3 %. Die Bruttoanlageinvestitionen stiegen in den ersten drei Quartalen 2019 ebenfalls weiter an, allerdings schwächte sich das Wachstum der Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – im Vorjahresvergleich deutlich ab. Hohe Zuwächse verzeichneten die Bauinvestitionen; dabei wurde u.a. in Wohnbauten mehr investiert als in den ersten drei Quartalen 2018.

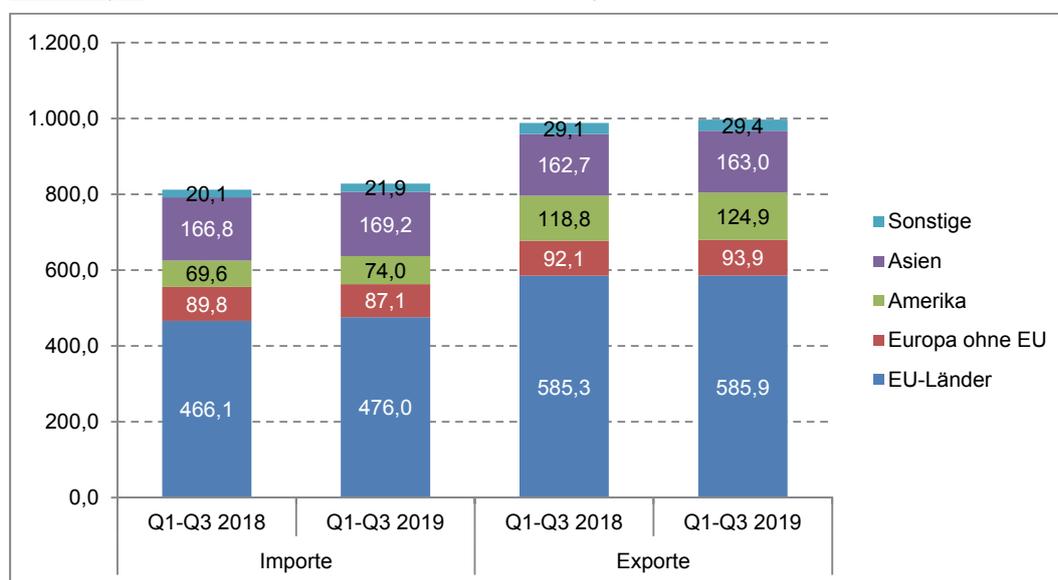
Bruttoinlandsprodukt

Die deutschen Im- und Exporte stiegen in den ersten drei Quartalen des Jahres 2019 insgesamt weiter an. Mit einem Plus von nominal 0,9 % auf rund 997,1 Mrd. Euro übertrafen die deutschen Exporte die entsprechenden Werte des Jahres 2018 allerdings nur leicht. Die Importe lagen mit rund 828,3 Mrd. Euro im Zeitraum von Januar bis September 2019 nominal um 2,0 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Damit blieben die Wachstumsraten deutlich hinter den entsprechenden Vorjahreswerten zurück; in den ersten drei Quartalen 2018 waren die deutschen Im- und Exporte im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nominal noch um 6,0 % bzw. 3,6 % gewachsen. Der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels entfiel in den ersten drei Quartalen 2019 weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien und Amerika (siehe Abbildung 1). Mit rund 585,9 Mrd. Euro erhöhten sich die deutschen Exporte in andere EU-Staaten im Vergleichszeitraum lediglich noch um rund 0,1 %; die Einfuhren stiegen um rund 2,1 % auf rund 476,0 Mrd. Euro. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, sank im Vergleichszeitraum insgesamt um 0,5 % auf rund 181,0 Mrd. Euro. Eine

Außenhandel

Abnahme der deutschen Außenhandelstätigkeit zeigte sich dabei u.a. mit der Türkei. Weiterhin positiv entwickelte sich in den ersten drei Quartalen 2019 der deutsche Außenhandel mit Asien, u.a. mit China und Japan. Allerdings blieb das Wachstum deutlich hinter jenem des Vorjahres zurück. Angezogen hat in den ersten drei Quartalen 2019 hingegen der Außenhandel mit Amerika, insbesondere den Vereinigten Staaten. Mit einem Handelsvolumen von insgesamt rund 199,0 Mrd. Euro wurden die Im- und Exporte der ersten drei Quartale 2018 hier um rund 5,6 Prozent übertroffen. In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel lag die Volksrepublik China bezogen auf die deutschen Importe in den ersten drei Quartalen 2019 gemessen am Warenwert an erster Stelle, gefolgt von den Niederlanden, den Vereinigten Staaten, Frankreich und Italien; bedeutendste Abnehmer der deutschen Exporte waren die Vereinigten Staaten, Frankreich, die Volksrepublik China, die Niederlande und das Vereinigte Königreich.

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro



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

Die Abkühlung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung fand in der ersten Jahreshälfte 2019 ihren Widerklang in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung. Nach vorläufigen Angaben erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 zwar insgesamt um rund 1,0 % auf über 1,8 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland sank allerdings um 0,7 % auf rund 231,7 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Maßgeblich für die Verkehrsleistungsrückgänge war die im Vergleichszeitraum schwächere Entwicklung im Straßengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt. Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen verzeichnete im Vergleichszeitraum einen Leistungsrückgang um 1,6 % auf rund 143,6 Mrd. tkm; die Beförderungsmenge stieg hingegen noch um 1,3 % auf über 1,5 Mrd. t und damit stärker als bei den anderen Verkehrsträgern. In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nahm die Verkehrsleistung im

Gesamtverkehr

1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um 4,6 % auf rund 26,7 Mrd. tkm ab, die Beförderungsmenge reduzierte sich um 3,1 % auf rund 106,3 Mio. t. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes verbuchte die Schiene als einziger Verkehrsträger im Vergleichszeitraum sowohl Mengen- als auch Leistungszuwächse. Während diese mit 0,4 % bezogen auf die beförderte Tonnage moderat ausfielen, verzeichnete die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2019 mit einem Plus von 3,5 % auf rund 61,4 Mrd. tkm im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 deutliche Steigerungen. Aufgrund einer umfassenden Aktualisierung des Berichtskreises zur Schienen-Güterverkehrsstatistik seitens des Statistischen Bundesamtes sind die ausgewiesenen Absolutwerte der hier zitierten Monatsstatistik ebenso wie die Veränderungsdaten im Schienengüterverkehr in den Jahren 2018 und 2019 in ihrer Aussagekraft allerdings eingeschränkt.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2018 und 2019 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung <sup>1</sup>		
	1. Hj. 2018	1. Hj. 2019	Veränderung in %	1. Hj. 2018	1. Hj. 2019	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr <sup>2,3</sup>	1.518,0	1.538,4	1,3	145,9	143,6	-1,6
Schienengüterverkehr <sup>4</sup>	180,7	181,4	0,4	59,3	61,4	3,5
Binnenschiffsgüterverkehr	109,7	106,3	-3,1	28,0	26,7	-4,6
Gesamter Güterverkehr <sup>3,4</sup>	1.808,3	1.826,1	1,0	233,2	231,7	-0,7

<sup>1)</sup> Verkehrsleistung in Deutschland.

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

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

<sup>4)</sup> Vorläufige Werte.

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

Nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2019 – werden sowohl für das Gesamtjahr 2019 als auch in kurzfristiger Perspektive bis 2021 Zuwächse des Güterverkehrs in Deutschland erwartet.<sup>1</sup> Danach soll die Verkehrsleistung im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 gesamtmodal (ohne Seeverkehr) um rund 1,2 % steigen, die Beförderungsmenge um 0,9 % zulegen. Angesichts der o.g. Halbjahreszahlen erscheint das Erreichen dieser Werte zwischenzeitlich allerdings fragwürdig. Für die Jahre 2020 und 2021 wird für den gesamtmodalen Güterverkehr von Verkehrsleistungsanstiegen in Höhe von 2,5 % bzw. 2,2 % und Transportmengenwachstum in Höhe von 1,7 % bzw. 1,3 % ausgegangen. An dem prognostizierten Wachstum sollen im Jahr 2020 alle Landverkehrsträger (ohne Rohrleitungen) partizipieren, im Jahr 2021 lediglich die Straße und die Schiene. Mit Zuwachsraten von 2,7 % im Jahr 2020 bzw. 2,6 % im Jahr 2021 fallen die Verkehrsleistungsprognosen für

Sommerprognose 2019

<sup>1</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2019, S. 1 ff., München / Köln 2019.

den Straßengüterverkehr dabei am höchsten aus. Die prognostizierten Zuwächse für den Schienengüterverkehr betragen in den Jahren 2020 und 2021 rund 2,5 % bzw. 2,0 %. Überdurchschnittliche Wachstumsraten werden dabei dem Kombinierten Verkehr Straße-Schiene vorhergesagt. Mit einem Plus von 0,6 % im Vergleich zum Vorjahr fallen die prognostizierten Verkehrsleistungszuwächse in der Binnenschifffahrt im Jahr 2020 vergleichsweise moderat aus; für 2021 wird sogar eine leicht rückläufige Verkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen erwartet.

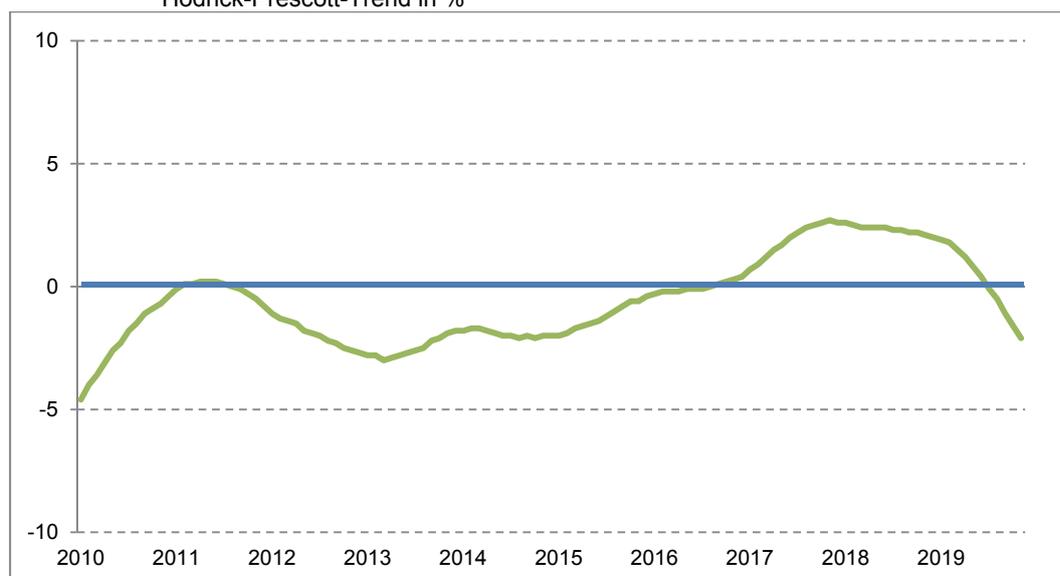
Das Bundesamt für Güterverkehr hat auf Grundlage der digitalen Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung einen sogenannten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt, der den Verlauf der Fahrleistung für vergleichbare Basismerkmale angibt und strukturelle Änderungen, etwa durch Ausweitungen der Mautpflicht, weitestgehend ausschließt. Aufgrund seiner frühen Verfügbarkeit und hohen Datenqualität weist der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex sowohl für verkehrliche als auch konjunkturelle Analysen eine hohe Aussagekraft auf.<sup>2</sup> Er wird auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes im Bereich "Konjunkturindikatoren" bereitgestellt und findet darüber hinaus Eingang in den sogenannten Konjunkturmonitor des Statistischen Bundesamtes. Letzterer vergleicht die mittelfristige konjunkturelle Bewegung eines Indikators mit der Höhe des langfristigen Trends für denselben Indikator. Übertrifft beispielsweise ein Indikator zunehmend seinen langfristigen Trend, so zeichnet sich laut des Modells eine Boomphase ab. Abbildung 2 stellt für den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für den Zeitraum von Januar 2010 bis November 2019 das Verhältnis zwischen mittelfristigem und langfristigem Trend als statisches Liniendiagramm dar. Die Abszisse ist in der Abbildung die unterscheidende Trennlinie – Boom und Abschwungphase liegen oberhalb, Rezession und Aufschwungphase unterhalb.<sup>3</sup> Nach einer vom Herbst 2016 bis Ende des Jahres 2017 währenden Boomphase, in der sowohl die Differenz zwischen Trend-Zyklus-Komponente und langfristigem Trend als auch die Vormonats-Veränderungsraten dieser Differenz positiv waren, kam es in der Folgezeit wieder zu einer Annäherung der Trend-Zyklus-Komponente an den langfristigen Trend, die sich im 1. Halbjahr 2019 beschleunigte. Kennzeichnend für diese Abschwungphase war eine noch positive Differenz zwischen Trend-Zyklus-Komponente und langfristigem Trend, aber eine bereits negative Vormonats-Veränderungsrate dieser Differenz. Beginnend mit dem 3. Quartal 2019 erfolgte ein Abgleiten in die im Modell als „Rezession“ definierte Phase, in der sowohl die Differenz zwischen Trend-Zyklus-Komponente und langfristigem Trend als auch die Vormonats-Veränderungsraten dieser Differenz negativ sind.

Lkw-Maut-  
Fahrleistungsindex

<sup>2</sup> Er wurde daher zu Beginn des Jahres 2019 vom Statistischen Bundesamt in sein Veröffentlichungsprogramm aufgenommen. Die Ergebnisse der Kooperation zwischen Statistischem Bundesamt und Bundesamt für Güterverkehr wurden in einem wissenschaftlichen Fachartikel, der in der Ausgabe 6/2018 der Zeitschrift "WISTA - Wirtschaft und Statistik" unter dem Titel „Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung – neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken“ erschienen ist, zusammengefasst. Der Fachartikel beschreibt den neuen Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken und erläutert seinen Bezug zu bestehenden kurzfristigen Statistiken.

<sup>3</sup> Siehe hierzu auch Statistisches Bundesamt: Erläuterungen zum Konjunkturmonitor, Wiesbaden 2014.

Abbildung 2: Lkw-Maut-Fahrleistungsindex – Abweichung der Trend-Konjunktur-Komponente vom Hodrick-Prescott-Trend in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Statistisches Bundesamt.

### 3 Straßengüterverkehr

#### 3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

##### 3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Deutsche Lastkraftfahrzeuge beförderten im 1. Halbjahr 2019 im In- und Ausland insgesamt über 1,5 Mrd. t Güter. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 erhöhte sich die Beförderungsmenge um rund 1,3 % (siehe Tabelle 2). Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland und Ausland nahm im Vergleichszeitraum hingegen um insgesamt 1,8 % auf rund 154,1 Mrd. tkm ab. Eine etwas geringere Abnahme verzeichnete die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland; sie sank im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 1,6 % auf rund 143,6 Mrd. tkm. Der Anteil der inländischen an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge betrug damit im 1. Halbjahr 2019 – wie im Gesamtjahr 2018 – rund 93,2 %. Die korrespondierende Beförderungsmenge stieg im Vergleichszeitraum um rund 20,4 Mio. t bzw. 1,3 % auf über 1,5 Mrd. t.

Beförderungsmenge und Verkehrsleistung

Tabelle 2: Straßenverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im In- und Ausland

	Verkehrsleistung		Gütermenge	
	Insgesamt <sup>1)</sup>	Davon: im Inland	Insgesamt <sup>1)</sup>	Davon: im Inland
	in Mrd. tkm		in Mio. t	
1. Halbjahr 2018	156,9	145,9	1.525,5	1.518,0
1. Halbjahr 2019	154,1	143,6	1.545,9	1.538,4
Veränderung in % <sup>1)</sup>	-1,8	-1,6	1,3	1,3

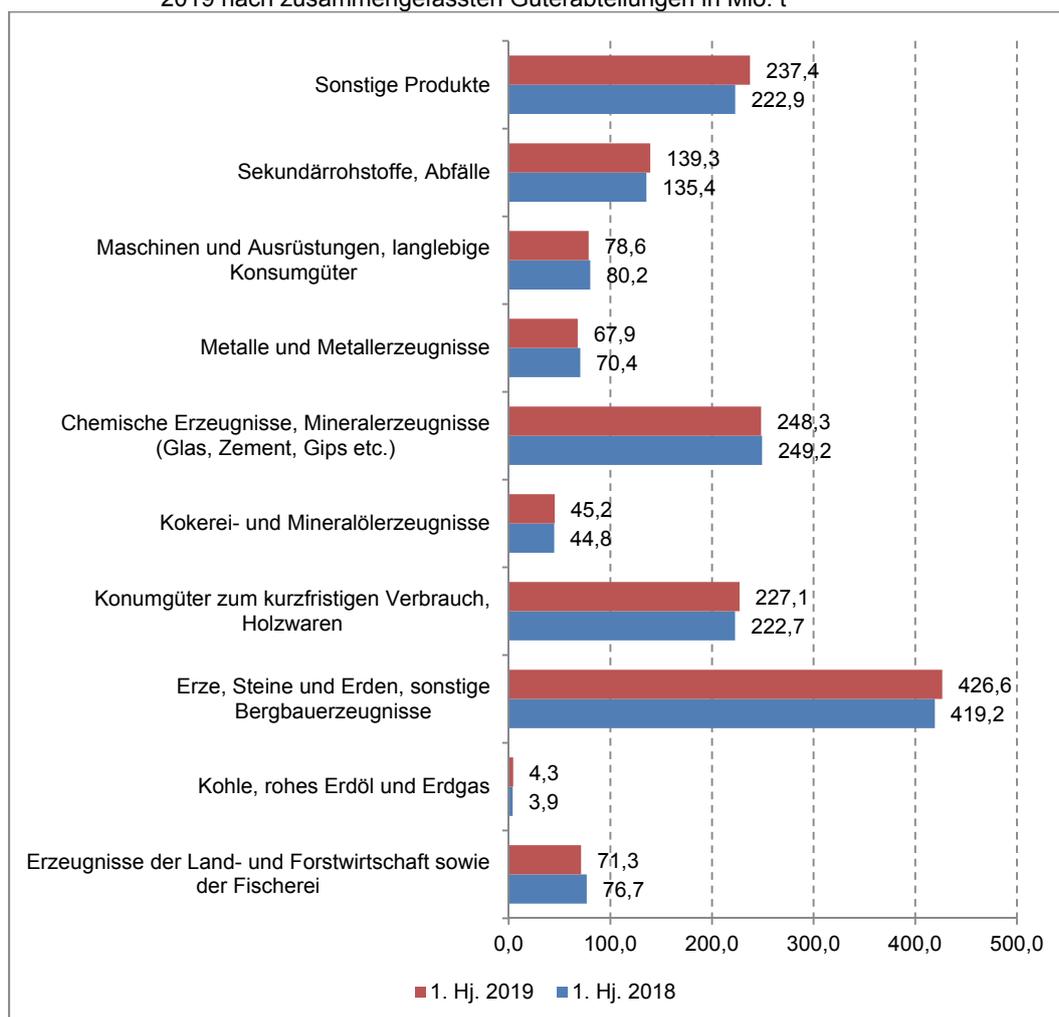
<sup>1)</sup> Inklusive Dreiländerverkehr und Kabotage.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Wie Abbildung 3 veranschaulicht, wurde das Mengenwachstum im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im 1. Halbjahr 2019 vor allem von den Gütergruppen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ und „Sonstige Produkte“ getragen. Die höchsten absoluten Zuwächse verbuchte dabei die Sammelposition der sonstigen Produkte mit einem Plus im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 in Höhe von 6,5 % auf rund 237,4 Mio. t. Die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, in der vor allem Güter der Bauwirtschaft zusammengefasst werden, wies im Vergleichszeitraum ein Aufkommenswachstum von rund 1,8 % auf rund 426,6 Mio. t auf. Damit entfiel auf diese Güterabteilung weiterhin die mit Abstand höchste Beförderungsmenge deutscher Lastkraftfahrzeuge. Im Gegensatz zu den zum kurzfristigen Verbrauch bestimmten Konsumgütern, deren Beförderungsmenge im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 1,9 % auf rund 227,1 Mio. t zulegte, gingen die Transportmengen an Maschinen und Ausrüstungen sowie langlebigen Konsumgütern vor dem Hintergrund der gesamtwirtschaftlichen Abkühlung (siehe oben) im Vergleichszeitraum um rund 2,0 % auf knapp 78,6 Mio. t zurück.

Gesamtverkehr dt. Lkw  
nach Gütergruppen

Abbildung 3: Transportiertes Gütergewicht deutscher Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2018 und 2019 nach zusammengefassten Güterabteilungen in Mio. t



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

Insgesamt legten deutsche Lastkraftfahrzeuge im Inland im 1. Halbjahr 2019 eine Strecke von rund 14,0 Mrd. km zurück. Dies bedeutete einen Rückgang um rund 0,6 % im Vergleich 1. Halbjahr 2018. Während sich die gefahrenen Leerkilometer um rund 0,6 % auf knapp 3,1 Mrd. km erhöhten, nahmen die Lastkilometer um rund 0,9 % auf knapp 11,0 Mrd. km ab. Damit erhöhte sich der Leerkilometeranteil von knapp 21,5 % im 1. Halbjahr 2018 auf rund 21,7 % im 1. Halbjahr 2019. Die Gesamtzahl der Ladungsfahrten im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen stieg im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 1,4 % auf insgesamt rund 128,4 Mio., die Anzahl der Leerfahrten um rund 1,8 % auf insgesamt knapp 74,5 Mio.

Last-/Leerkilometer  
im Inland

### 3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die mautpflichtigen Fahrleistungen erhöhten sich bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 19,0 % auf knapp 20,5 Mrd. km, bei einer Betrachtung des Zeitraums von Januar bis November 2019 lediglich noch um rund 8,8 % auf rund 38,0 Mrd. km. Der Fahrleistungsanstieg beruht in hohem Maße auf der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen, mithin einer veränderten Datenbasis. Zusätzlich zu den bereits im Vorfeld knapp 2.300 km mautpflichtigen Bundesstraßen trat mit Wirkung zum 1. Juli 2018 die Mautpflicht auf weiteren rund 36.000 km Bundesstraßen in Kraft. Das mautpflichtige Streckennetz umfasst seitdem insgesamt etwa 52.000 km Autobahnen und Bundesstraßen. Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Vorjahresvergleich im 1. Halbjahr 2019 um rund 1,0 %, im Zeitraum von Januar bis November 2019 kumuliert lediglich noch um 0,3 % zu. Die Fahrleistungen deutscher Lastkraftwagen auf Autobahnen entwickelten sich dabei in beiden Vergleichszeiträumen mit 0,3 % bzw. 0,8 % rückläufig. Gebietsfremde Mautfahrzeuge erzielten auf Autobahnen zwar in beiden Vergleichszeiträumen Zuwächse, allerdings fielen diese bezogen auf den Zeitraum von Januar bis November 2019 mit rund 1,6 % geringer aus als noch im 1. Halbjahr 2019 mit rund 2,6 %. Auf Fahrzeuge aus Polen entfielen im Zeitraum von Januar bis November 2019 mit rund 6,1 Mrd. km bzw. einem Anteil von rund 16,1 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden. An zweiter und dritter Stelle standen Lastkraftwagen aus Tschechien und Rumänien mit knapp 1,4 Mrd. km bzw. 1,3 Mrd. km sowie Anteilen von 3,6 % bzw. 3,3 %. Wie bereits im Jahr 2018 erzielten Fahrzeuge aus Litauen in den ersten elf Monaten des Jahres 2019 unter den Gebietsfremden die höchsten Fahrleistungssteigerungen. Ihre mautpflichtigen Fahrleistungen erhöhten sich im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 23,0 Prozent auf über 1,0 Mrd. tkm.

Fahrleistungs- und  
Einnahmezuwächse

Tabelle 3: Mautpflichtige Fahrleistungen

Straßen- kategorie	Nationalität					
	Inland		Ausland		Insgesamt	
	in Mrd. km	Δ Vorjahr in %	in Mrd. km	Δ Vorjahr in %	in Mrd. km	Δ Vorjahr in %
Bundesstraßen						
Jan-Jun 2019	3,07	412,2	0,77	450,7	3,85	419,5
Jan-Nov 2019	5,85	69,0	1,43	73,8	7,28	69,9
Autobahnen						
Jan-Jun 2019	8,97	-0,3	7,66	2,6	16,64	1,0
Jan-Nov 2019	16,74	-0,8	14,00	1,6	30,74	0,3
Insgesamt						
Jan-Jun 2019	12,05	25,5	8,44	10,8	20,48	19,0
Jan-Nov 2019	22,59	11,1	15,43	5,6	38,02	8,8

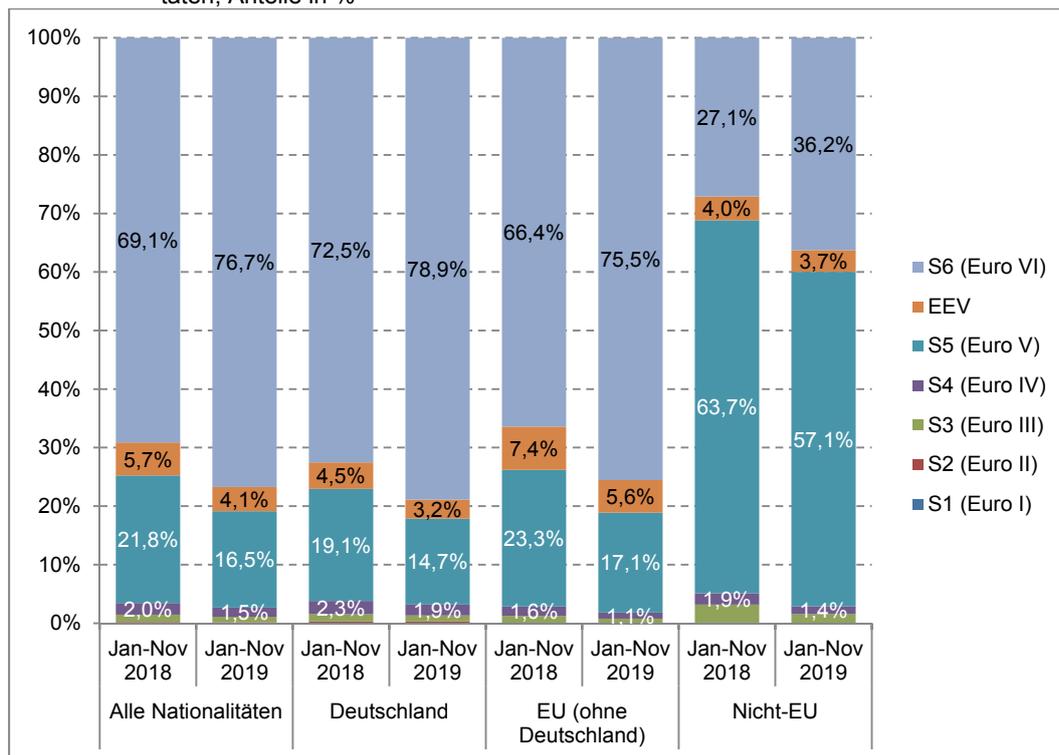
Anm.: Mit Wirkung zum 1.7.2018 wurde die Mautpflicht auf allen Bundesstraßen eingeführt. Das mautpflichtige Straßennetz in Deutschland umfasst seitdem etwa 52.000 km Autobahnen und Bundesstraßen.  
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

### 3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Fahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland nahm im Jahr 2019 weiter zu. In den ersten elf Monaten des Jahres 2019 erhöhte sich der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von rund 69,1 % auf rund 76,7 %. Mithin wurden im Zeitraum von Januar bis November 2019 mehr als drei Viertel aller mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro VI erbracht. Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken (siehe Abbildung 4). Der Anteil der Fahrleistungen von Mautfahrzeugen der Schadstoffklasse EEV ging um 1,6 Prozentpunkte auf rund 4,1 % zurück, jener von Euro V-Fahrzeugen um 5,3 Prozentpunkte auf rund 16,5 %. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro III und Euro IV schrumpfte im Vergleichszeitraum um 0,9 Prozentpunkte auf rund 2,5 %; der aufsummierte Anteil von Euro I- und Euro II-Fahrzeugen lag lediglich noch bei rund 0,2 %.

Anteile umwelt-  
freundlicherer Lkw  
wachsen

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



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Eine länder- bzw. ländergruppenbezogene Betrachtung veranschaulicht, dass deutsche Euro VI-Fahrzeuge im Zeitraum von Januar bis November 2019 einen überdurchschnittlichen Fahrleistungsanteil in Höhe von rund 78,9 % erreichten. Im Rahmen turnusmäßiger Ersatzinvestitionen wird die Modernisierung des Fuhrparks kontinuierlich vorangetrieben. Die Fahrleistungsanteile von deutschen Fahrzeugen anderer Schadstoffklassen sanken im Vergleichszeitraum. Die Fahrleistungsanteile deutscher EEV-Fahrzeuge gingen um 1,3 Prozentpunkte auf 3,2 % zurück; der Anteil von Fahrzeugen mit Euro V-Einstufung sank um 4,4 Prozentpunkte auf rund 14,7 %. Auf die übrigen Schadstoffklassen entfiel im Zeitraum von Januar bis November 2019 lediglich noch ein kumulierter Anteil von rund 3,2 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von Inländern. Der Trend zum Einsatz vergleichsweise umweltfreundlicherer Fahrzeuge zeigt sich länder- bzw. ländergruppenübergreifend. Sowohl bei gebietsfremden Mautfahrzeugen aus den EU-Staaten als auch aus Nicht-EU-Staaten erhöhten sich die Euro VI-Anteile im Vergleichszeitraum deutlich: Bei den Gebietsfremden aus EU-Staaten stiegen sie um 9,1 Prozentpunkte auf 75,5 %, bei den Mautfahrzeugen aus Nicht-EU-Staaten gleichsam um 9,1 Prozentpunkte auf 36,2 %. Bei letztgenannten erreichten Euro V-Fahrzeuge weiterhin die höchsten Anteile. Zwar sank der Anteil mautpflichtiger Fahrleistungen von Euro V-Fahrzeugen aus Nicht-EU-Staaten in den ersten elf Monaten des Jahres 2019 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 6,6 Prozentpunkte; mit einem Anteil von rund 57,1 % wurde dennoch mehr als die Hälfte aller mautpflichtigen Fahrleistungen von Gebietsfremden aus Nicht-EU-Staaten mit diesen Fahrzeugen erbracht.

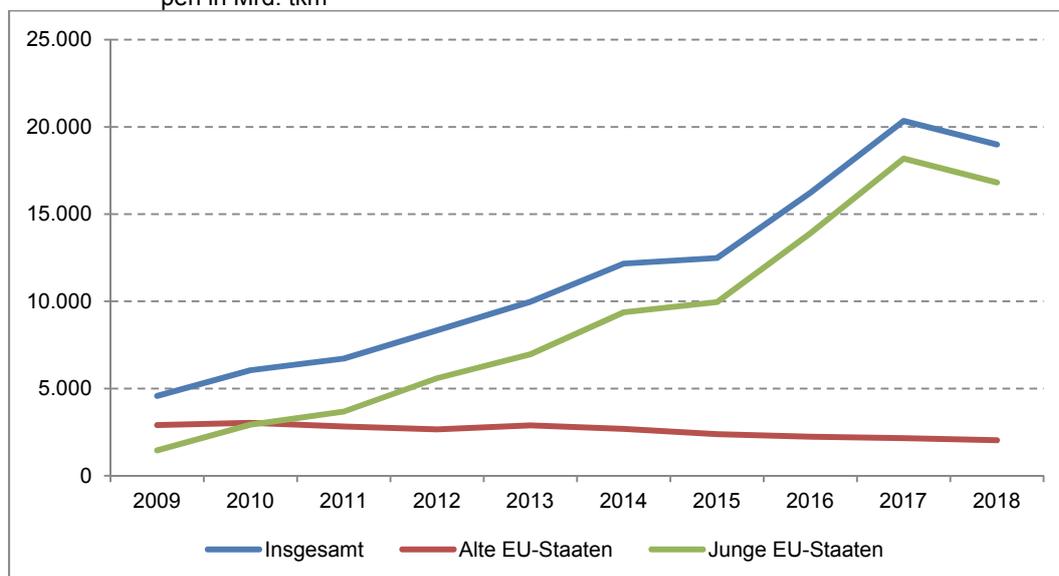
Entwicklung nach  
Fahrzeugherkunft

### 3.1.4 Kabotage

Nach hohen Zuwächsen in den Vorjahren verzeichnete die Straßenkabotage in Deutschland im Jahr 2018 erstmals seit langem wieder eine Abnahme. Im Vergleich zum Jahr 2017 sank die Verkehrsleistung gebietsfremder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat im deutschen Binnenverkehr um rund 6,7 % auf knapp 19,0 Mrd. tkm. Dies entsprach einem Anteil Deutschlands an der gesamten Kabotageleistung in der EU im Jahr 2018 in Höhe von rund 47,2 %. Deutschland war damit weiterhin das mit Abstand größte Aufnahmeland für Kabotage in der EU, gefolgt von Frankreich mit einem Anteil im Jahr 2018 von rund 25,9 %. Der Rückgang der Kabotage in Deutschland im Jahr 2018 resultierte vorrangig aus geringeren Verkehrsleistungen gebietsfremder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in den jungen EU-Staaten. Die Kabotageleistung von Fahrzeugen aus den jungen EU-Mitgliedstaaten nahm im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 7,5 % ab; bei Fahrzeugen aus den alten EU-Mitgliedstaaten war hingegen nur eine unterdurchschnittliche Abnahme um rund 5,6 % zu verzeichnen. Mit kumuliert rund 16,8 Mrd. tkm lag der Anteil erstgenannter an der gesamten Kabotage in Deutschland im Jahr 2018 gleichwohl noch bei rund 88,5 % (siehe Abbildung 5).

Kabotage in Deutschland

**Abbildung 5:** Straßenkabotage in Deutschland im Zeitraum von 2009 bis 2018 nach Ländergruppen in Mrd. tkm



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

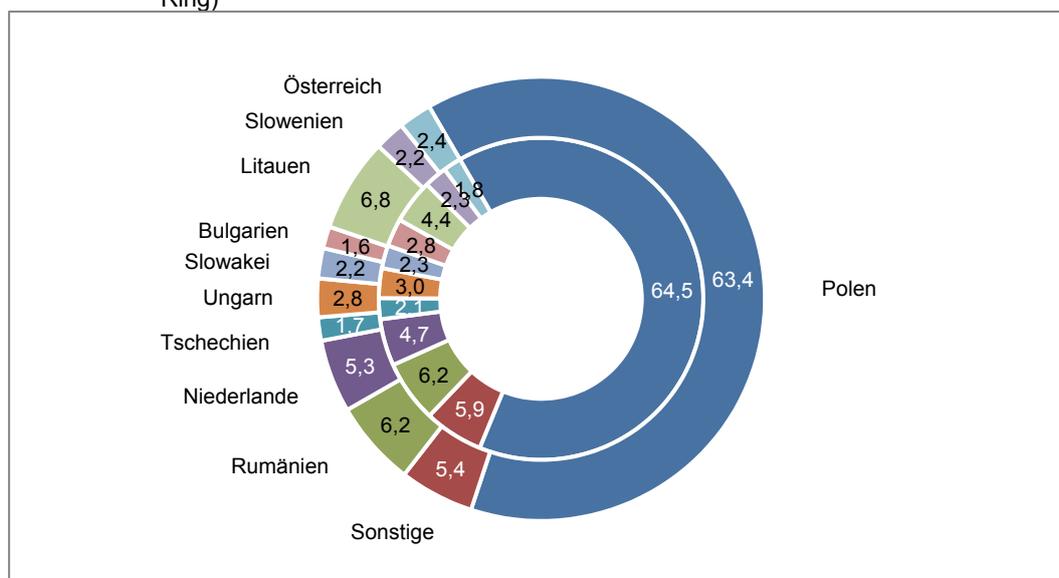
Quelle: Eurostat (Stand: 18.12.2019). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2018 weiterhin Unternehmen aus Polen (siehe Abbildung 6). Allerdings sank ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr im Vergleich zum Jahr 2017 um knapp 1,1 Mrd. tkm bzw. 8,3 % auf rund 12,0 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Kabotage in Deutschland fiel damit von rund 64,5 % im Jahr 2017 auf rund 63,4 % im Jahr 2018 (siehe hierzu auch Anhang C). Hohe Verkehrszuwächse im innerdeutschen Straßengüterverkehr verzeichneten im

Größte Kaboteure

Jahr 2018 hingegen Fahrzeuge aus Litauen. Im Vergleich zum Jahr 2017 verbuchten sie eine Zunahme von rund 44,3 % auf rund 1,3 Mrd. tkm und sprangen damit im Jahr 2018 auf Rang 2 der größten Kaboteure in Deutschland. Nach den Ergebnissen der Marktgespräche des Bundesamtes ist diese Steigerung insbesondere auf ein verstärktes Engagement eines großen litauischen Transportunternehmens in Deutschland sowie Beförderungen litauischer Transportunternehmen im Seehafen-Hinterlandverkehr der deutschen Ostseehäfen zurückzuführen. Auf den weiteren Plätzen folgten Unternehmen aus Rumänien (1,2 Mrd. tkm), die im Vergleich zum Jahr 2017 ebenfalls Rückgänge aufwiesen, den Niederlanden (1,0 Mrd. tkm) und Ungarn (0,5 Mrd. tkm). Allein die fünf vorstehend genannten Staaten vereinten im Jahr 2018 rund 84,5 % der gesamten Kabotageleistung in Deutschland. Neben Polen und Rumänen verbuchten im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr insbesondere Fahrzeuge aus Bulgarien (-46,8 %) und Tschechien (-25,8 %) hohe Verkehrsleistungsrückgänge im innerdeutschen Straßengüterverkehr.<sup>4</sup>

**Abbildung 6:** Prozentuale Anteile der Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern an der Straßenkabotage in Deutschland in den Jahren 2017 (innerer Ring) und 2018 (äußerer Ring)



Quelle: Eurostat (Stand: 18.12.2019). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt, ging in Deutschland im Jahr 2018 ebenfalls zurück. Von rund 7,2 % im Jahr 2017 sank sie um rund 0,5 Prozentpunkte auf knapp 6,7 % im Jahr 2018. Trotz der Abnahme fiel die Kabotage-Durchdringungsrate in Deutschland im Jahr 2018 damit höher aus als in allen anderen

Kabotage-Durchdringungsrate

<sup>4</sup> EU-weit waren Unternehmen aus Polen im Jahr 2018 weiterhin die mit Abstand größten Kaboteure. Im Rahmen von Kabotageverkehren verbuchten sie im Jahr 2018 insgesamt eine Verkehrsleistung von rund 16,6 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies ein Minus von rund 7,0 %. Bereits seit dem Jahr 2009 nehmen polnische Verkehrsunternehmen die führende Stellung unter den größten Kaboteuren in der EU ein. Deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen verzeichneten im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls einen Rückgang der Kabotageleistungen und zwar um 7,7 % auf rund 1,5 Mrd. tkm (siehe hierzu auch Anhang B).

EU-Staaten. Die jungen EU-Mitgliedstaaten sind weiterhin in vergleichsweise geringem Umfang von Kabotageverkehren betroffen: Einzig Slowenien, die Slowakei und die baltischen Staaten wiesen im Jahr 2018 Kabotage-Durchdringungsraten von über einem Prozent auf (siehe hierzu auch Anhang A).

Gemäß Art. 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ist ein Verkehrsunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist und dessen Fahrer, wenn er Staatsangehöriger eines Drittlandes ist, eine Fahrerbescheinigung mit sich führt, berechtigt, im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung aus einem anderen EU-Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug oder im Fall von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeugs durchzuführen. Bei Kabotagebeförderungen erfolgt die letzte Entladung, bevor der Aufnahmemitgliedstaat verlassen wird, innerhalb von sieben Tagen nach der letzten Entladung der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung. Im Jahr 2018 hat das Bundesamt insgesamt rund 168.400 in- und ausländische Fahrzeuge auf die Einhaltung des Güterkraftverkehrsrechts kontrolliert; knapp 2.400 Fahrzeuge bzw. rund 1,4 % wurden aufgrund von Kabotageverstößen beanstandet. Die Zahl der festgestellten Verstöße belief sich auf knapp 3.000. Im 1. Halbjahr 2019 wurden im Rahmen von Straßenkontrollen des Bundesamtes deutschlandweit rund 76.200 Fahrzeuge auf die Einhaltung des Güterkraftverkehrsrechts kontrolliert. Die Zahl der beanstandeten Fahrzeuge aufgrund von Kabotageverstößen belief sich auf über 1.200 (Beanstandungsquote: 1,6 %), die Zahl der festgestellten Verstöße auf knapp 1.800. In beiden Erhebungszeiträumen entfiel mehr als die Hälfte aller festgestellten Verstöße auf Fahrzeuge aus Polen. Mit deutlichem Abstand folgten Fahrzeuge aus Rumänien, Bulgarien, Litauen und den Niederlanden. Neben der Nichteinhaltung der höchstzulässigen Anzahl von Kabotagebeförderungen sowie dem Fehlen einer grenzüberschreitenden Beförderung im Vorfeld (siehe oben) standen festgestellte Verstöße sowohl im Gesamtjahr 2018 als auch im 1. Halbjahr 2019 weiterhin vor allem im Zusammenhang mit dem nicht bzw. nicht ordnungsgemäßen Mitführen erforderlicher Nachweise.

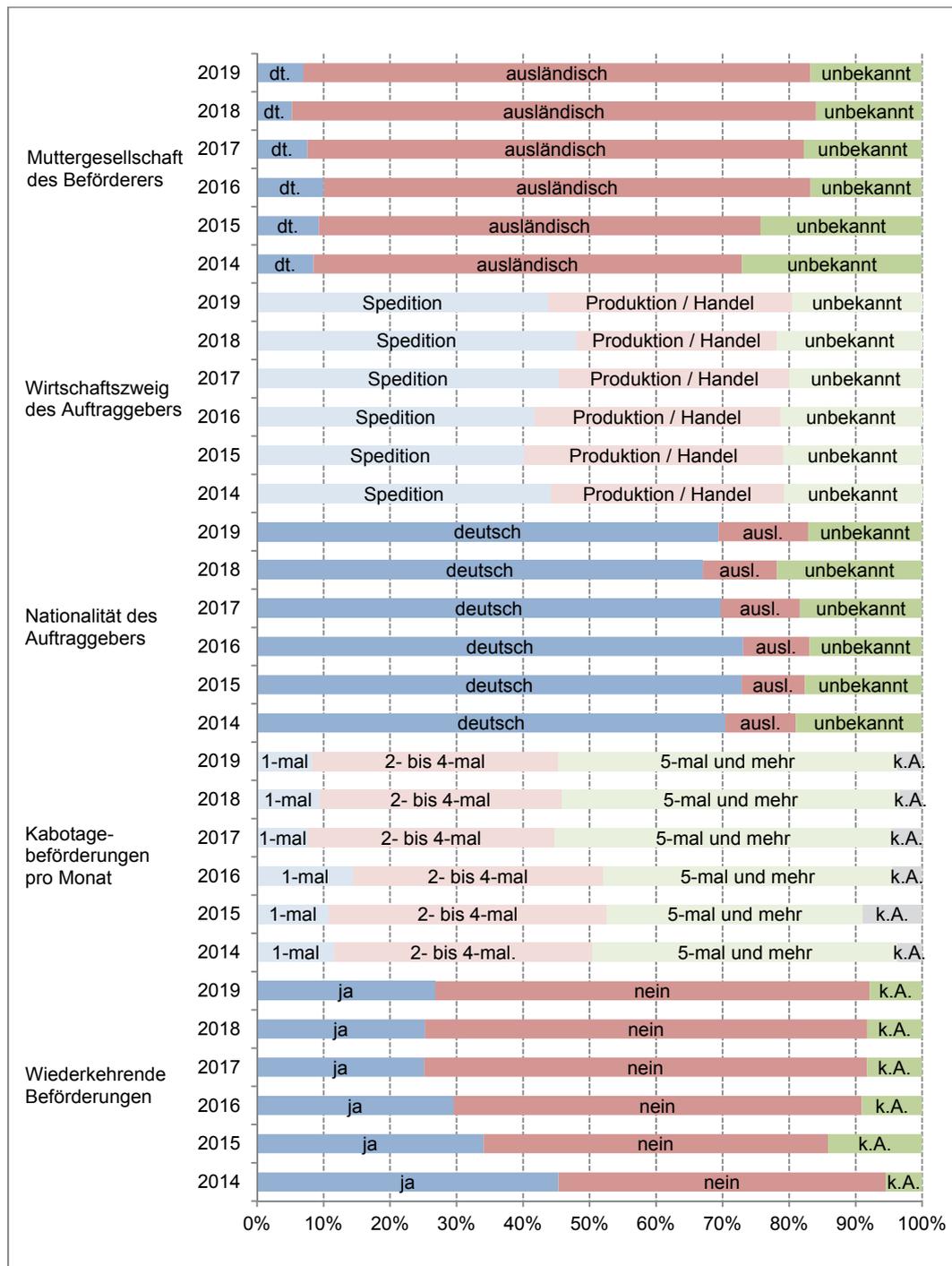
Straßenkontrollstatistik

Wie in den Vorjahren hat das Bundesamt im Jahr 2019 im Rahmen von Straßenkontrollen die Hintergründe von Kabotagebeförderungen genauer untersucht. Während eines rund dreieinhalbmonatigen Erhebungszeitraums wurden insgesamt 1.149 Fahrer, die Kabotagebeförderungen durchführten, um genauere Angaben zur Nationalität, zu Unternehmensverflechtungen und Auftraggebern sowie zur Häufigkeit der Beförderungen gebeten. Die Fahrzeuge der Befragten waren vorrangig in Polen (Anteil: 64,2 %), Rumänien (8,4 %), Litauen (4,6 %), Tschechien und Bulgarien (jeweils 4,4 %) sowie den Niederlanden (3,1 %) zugelassen. In rund 29,9 % aller Fälle war die Nationalität des Fahrers nicht identisch mit dem Zulassungsstaat des Fahrzeugs. Im Jahr 2019 zeigten sich hierbei vor allem zwei Auffälligkeiten: zum einen der erneut gestiegene Anteil ukrainischer Fahrer auf polnischen Fahrzeugen (Stichprobenanteil 2019: 27,9 %; 2018: 21,5 %, 2017:

BAG-Fahrerbefragung

10,9 %), zum anderen die wachsende Bedeutung von Fahrern aus Belarus auf polnischen und litauischen Fahrzeugen. Der Anteil von Fahrern aus Belarus auf polnischen Fahrzeugen erreichte im Jahr 2019 in der Stichprobe rund 2,7 % (2018: 2,3 %), auf litauischen Fahrzeugen sogar rund 34,0 % (2018: 13,2 %). Abbildung 7 fasst die Ergebnisse der Erhebung des Jahres 2019 zusammen und stellt sie den Erhebungsergebnissen der Vorjahre gegenüber. Die Ergebnisse erweisen sich im Mehrjahresvergleich weiterhin als robust.

Abbildung 7: Charakteristika von Kabotagebeförderungen in Deutschland



k.A.: keine Angabe.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

## Zu den Ergebnissen im Einzelnen:

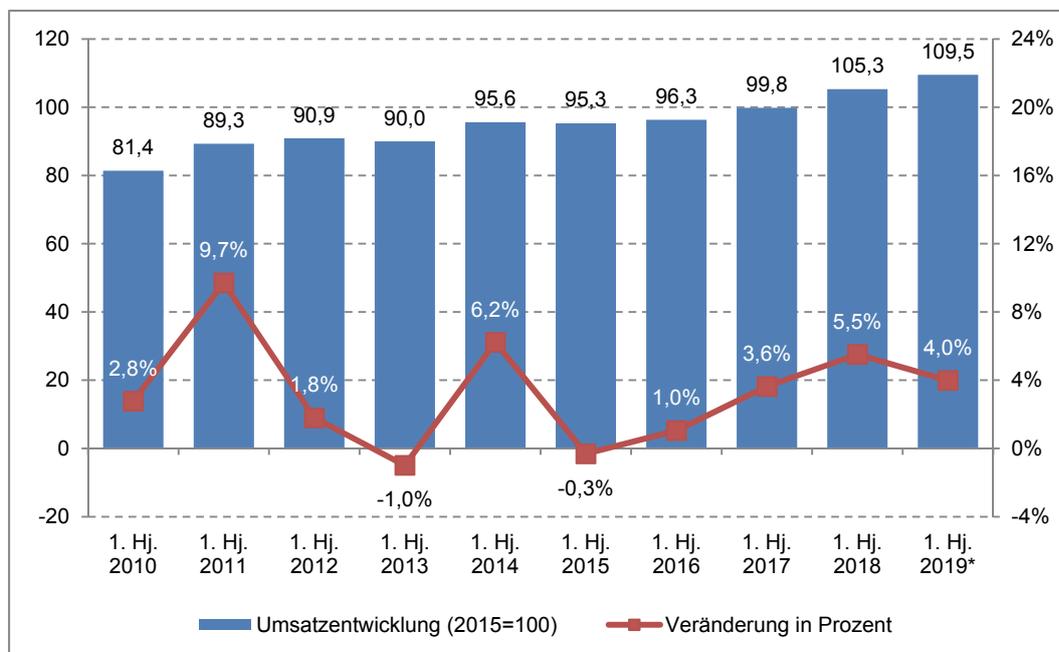
- Kobotagebeförderungen in Deutschland werden mehrheitlich im Auftrag deutscher Unternehmen durchgeführt. Der Anteil der befragten Kraftfahrer, die angaben, innerdeutsche Beförderung für einen deutschen Auftraggeber durchzuführen, bewegte sich in den Jahren von 2014 bis 2019 zwischen rund 67 % und 73 %; zuletzt waren es im Jahr 2019 rund 69 %, knapp 14 % der Befragten nannten einen ausländischen Auftraggeber. Die übrigen Fahrer machten hierzu keine Angaben. Auftraggeber  
- Nationalität
  
- Bei den Auftraggebern handelt es sich sowohl um Unternehmen der Speditions- und Logistikwirtschaft als auch der verladenden Wirtschaft. Im Jahr 2019 erfolgten Kobotagebeförderungen in rund 44 % aller Fälle im Auftrag eines Speditionsunternehmens, in rund 36 % aller Fälle im Auftrag eines Produktions- oder Handelsunternehmens. In den übrigen Fällen blieb der Wirtschaftszweig des Auftraggebers unbekannt. Ein Teil der deutschen Auftraggeber setzt für innerdeutsche Beförderungen Fahrzeuge ausländischer Tochterunternehmen ein: Im Jahr 2019 gehörten – wie bereits im Vorjahr – rund 5 % der in die Befragung einbezogenen gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen einer deutschen Muttergesellschaft an. Rund 26 % der im Jahr 2019 Befragten gaben an, Kobotagebeförderungen in Deutschland immer für denselben Auftraggeber durchzuführen. - Wirtschaftszweig
  
- Kobotagebeförderungen werden nach den Erhebungsergebnissen mit unterschiedlicher Häufigkeit durchgeführt: Rund 8 % aller befragten Kraftfahrer gaben im Jahr 2019 an, einmal pro Monat Kobotagebeförderungen in Deutschland durchzuführen. Knapp 37 % der Befragten nannten zwei bis vier Beförderungen pro Monat, rund 51 % der Befragten fünf und mehr Beförderungen pro Monat. Die übrigen Befragten machten diesbezüglich keine Angaben. Die prozentualen Anteile zeigten sich damit im Rahmen der letzten drei Erhebungen nahezu unverändert. Häufigkeit
  
- Bei einem Gutteil der Kobotage handelt es sich um wiederkehrende Beförderungen. Im Jahr 2019 gaben rund 27 % aller befragten Kraftfahrer an, dass es sich bei der in Rede stehenden um eine regelmäßig wiederkehrende Beförderung handele (2018: 25 %), rund 65 % verneinten dies (2018: 67 %). Mit rund 8 % blieb der Anteil der Befragten, die zu dieser Frage keine Angaben machten, im Vorjahresvergleich unverändert. Bei gebietsfremden Güterkraftverkehrsunternehmen mit einer deutschen Muttergesellschaft fiel der Anteil positiver Antworten mit rund 66 % im Jahr 2019 erneut überproportional hoch aus (2018: 51 %). Regelmäßigkeit

### 3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um insgesamt rund 4,0 % (siehe Abbildung 8). Transportunternehmen in Deutschland berichteten in Marktgesprächen mit dem Bundesamt zumeist von einer weiterhin hohen inländischen Nachfrage nach Beförderungsleistungen. Vor allem im Baugewerbe profitierten Transportunternehmen von einer guten Auftragslage im Gewerbe- und Wohnungsbau sowie diversen Infrastruktur-Bauprojekten. Darüber hinaus wurden weiterhin steigende Aufträge insbesondere im Stückgutsegment sowie im Lebensmittelhandel erzielt. Eine (Neu-)Ausrichtung der Transportunternehmen auf Endkundenbasis erwies sich besonders in diesen Segmenten als umsatzsteigernd. Mittelständische Güterkraftverkehrsunternehmen berichteten gegenüber dem Bundesamt im 1. Halbjahr 2019 mehrheitlich von konstant hohen Kapazitätsauslastungen des Eigenfuhrparks. Dagegen verzeichneten Klein- bzw. Subunternehmen mitunter Auftragsrückgänge. Auf die Nachfrage dämpfend wirkten dabei die Entwicklungen in der Automobilwirtschaft sowie regional im Schwergutbereich, u.a. im Bereich der Windkraftanlagen, im Maschinenbau, in der Chemie- und Stahlindustrie, infolge derer teilweise Kapazitäten im Straßengüterverkehr freigesetzt wurden. Darüber hinaus waren Nachfragerückgänge aus dem Ausland, insbesondere aus Großbritannien, festzustellen.

Umsatzwachstum

**Abbildung 8:** Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“, Index (Jahr 2015 = 100) (linke Achse) sowie Veränderung gegenüber dem Vorjahreszeitraum in Prozent (rechte Achse)



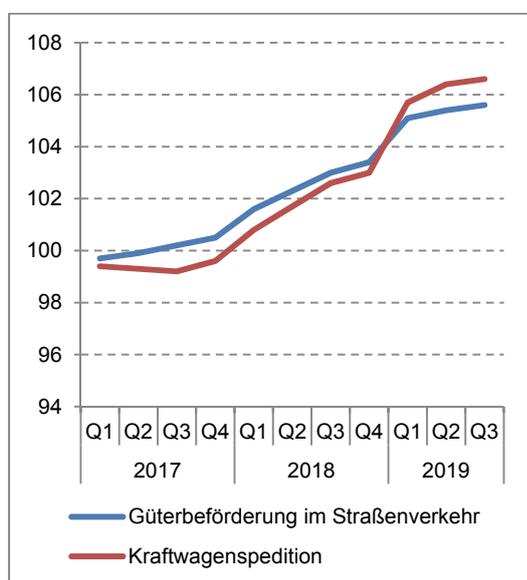
\*) Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

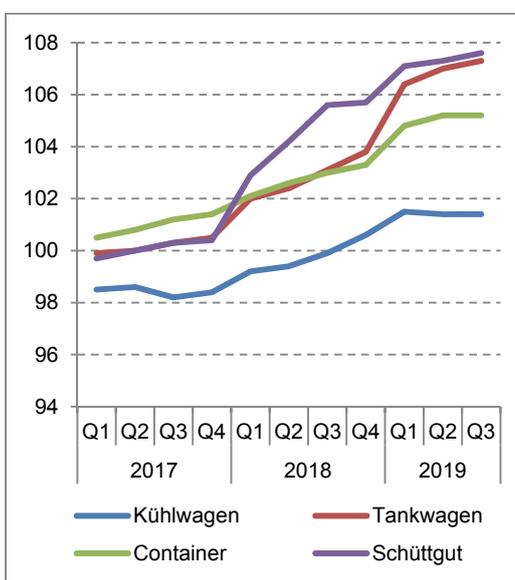
Die Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr stiegen zu Beginn des Jahres 2019 erneut an. Ausgangspunkte für Preisverhandlungen waren für viele Unternehmen die Anhebung der Lkw-Mautsätze zum 1. Januar 2019 sowie weiterhin steigende Personalaufwendungen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nahmen die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ in den ersten drei Quartalen 2019 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen um 3,4 %, 3,0 % bzw. 2,5 % zu (siehe Abbildung 9). Im Segment „Kraftwagenspedition“, in dem neben der reinen Beförderungs- weitere Speditionsdienstleistungen in die Preisberechnung einfließen, betrugen die Wachstumsraten 4,9 % im 1. Quartal 2019, 4,6 % im 2. Quartal 2019 und 3,9 % im 3. Quartal 2019.<sup>5</sup> Nach Informationen des Bundesamtes wurden Preisauflschläge noch eher für Aufträge mit hohen Kundenanforderungen als für einfache Transportaufträge vereinbart. Wie Abbildung 9 veranschaulicht, schwächte sich das Wachstum der Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr ab dem 2. Quartal 2019 tendenziell ab. Freie Kapazitäten am Markt führten im 1. Halbjahr 2019 zum Teil zu niedrigeren Tagesfrachtraten. Während in den Vorjahren Auftraggeber noch eher darauf bedacht waren, sich Frachtraum längerfristig zu sichern, wurde mit Blick auf die Entwicklung am Spotmarkt gegenüber dem Bundesamt bereits von ersten außerplanmäßigen Neuausschreibungen berichtet.

Beförderungsentgelte leicht steigend

**Abbildung 9:** Erzeugerpreisindex für ausgewählte Wirtschaftszweige (Jahr 2015 = 100)



**Abbildung 10:** Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungsarten (Jahr 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

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

Abbildung 10 zeigt eine differenzierte Darstellung der Erzeugerpreisentwicklung im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungsarten. Demnach lagen die Preissteigerungen im Bereich der Tankwagenbeförderungen in den ersten drei Quartalen 2019 deutlich über der durchschnittlichen Preisentwicklung im Straßengüterverkehr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen im Jahr 2019 die Erzeugerpreise für Tankwagentransporte im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen im 1. Quartal um 4,3 %, im 2. Quartal um 4,5 % sowie im 3. Quartal um 4,1 %. Bei Tankwagentransporten handelt es sich um einen spezialisierten Markt mit überschaubaren Marktteilnehmern; Preise werden grundsätzlich mit festen Auftraggebern in vergleichsweise langfristigen Verträgen vereinbart. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes begründeten Unternehmen die vergleichsweise hohe Preisanpassung mit der Weitergabe von Kostensteigerungen aus den Vorjahren. Überdurchschnittliche Entgeltanstiege wurden vor dem Hintergrund einer anhaltend hohen Bautätigkeit im Inland erneut im Bereich der Schüttguttransporte registriert. Im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen stiegen die Entgelte im 1. Quartal 2019 um 4,1 %, im 2. Quartal 2019 um 3,0 % und im 3. Quartal 2019 um 1,9 %. Im wettbewerbsintensiven Segment der Containerbeförderungen erhöhten sich die Preise im 1. Quartal 2019 um 2,6 %, im 2. Quartal 2019 um 2,5 % und im 3. Quartal 2019 um 2,1 %. Beförderungen in Kühlfahrzeugen verteuerten sich im Vorjahresvergleich in den ersten drei Quartalen 2019 um 2,3 %, 2,0 % bzw. 1,5 %. In der Frischelogistik halten nach Informationen des Bundesamtes wenige hochspezialisierte Unternehmen, die über dominierende Marktanteile verfügen, die Beförderungsentgelte seit Jahren auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

Entgelte nach  
Dienstleistungsart

Die in die Marktbeobachtung eingebundenen Straßengüterverkehrsunternehmen berichteten von einem weiteren Anstieg der Gesamtkosten im bisherigen Verlauf des Jahres 2019. Nach wie vor stiegen die Aufwendungen für Personal sowohl im gewerblichen als auch im administrativen Bereich. Regional wurden tarifliche Lohnerhöhungen zwischen 2 % und 3 % wirksam. Nach Informationen des Bundesamtes erhöhte sich darüber hinaus insbesondere das Lohnniveau von neu angestelltem Fahrpersonal. Des Weiteren verzeichneten Güterkraftverkehrsunternehmen im 1. Halbjahr 2019 im Durchschnitt eine Steigerung der Energiepreise. Nach Ausweisungen des Statistischen Bundesamtes registrierten Großverbraucher bei Diesellieferungen von 50 bis 70 hl frei Verbrauchsstelle im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 einen durchschnittlichen Preisanstieg um rund 3,2 %.<sup>6</sup> Der zugrundeliegende durchschnittliche Dieselmotorkraftstoffpreis lag im 1. Halbjahr 2019 bei rund 99,60 EUR je hl, im 1. Halbjahr 2018 bei rund 96,54 EUR je hl. Die Anhebung der Lkw-Mautsätze zum 1. Januar 2019 wurde auf Grundlage des Wegekostengutachtens 2018 bis 2022 beschlossen. Durch die zusätzliche Differenzierung der Mautsätze nach Gewichtsklasse – neben der Schadstoffklasse sowie der Achsenzahl – werden seitdem einerseits schwerere Fahrzeuge stärker belastet. Andererseits wurden elektro- und gas-

Kostensteigerungen

<sup>6</sup> Stichtag für die Preiserfassung war der 15. eines jeden Monats. Ab Januar 2019 ohne Firmengewichtung.

betriebene Lkw vorübergehend von der Mautpflicht befreit. Nach Information des Bundesamtes konnten, wie im Zuge früherer Mautausweitungen bzw. -erhöhungen, resultierende Zusatzkosten für Lastkilometer in der Regel nahezu gänzlich an Auftraggeber weitergereicht werden, während die Maut für Leerkilometer im Rückladungsbereich oder bei sonstigen Verkehren, die nicht direkt an einen Auftrag gebunden waren, regelmäßig von den Transportunternehmen selbst zu tragen war. Die Weitergabe der Kostensteigerungen an Kunden führte fallweise zu höheren Versicherungsprämien, da betroffene Unternehmen in eine höhere Umsatzklasse fielen. Die Entwicklung weiterer Kostenpositionen, u.a. für Reparaturen, Schulungen und Zertifizierungen, wurde seitens der vom Bundesamt befragten Güterkraftverkehrsunternehmen im Betrachtungszeitraum als moderat steigend beschrieben.

Bedingt durch eine insgesamt noch gute Auftragslage sowie weiterhin hohe Kapazitätsauslastungen realisierten die in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs im 1. Halbjahr 2019 zwar überwiegend positive Erträge. Die neuerlichen Gesamtkostensteigerungen für Transportleistungen konnten jedoch in vielen Fällen nicht vollumfänglich oder erst zeitverzögert im Rahmen von Preisverhandlungen an Kunden weitergereicht werden. Zudem gestalteten sich nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen reine Transportdienstleistungen im 1. Halbjahr 2019 zunehmend margenschwächer. Unternehmen mit entsprechenden Kapazitäten fokussierten sich daher weiterhin verstärkt auf hochwertige logistische Mehrwertdienstleistungen. Logistikunternehmen mit spezialisierten Lösungen berichteten gegenüber dem Bundesamt im 1. Halbjahr 2019 erneut von einer positiven Entwicklung der Ertragslage. Gleiches galt für Unternehmen, die in Nischen aktiv waren bzw. stark spezialisierte, individualisierte Dienstleistungen anboten. Durch konstant hohe Auslastungsgrade von Lagerflächen zeigten sich Anbieter von lagerlogistischen Leistungen im Rahmen von Marktgesprächen gleichsam mit ihrer Ertragslage zufrieden.

Ertragslage

Fuhrparkseitig dominierten im 1. Halbjahr 2019 – wie in den Vorjahren – die Ersatzinvestitionen. Neben einer fortlaufenden Modernisierung des Eigenfuhrparks auf neueste Assistenz- und Ausstattungssysteme galten Ersatzinvestitionen ferner der kurzfristigen, auf die Nachfrage der Kunden ausgerichteten Kapazitätsanpassung. In diesem Zusammenhang berichteten Gesprächspartner des Bundesamtes beispielsweise vom Austausch von Fern- durch Nahverkehrstransportmittel oder von steigenden Kapazitätsanteilen im Stückgutsegment. Eine Erweiterung des Eigenfuhrparks wurde trotz günstiger Finanzierungsbedingungen von den im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes befragten Unternehmen in der Mehrheit der Fälle nicht getätigt. Ausnahmefälle stellten lediglich Transportunternehmen dar, die signifikante Auftragssteigerungen erzielten oder die aufgrund vertraglicher Verpflichtungen an die Vorhaltung gewisser Eigenfuhrparkgrößen gebunden waren. Als herausfordernd stellte sich hierbei weiterhin die Rekrutierung von ge-

Fahrzeuginvestitionen

eignetem Fahrpersonal dar. Die Finanzierung des Eigenfuhrparks erfolgte nicht selten über Herstellerfinanzierungs- oder Leasingmodelle, häufig in Verbindung mit umfangreichen Wartungs- und Reparaturleistungsverträgen. Während die Entwicklung alternativer Antriebe von Gesprächspartnern des Bundesamtes größtenteils mit Interesse verfolgt wird, zeigten sich Transportunternehmen bezüglich konkreter Investitionsvorhaben tendenziell zurückhaltend. Als Grund hierfür wurden gegenüber dem Bundesamt zum Teil unsichere Rahmenbedingungen genannt. Darüber hinaus divergierten die Einschätzungen zu den sich zukünftig durchsetzenden Technologien.

Um den Ausbau von lagerlogistischen Dienstleistungen voranzutreiben, richteten sich Neuinvestitionen seitens der Transportunternehmen überwiegend auf die Erweiterung von Lager- und Umschlagsflächen. Insbesondere Dienstleister im Stück- und Sammelgutbereich berichteten im Rahmen von Marktgesprächen bereits von Kapazitätsengpässen durch zunehmende Sendungszahlen. Weitere Neuinvestitionen fanden nach Informationen des Bundesamtes im Bereich der Digitalisierung statt, u.a. im Bereich der Datenflussoptimierung sowie der Automatisierung. Die digitale Eingliederung von Fuhrparkdaten in Unternehmenssoftware durch Tablets oder andere digitale Werkzeuge gehört bei einem Gutteil mittelständischer Unternehmen bereits zum Standard. Grundsätzlich zeigten sich die in die Marktbeobachtung eingebundenen Unternehmen in Bezug auf Neuinvestitionen eher zurückhaltend.

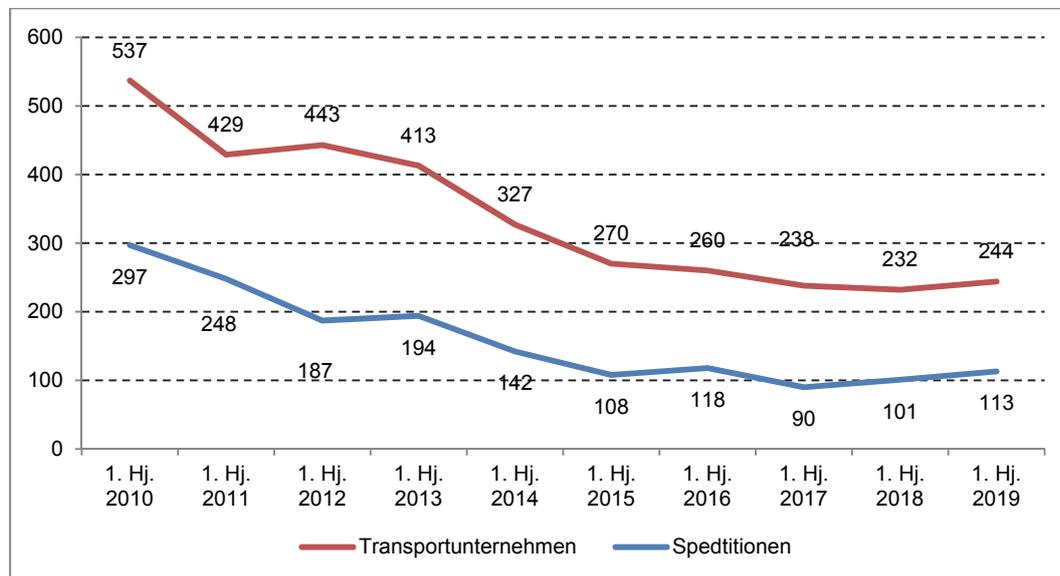
Sonstige Investitionen

Erstmalig seit langem stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“. Sie nahm im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um 5,2 % auf insgesamt 244 zu. Im Wirtschaftszweig „Spedition“ erhöhte sich die Zahl der Insolvenzen zeitgleich um 11,9 % auf insgesamt 113. Trotz des registrierten Anstiegs befanden sich beide Bezugsgrößen im Vergleich zu den Vorjahren weiterhin auf einem niedrigen Niveau (siehe Abbildung 11). Die Anzahl der Insolvenzverfahren im Bereich der Post-, Kurier- und Expressdienste stieg im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 14,8 % auf insgesamt 132. Im Gegensatz dazu entwickelten sich die Insolvenzen in für die Güterverkehrsbranche relevanten Wirtschaftsbereichen im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 tendenziell rückläufig. Im Baugewerbe und im Handel nahmen sie um 10,5 % bzw. 4,9 % ab, im Verarbeitenden Gewerbe wurde hingegen ein Plus um 0,4 % registriert. Während sich die Insolvenzquote, die der Verband der Vereine Creditreform e.V. aus der Anzahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen errechnet, branchenübergreifend von 61 im 1. Halbjahr 2018 auf 59 im 1. Halbjahr 2019 reduzierte, nahm sie im Straßengüterverkehrssektor zeitgleich von 138 auf 148 zu. 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, erhöhte sich im Straßengüterverkehrssektor im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um 27,5 % auf

Insolvenzen, Insolvenz- und Risikoquote

insgesamt 385. Im Durchschnitt über alle Branchen betrug die Risikoquote im 1. Halbjahr 2019 137 – damit stieg sie im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um 8,7 %.

**Abbildung 11:** Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen jeweils in den 1. Halbjahren 2010 bis 2019



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

## 4 Eisenbahngüterverkehr

### 4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Kürzlich wurde eine umfassende Aktualisierung des Berichtskreises zur Schienen-Güterverkehrsstatistik seitens des Statistischen Bundesamtes vorgenommen.<sup>7</sup> Diese wurde notwendig, da es in den vergangenen Jahren zu einer allgemeinen Untererfassung des Schienengüterverkehrs aufgrund unvollständiger Berichtskreise kam. Für die Berichtsjahre 2016 und 2017 wurden in der jährlichen Erhebung nach §19 Abs. 2 VerkStatG eine Reihe neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgenommen. Bei manchen dieser Unternehmen hat sich gezeigt, dass sie die Schwellenwerte für den Erhebungsbereich der monatlichen Erhebung zum Schienengüterverkehr überschreiten. Diese Unternehmen wurden in den Jahren 2018 und 2019 neu in die monatliche Statistik aufgenommen. Aufgrund der beschriebenen Veränderungen des Berichtskreises sind die seitens des Statistischen Bundesamtes ausgewiesenen Absolutwerte der im Folgenden zitierten Monatsstatistik ebenso wie die Veränderungsraten im Schienengüterverkehr in den Jahren 2018 und 2019 in ihrer Aussagekraft bzw. Vergleichbarkeit eingeschränkt. Die Darstellung der verkehrsstatistischen Entwicklung beschränkt sich daher im Folgenden auf wesentliche Eckdaten; von einer stark differenzierten Ausweisung wird abgesehen.

Datenlage

<sup>7</sup> Siehe hierzu und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Fachserie 8 Reihe 2, Eisenbahnverkehr, Ausgabe Dezember 2018, S. 2, Wiesbaden 2019.

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Schienengüterverkehr im öffentlichen Verkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2019 rund 181,4 Mio. t Güter befördert, die Verkehrsleistung belief sich auf rund 61,4 Mrd. tkm. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 fielen die statistischen Ausweisungen damit um rund 0,4 % (Menge) bzw. rund 3,5 % (Leistung) höher aus. Wie Tabelle 4 veranschaulicht, ging die Zunahme des Schienengüterverkehrs im Vergleichszeitraum vor allem auf höhere Ausweisungen im grenzüberschreitenden Empfang und Versand zurück. Die ausgewiesenen Mengen und Leistungen im aufkommensstarken Binnenverkehr blieben im 1. Halbjahr 2019 hingegen ebenso hinter ihren Vorjahresniveaus zurück wie im Durchgangsverkehr.

Mengen- und  
Leistungsentwicklung

**Tabelle 4:** Schienengüterverkehr im öffentlichen Verkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2018 und 2019, vorläufige Zahlen

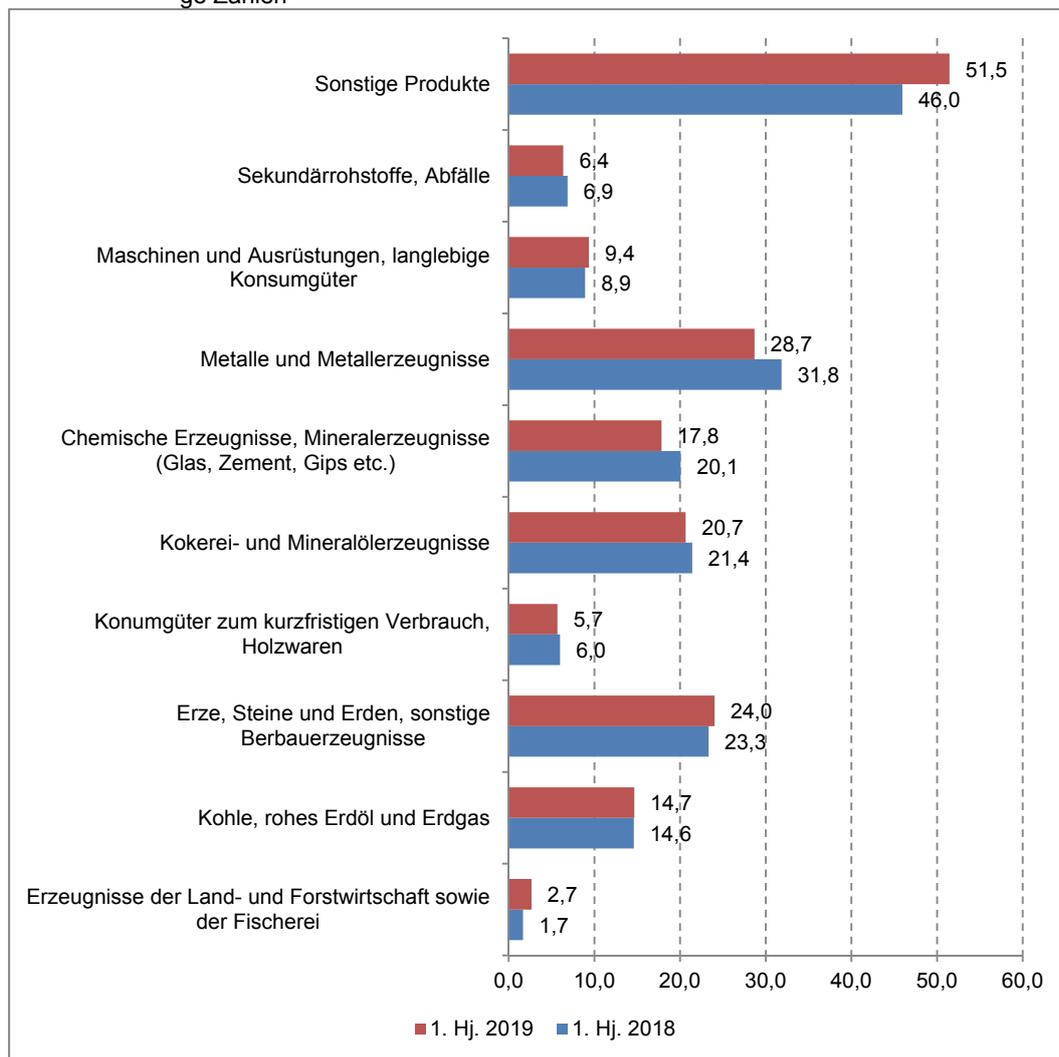
Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2018	1. Hj. 2019	Veränderung in %	1. Hj. 2018	1. Hj. 2019	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Binnenverkehr	119,8	115,1	-3,9	31,0	30,0	-3,3
grenzüberschreitender Versand	24,9	26,3	5,5	11,2	12,4	10,7
grenzüberschreitender Empfang	27,4	31,8	16,1	11,8	13,7	16,7
Durchgangsverkehr	8,5	8,2	-4,0	5,3	5,3	-0,5
Insgesamt	180,7	181,4	0,4	59,3	61,4	3,5

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Wie Abbildung 12 veranschaulicht, erwuchs der Anstieg der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr im 1. Halbjahr 2019 in der Hauptsache aus der Gütergruppe der sonstigen Produkte, einer Sammelposition, in der vor allem Container und Wechselbehälter aufgehen. Nach vorläufigen Zahlen erhöhte sich die Beförderungsmenge dieser Gütergruppe im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 11,9 % auf rund 51,5 Mio. t. Leichte Aufkommenszuwächse verbuchte die Schiene des Weiteren bei Beförderungen von Gütern der zusammengefassten Abteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ sowie „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“; einen hohen prozentualen Zuwachs des Weiteren bei Transporten von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei. Die übrigen Güterpositionen wiesen im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 rückläufige Aufkommensmengen auf. Am stärksten fielen die Rückgänge bei den Beförderungen von chemischen Erzeugnissen sowie Metallen und Metallerzeugnissen aus. Da die chemische Industrie zahlreiche Vorprodukte liefert, gilt deren Entwicklung als ein wichtiger Indikator für die konjunkturelle Entwicklung der Gesamtwirtschaft.

Schienengüterverkehr  
nach Gütergruppen

**Abbildung 12:** Transportiertes Gütergewicht im Schienengüterverkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2018 und 2019 nach zusammengefassten Güterabteilungen in Mio. t, vorläufige Zahlen



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Tabelle 5 stellt die jüngere Entwicklung im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene dar. Nach vorläufigen Zahlen wurden im 1. Halbjahr 2019 im Schienengüterverkehr über 3,8 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit) befördert, rund 9,9 % mehr als im 1. Halbjahr 2018. Die Tonnage betrug dabei rund 35,3 Mio. t, die Verkehrsleistung knapp 17,3 Mrd. tkm. Neben Containern und Wechselbehältern wurden im 1. Halbjahr 2019 im unbegleiteten Kombinierten Verkehr knapp 0,6 Mio. Sattelanhänger transportiert – im Wesentlichen im kontinentalen Verkehr; im 1. Halbjahr 2018 waren es noch knapp 0,5 Mio. unbegleitete Sattelanhänger. Im begleiteten Kombinierten Verkehr wurden im 1. Halbjahr 2019 wie im entsprechenden Vorjahreszeitraum rund 46.000 Lkw bzw. Sattelzüge befördert – bei leicht rückläufiger Tonnage und Verkehrsleistung.

Kombinierter Verkehr  
Straße-Schiene

**Tabelle 5:** Im Kombinierten Verkehr beförderte Container/Wechselbehälter, Sattelzuganhänger (begleitet) bzw. Lkw/Sattelzüge (begleitet) im 1. Halbjahr 2018 und 2019, vorläufige Zahlen

	Container/Wechselbehälter			Sattelzuganhänger (unbegleitet)			Lkw/Sattelzug (begleitet)		
	in Mio. t	in Mrd. tkm	in Mio. TEU	in Mio. t	in Mrd. tkm	Anzahl in Mio.	in Mio. t	in Mrd. tkm	Anzahl in Mio.
1. Halbjahr 2018	32,86	16,19	3,50	12,27	7,49	0,49	1,55	0,10	0,05
1. Halbjahr 2019	35,33	17,25	3,84	14,19	8,70	0,55	1,50	0,09	0,05
Veränd. in %	7,5	6,6	9,9	15,6	16,1	11,6	-3,0	-10,2	-0,7

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Nach eigenen Angaben verzeichnete DB Cargo im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 erneut Mengen- und Leistungsrückgänge.<sup>8</sup> Begründet wurden diese mit rückläufigen Entwicklungen in der Stahlindustrie und der chemischen Industrie sowie in den Bereichen Steine und Erden und Automotive. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen hat sich das Verkehrsaufkommen der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen im Betrachtungszeitraum weiterhin positiv entwickelt, nicht zuletzt aufgrund von Verlagerungen vom Marktführer. Zwar berichteten einige Eisenbahnverkehrsunternehmen von einer Verschlechterung der Auftragslage im 1. Halbjahr 2019, ein Gutteil der befragten Marktteilnehmer sprach jedoch von einer im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 stabilen oder leicht verbesserten Auftragslage.

Marktanteilsentwicklung nicht-bundeseigener Eisenbahnen

#### 4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

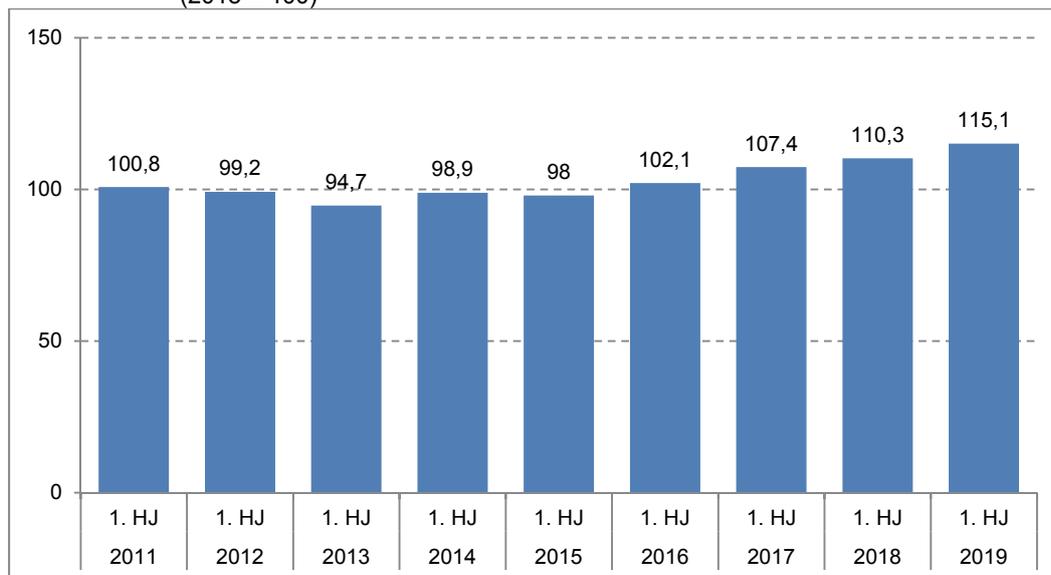
Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes setzte sich das Umsatzwachstum im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ im 1. Halbjahr 2019 fort. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 legte der Umsatz um insgesamt rund 4,4 % zu (siehe Abbildung 13). Trotz gesunkener Verkehrsleistungen im 1. Halbjahr 2019 erhöhte sich der Außenumsatz von DB Cargo nach Unternehmensangaben im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum insgesamt um 1,4 % auf knapp 2,1 Mrd. Euro.<sup>9</sup>

Umsatzwachstum

<sup>8</sup> Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2019, S. 35ff, Berlin 2019.

<sup>9</sup> Die Angaben zur Umsatz- bzw. Ertragsentwicklung beziehen sich hier und im Folgenden auf die DB Cargo AG insgesamt, mithin nicht ausschließlich auf deren deutsche Tochtergesellschaften. Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2019, S. 37, Berlin 2019.

Abbildung 13: Index des Umsatzes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ (2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Umsatzwachstum in der ersten Jahreshälfte 2019 resultierte neben der Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen aus Entgelterhöhungen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhten sich die Entgelte für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr jeweils im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal im 1. Quartal 2019 um rund 1,2 % und im 2. Quartal 2019 um rund 1,8 % (siehe Tabelle 6). Preissteigerungen zeigten sich sowohl im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre als auch im Bereich der Traktionsleistungen und Kombinierten Verkehre. Bezüglich letztgenannter weist der Erzeugerpreisindex im 1. und 2. Quartal 2019 Zuwächse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen in Höhe von 2,0 % bzw. 3,6 % aus. Moderater entwickelten sich die Entgelte im Bereich der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre. Hier betragen die Entgeltsteigerungen im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen im 1. Quartal 2019 rund 1,0 % und im 2. Quartal 2019 rund 1,3 %. Diese Entwicklung deckt sich grundsätzlich mit Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen, im Rahmen derer die Mehrzahl der befragten Unternehmen in der ersten Jahreshälfte 2019 von stagnierenden bzw. moderat gestiegenen Entgelten berichtete. Vereinzelt berichtete Entgeltrückgänge wurden in der Hauptsache mit der Senkung der Trassenpreise begründet. Die Entgelte für speditionelle Dienstleistungen im Bahnbereich verzeichneten weiterhin überdurchschnittliche Steigerungen. Diesbezüglich weist der Erzeugerpreisindex im 1. und 2. Quartal 2019 Zuwächse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen in Höhe von jeweils 3,0 % aus.

Entgeltsteigerungen

**Tabelle 6:** Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr, differenziert nach Dienstleistungsarten (2015 = 100)

Jahr	Quartal	Gesamtindex	darunter:	
			Einzelwagen- und Ganzzugverkehre	Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehr
2015	1. Quartal	99,7	99,7	100,0
	2. Quartal	100,1	100,1	100,1
	3. Quartal	100,1	100,1	100,0
	4. Quartal	100,1	100,1	99,9
2016	1. Quartal	100,4	100,5	100,2
	2. Quartal	100,8	101,0	100,1
	3. Quartal	100,8	101,0	100,1
	4. Quartal	100,9	101,1	100,1
2017	1. Quartal	100,5	100,8	99,6
	2. Quartal	101,0	101,3	100,1
	3. Quartal	101,1	101,3	100,3
	4. Quartal	101,1	101,3	100,3
2018	1. Quartal	102,3	102,8	100,7
	2. Quartal	102,4	102,9	100,8
	3. Quartal	102,4	103,0	100,7
	4. Quartal	102,5	103,0	100,7
2019	1. Quartal	103,5	103,8	102,7
	2. Quartal	104,2	104,2	104,4

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen von deutlichen Gesamtkostensteigerungen im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018. Als Treiber erwiesen sich insbesondere die Energie- und Personalkosten. Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen mussten einige Unternehmen vor dem Hintergrund eines knappen Fachkräfteangebots zwecks Mitarbeiterbindung die Löhne des Bestandspersonals zum Teil deutlich anheben. Die Kosten für Reparaturen, Ersatzteile und Fahrzeugwartung wurden überwiegend als konstant beschrieben, allerdings auf hohem Niveau; die Mietpreise für Lokomotiven bleiben ebenfalls weitgehend stabil. Erneut zeigten sich in Abhängigkeit von den durchgeführten Verkehren und den geographischen Tätigkeitsgebieten teils deutlichere Kostensteigerungen infolge von Umwegverkehren, insbesondere aufgrund baustellenbedingter Einschränkungen. Nach Informationen des Bundesamtes beinhalten bei einem Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen zumindest die langfristigen geschlossenen Beförderungsverträge sogenannte Gleitklauseln, d.h. Vereinbarungen, nach denen die Höhe einer Zahlung nach einer bestimmten Frist den veränderten Kosten angepasst wird. Diese Klauseln beziehen sich dabei nicht ausschließlich auf Verbrauchsstoffe, sondern können fallweise auch Aufwendungen für Personal und die Infrastrukturnutzung bzw. einen allgemeinen Inflationsausgleich umfassen.

Kostensteigerungen

Die Entwicklung der Ertragslage der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland blieb im 1. Halbjahr 2019 uneinheitlich. Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen konnte ein Gutteil der Unternehmen die Kostensteigerungen durch entsprechende Entgelterhöhungen oder zusätzliches Volumen kompensieren, so dass im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 von einer verbesserten oder zumindest konstanten Ertragssituation berichtet wurde. Einschränkend wurde vereinzelt angegeben, dass die Ertragslage ohne die Einführung der Trassenpreisförderung wohl negativ gewesen wäre. Einige befragte Marktteilnehmer berichteten trotz der Trassenpreisförderung von einer Verschlechterung der Ertragssituation im Vergleichszeitraum. Zu dieser Gruppe zählt u.a. auch die DB Cargo, deren operatives Ergebnis (EBIT) von -127 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2018 auf -132 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2019 zurückging.<sup>10</sup> Allgemein zeigten sich viele Eisenbahnverkehrsunternehmen in Marktgesprächen mit dem Bundesamt in der ersten Jahreshälfte 2019 angesichts anhaltend niedriger Gewinnspannen mit ihrer Ertragslage weiterhin unzufrieden.

Ertragslage

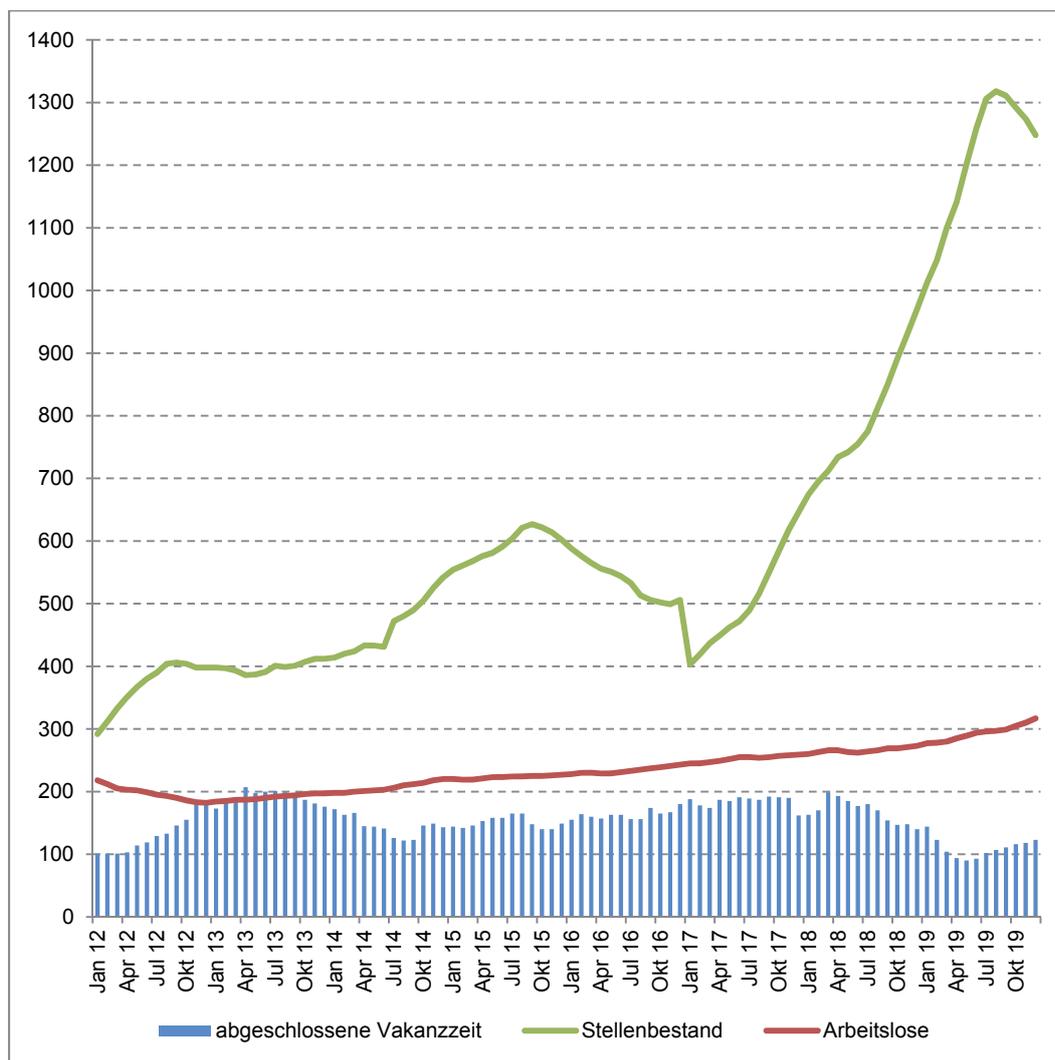
Weiterhin vor erhebliche Herausforderungen stellt eine Vielzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen der Fachkräftemangel im Schienengüterverkehr; zahlreiche Unternehmen haben mit der Besetzung offener Stellen zu kämpfen. Engpässe bestehen insbesondere bei den Lokführern, aber auch bei Wagenmeistern, technischem Personal, Informatikern und Disponenten. Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen greifen Unternehmen daher insbesondere in Zeiten von Auftragsspitzen auf Leiharbeiter zurück. Einen Überblick über die Entwicklung des Angebots und der Nachfrage nach Lokführern gibt Abbildung 14. Sie stellt für den Zeitraum von 2012 bis 2019 die monatliche zahlenmäßige Entwicklung der Arbeitslosen und der gemeldeten offenen Stellen in Deutschland sowie die Vakanzzeiten dar. Seit Januar 2017 ist demnach ein massiver Anstieg der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen für Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr zu beobachten. Im Dezember 2019 belief sich deren Anzahl auf 1.248. Im Vergleich zum Januar 2017 hat sich die Zahl der gemeldeten offenen Stellen damit mehr als verdreifacht. Die abgeschlossene Vakanzzeit betrug zuletzt 123 Tage. Sie misst die Zeitspanne vom frühestmöglichen Besetzungstermin bis zur Abmeldung der Arbeitsstelle – also die Zeitspanne, in der eine Stelle tatsächlich besetzt oder storniert wurde. Die Engpässe bei Lokführern waren in der ersten Jahreshälfte 2019 neben der hohen Auslastung der Infrastruktur, Bautätigkeiten im Netz und betrieblichen Einschränkungen ein weiterer Grund für die Unpünktlichkeit von Zügen und die hiermit verbundene negative Qualitätswahrnehmung im Schienengüterverkehr. Die Pünktlichkeit von DB Cargo in Deutschland ist nach Unternehmensangaben im 1. Halbjahr 2019 weiter zurückgegangen.<sup>11</sup>

Engpässe bei Lokführern

<sup>10</sup> Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2019, S. 37, Berlin 2019.

<sup>11</sup> Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2019, S. 37, Berlin 2019.

Abbildung 14: Anzahl der offenen Stellen und Arbeitslosen sowie Vakanzzeiten in der Berufsgruppe "Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr" im Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2019



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

Im Rahmen von Marktgesprächen hat das Bundesamt Eisenbahnverkehrsunternehmen einerseits zu ihren Erwartungen an den im Sommer 2017 vorgestellten Masterplan Schienengüterverkehr befragt; andererseits dazu, wie sich konkrete Maßnahmen des Masterplans bisher auf deren Tätigkeit ausgewirkt haben – insbesondere die Trassenpreisförderung. Die Mehrheit der befragten Gesprächspartner befürwortet demnach den Masterplan Schienengüterverkehr und erwartet in der Zukunft grundsätzlich positive Auswirkungen von dessen Umsetzung sowohl allgemein für den Schienengüterverkehr als auch bezogen auf das eigene Unternehmen. Die Trassenpreissenkung wird von den Eisenbahnunternehmen insgesamt positiv bewertet. Bei den Themen „Digitalisierung“ und „740 m-Netz“ sehen einige Unternehmen ebenfalls positive Ansätze in der Maßnahmenumsetzung. Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur und von Großknoten, der Förderung des Kombinierten Verkehrs und bei der Elektrifizierung sieht die große Mehrzahl der befragten Unternehmen ihre Erwartungen bislang noch nicht als erfüllt an. Das Thema

Masterplan  
Schienengüterverkehr  
- Allgemein

Aus- und Weiterbildung im Schienengüterverkehr in Deutschland sollte aus Sicht der Gesprächspartner ebenfalls noch stärker vorangetrieben werden.

Die bisher spürbarste Auswirkung des Masterplans ist für die Eisenbahnunternehmen die Förderung der Trassenpreise. Alle vom Bundesamt befragten Unternehmen nahmen das Förderprogramm in Anspruch und zeigten sich mit der Verfahrensweise grundsätzlich zufrieden. Ein Großteil der Gesprächspartner bewertete die Trassenpreisförderung als geeignete Maßnahme, um die eigene Wettbewerbsfähigkeit in moderatem Umfang steigern zu können. Nach Unternehmensangaben seien die Fördermittel teilweise dazu verwendet worden, um die Entgelte gegenüber den Kunden stabil zu halten oder zu senken. Des Weiteren gaben Gesprächspartner an, dass die Trassenpreissenkung Spielraum für Investitionen in Informationstechnik, Digitalisierung, Schienenfahrzeuge oder Humankapital geschaffen habe. Nach Wahrnehmung der vom Bundesamt befragten Unternehmen hatte die Trassenpreisförderung bislang jedoch keine spürbaren Auswirkungen auf die Höhe des Auftragsvolumens; diesbezüglich seien eher limitierende Einflussfaktoren wie die ausgelasteten Schienenkapazitäten oder der Fachkräftemangel zum Tragen gekommen.

- Trassenpreisförderung

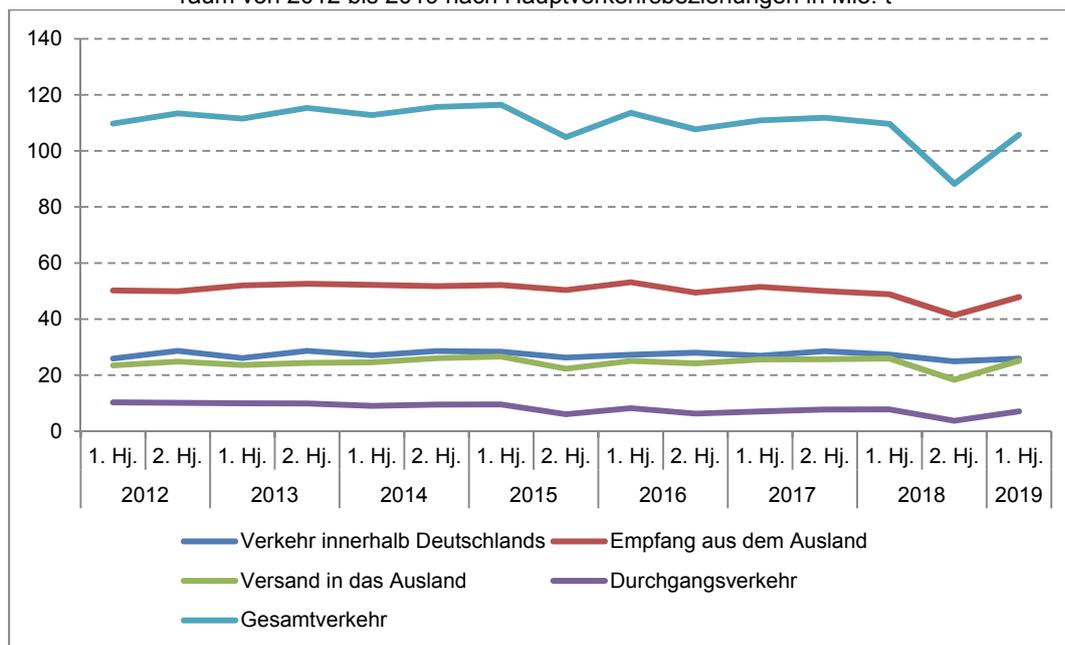
## 5 Binnenschiffsgüterverkehr

### 5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verringerte sich die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen von rund 109,7 Mio. t im 1. Halbjahr 2018 um rund 3,1 % auf rund 106,3 Mio. im 1. Halbjahr 2019; die Verkehrsleistung sank im Vergleichszeitraum um rund 1,3 Mrd. tkm bzw. 4,6 % auf rund 26,7 Mrd. tkm. Rückgänge zeigten sich dabei sowohl im Binnen- als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Zum Tragen kamen u.a. der sinkende Bedarf der Energiewirtschaft für Kohlebeförderungen, eine schwächere Nachfrage nach Industrieprodukten, etwa aus der Automobilindustrie, und die Folgen der Ernteausfälle in der Landwirtschaft im Jahr 2018. Darüber hinaus wirkte die lang anhaltende, stark ausgeprägte Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018 nach, in deren Folge die Binnenschifffahrt hohe Mengen- und Leistungsrückgänge verzeichnete (siehe hierzu auch Abbildung 15). Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen war zumindest ein Teil der in dieser Zeit erfolgten Verlagerung auf andere Verkehrsträger im 1. Halbjahr 2019 noch nicht wieder auf die Wasserstraße zurückgekehrt. Ein Grund hierfür ist, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen während der Niedrigwasserphase als Voraussetzung für die Frachtübernahme von Neukunden zum Teil den Abschluss von Jahresverträgen einforderten, letztere mithin in der ersten Jahreshälfte 2019 noch vertraglich an die Schiene gebunden waren. Während das Rheinstromgebiet in der ersten Jahreshälfte 2019 weitestgehend von äußeren Einflüssen verschont blieb, kam es entlang der Elbe infolge von Niedrigwasser abschnittsweise zeitweise zu starken Beeinträchtigungen des Schifffahrtsbetriebes.

Mengen- und Leistungsrückgänge

Abbildung 15: Halbjährliche Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2012 bis 2019 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Binnenschiffe unter deutscher Flagge verzeichneten im 1. Halbjahr 2019 einen unterdurchschnittlichen Rückgang der Beförderungsmenge. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 sank letztere um rund 0,3 Mio. t bzw. 0,9 % auf rund 31,8 Mio. t. Bezogen auf die Gesamtbeförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen stieg damit der Anteil der deutschen Flotte von rund 29,2 % im 1. Halbjahr 2018 um 0,7 Prozentpunkte auf rund 29,9 % im 1. Halbjahr 2019. Der Marktanteil von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge ging im Vergleichszeitraum von rund 58,4 % auf rund 57,5 % zurück. Bezogen auf die Verkehrsleistung büßten Binnenschiffe unter deutscher Flagge hingegen Marktanteile ein. Betragen sie in der ersten Jahreshälfte 2018 rund 28,8 %, so gingen sie um 0,1 Prozentpunkte auf rund 28,7 % in der ersten Jahreshälfte 2019 zurück; der niederländische Marktanteil stieg im Vergleichszeitraum von rund 56,2 % auf rund 56,3 % an. Insgesamt erbrachten Binnenschiffe unter deutscher Flagge im 1. Halbjahr 2019 eine Verkehrsleistung von rund 7,7 Mrd. tkm (1. Halbjahr 2018: 8,1 Mrd. tkm).

Marktanteile

Im innerdeutschen Binnenschiffsverkehr reduzierte sich die Gütermenge im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 3,5 % auf rund 26,3 Mio. t, die Verkehrsleistung sank um rund 7,5 % auf rund 5,1 Mrd. tkm (siehe Tabelle 7). Ursächlich waren vor allem rückläufige Beförderungen von Kohle, flüssigen Mineralölzeugnissen sowie Getreide. Die Containerbeförderungen im Binnenverkehr stiegen im Vergleichszeitraum leicht an. Ansteigende Transportmengen zeigten sich im Binnenverkehr ferner bei eher unbedeutenden Güterabteilungen wie „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ oder „Möbel und Musikinstrumente“.

Hauptverkehrs-  
verbindungen  
- Binnenverkehr

**Tabelle 7:** Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2018	1. Hj. 2019		1. Hj. 2018	1. Hj. 2019	
Binnenverkehr	27,3	26,3	-3,5	5,5	5,1	-7,5
Versand in das Ausland	25,9	25,1	-3,2	6,7	6,6	-1,6
Empfang aus dem Ausland	48,8	47,8	-2,0	10,9	10,5	-3,2
Durchgangsverkehr	7,7	7,1	-8,4	5,0	4,5	-8,6
Insgesamt	109,7	106,3	-3,1	28,0	26,7	-4,6

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Binnenschiffsverkehr von deutschen zu ausländischen Häfen nahm die Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 3,2 % auf rund 25,1 Mio. t ab, die Transportleistung reduzierte sich um rund 0,1 Mrd. tkm bzw. 1,6 % auf rund 6,6 Mrd. tkm. Rückgänge zeigten sich vor allem bei Beförderungen von flüssigen Mineralölerzeugnissen, chemischen Grundstoffen und Getreide. Eine Teilkompensation erfolgte im grenzüberschreitenden Versand durch ein höheres Beförderungsaufkommen an Steinen, Erden, Sand und Ton, Roheisen und Stahl sowie Abfällen.

- Grenzüberschreitender Versand

Im grenzüberschreitenden Empfang reduzierte sich die Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 1,0 Mio. t bzw. 2,0 % auf rund 47,8 Mio. t; die Verkehrsleistung nahm um rund 3,2 % auf rund 10,5 Mrd. tkm. ab. Rückgänge wurden in der Hauptsache bei Eisenerzen, Importkohle sowie festen Mineralölerzeugnissen gemessen. Aufkommenszuwächse zeigten sich hingegen bei Beförderungen von Steinen, Erden, Sand und Ton sowie flüssigen Mineralölerzeugnissen von ausländischen zu deutschen Binnenhäfen.

- Grenzüberschreitender Empfang

Im Durchgangsverkehr nahm die Transportmenge von rund 7,7 Mio. t im 1. Halbjahr 2018 auf rund 7,1 Mio. t im 1. Halbjahr 2019 ab. Dies entsprach einem Rückgang von rund 8,4 %. Die Transportleistung ging im Vergleichszeitraum um rund 8,6 % auf rund 4,5 Mrd. tkm zurück. Zu starken Rückgängen kam es insbesondere beim Transport von Abfällen, gasförmigen und festen Mineralölerzeugnissen sowie Getreide und Eisenerz. Diese konnten durch Beförderungsanstiege von Sammelgütern, Steinen, Erden, Sand und Ton, flüssigen Mineralölerzeugnissen sowie chemischen Grundstoffen nur zum Teil kompensiert werden.

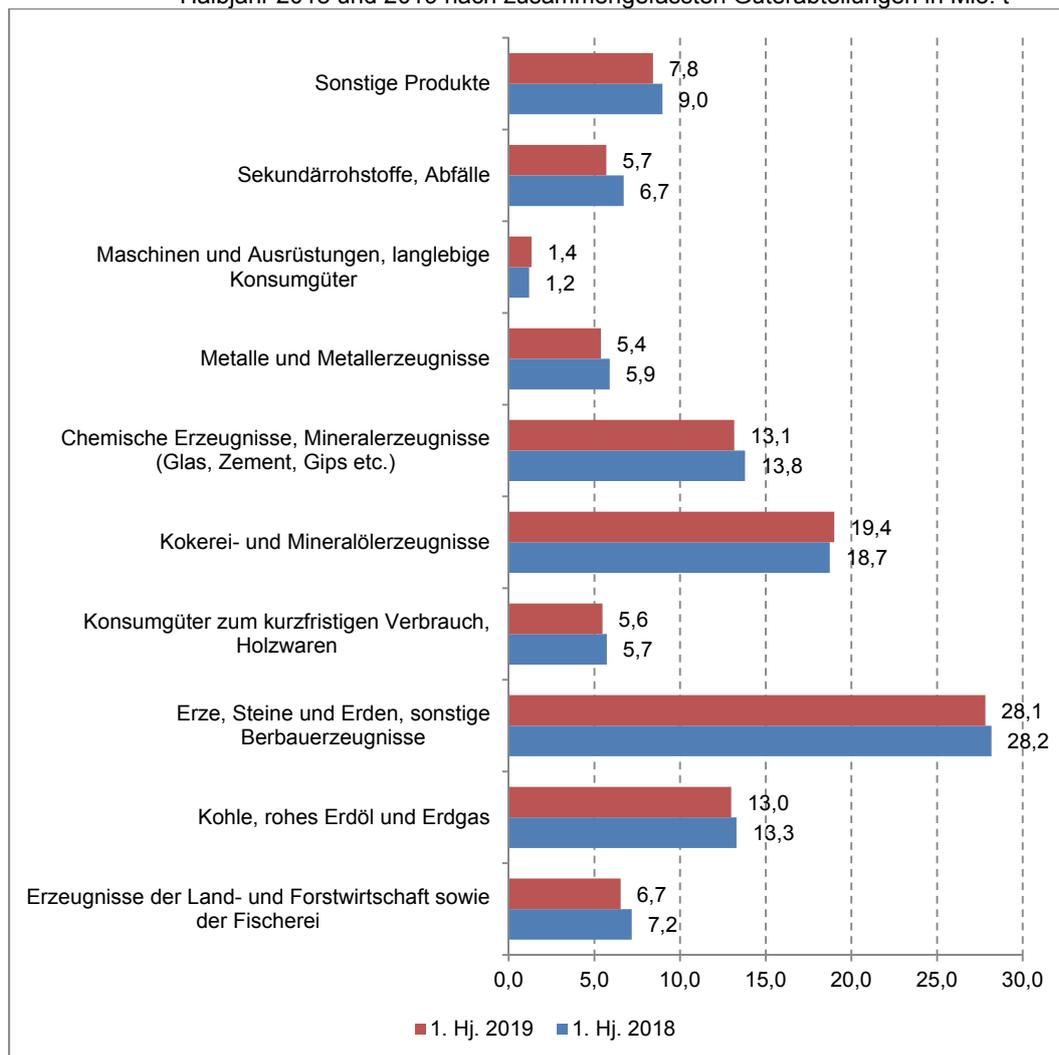
- Durchgangsverkehr

Wie Abbildung 16 veranschaulicht, kam es im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019 mit Ausnahme von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen sowie den aufkommensmäßig eher unbedeutenden Maschinen, Ausrüstungen und langlebigen Konsumgütern in allen übrigen zusammengefassten Güterabteilungen zu Rückgängen der Beförderungsmenge. Mit einem Minus von rund 14,5 % bzw. rund 1,0 Mio. t auf rund 5,7 Mio. t fielen diese im Vergleichszeitraum bei Sekundärrohstoffen und Abfällen prozentual und

Entwicklung nach Güterabteilungen

absolut am höchsten aus. Trotz anhaltend hoher Bauinvestitionen in Deutschland und weiterhin starker Nachfrage aus dem Ausland, vor allem aus den Niederlanden und Belgien, sank die Beförderungsmenge in der aufkommensstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um knapp 0,1 Mio. t bzw. 0,3 % auf rund 28,1 Mio. t. Die Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ verzeichnete im Vergleichszeitraum einen Rückgang um rund 1,9 % auf 13,0 Mio. t. Vor dem Hintergrund der Energiewende geht die Kohlenachfrage im Energie- und Stahlsektor seit Jahren zurück. Nach Informationen des Bundesamtes benötigen beispielsweise im Berliner Raum nur noch die Kraftwerke Reuter II und Moabit Kohlelieferungen. Im kommenden Jahrzehnt sollen auch diese beiden Kraftwerke vollständig auf Gas umgestellt werden. An der Mosel wurden französische Kraftwerke ebenfalls von Kohle auf Gas umgestellt. Ähnlich ist die Situation am Neckar; dort gehen nach Stilllegung von Kohlekraftwerken die Ladungsmengen für Binnenschiffe gleichsam zurück. Die Abschwächung der Konjunktur, u.a. im Automobilsektor, wirkte sich nicht zuletzt auf die Nachfrage der chemischen und metallverarbeitenden Industrie aus. Die Beförderungen von chemischen Erzeugnissen sanken in der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 5,3 %, jene von Metallen und Metallerzeugnissen sogar um rund 7,5 %. Die schlechte Getreideernte im Jahr 2018 aufgrund der Dürrephase belastete das Ergebnis der Binnenschifffahrt ebenfalls. Insgesamt nahmen Beförderungen von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um über 0,4 Mio. t bzw. 6,1 % auf rund 6,7 Mio. t zurück. Stimuliert u.a. durch eine verstärkte Nachfrage nach Mineralölprodukten aus der Schweiz wies die Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ im Vergleichszeitraum einen Mengenanstieg um rund 3,3 % auf rund 19,4 Mio. t auf. Neben den monatlichen Bedarfslieferungen wurden nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen vielfach Lagerbestände an Kraftstoffen, Heizöl etc. wieder aufgefüllt. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen hat der Ausbau von Windenergieanlagen durch Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Jahr 2019 spürbar nachgelassen. Dies betrifft die Binnenschifffahrt in besonderem Maße, da sie den Transport von Komponenten für Windkraftanlagen insbesondere im westdeutschen Kanalgebiet häufig übernommen hat.

Abbildung 16: Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2018 und 2019 nach zusammengefassten Güterabteilungen in Mio. t



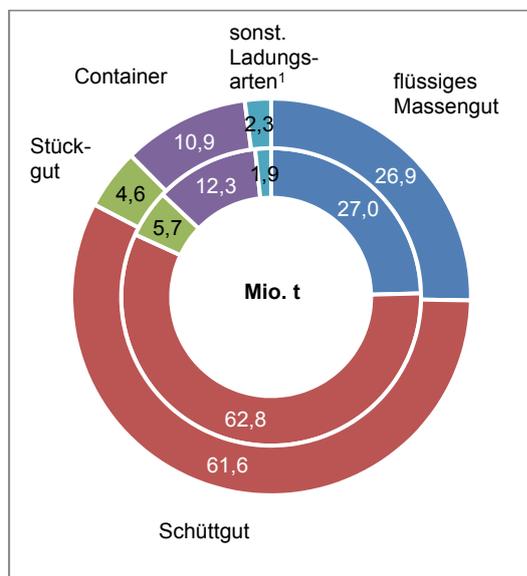
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Abbildungen 17 und 18 differenzieren die Verkehrsleistung und die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Ladungsarten. Demnach sank in der Trockengüterschifffahrt die Beförderungsmenge im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 3,3 Mio. t bzw. 4,0 % auf rund 79,4 Mio. t; die Verkehrsleistung ging von rund 21,4 Mrd. tkm auf rund 20,0 Mrd. tkm zurück. Hohe prozentuale Rückgänge zeigten sich im Vergleichszeitraum bei Beförderungen von Containern und Stückgut. Die Containerverkehre sanken im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 bezogen auf die Tonnage um rund 1,3 Mio. t bzw. 11,0 % auf rund 10,9 Mio. t, bezogen auf die Verkehrsleistung sogar um 12,9 % auf rund 3,0 Mrd. tkm. Transporte von Stückgütern nahmen im Vergleichszeitraum um 19,6 % auf rund 4,6 Mio. t bzw. um 35,2 % auf rund 1,2 Mrd. tkm ab. Hohe absolute Rückgänge waren im 1. Halbjahr 2019 gleichsam bei den Schüttgütern zu verzeichnen. Hier nahm die Transportmenge von rund 62,8 Mio. t im 1. Halbjahr 2018 um rund 2,0 % auf rund 61,6 Mio. t im 1. Halbjahr 2019 ab; die Verkehrsleistung sank um rund 4,2 % auf rund 14,7 Mrd. tkm. Sehr moderat fielen hingegen die Mengenrückgänge in der Tankschifffahrt aus. Im 1. Halbjahr

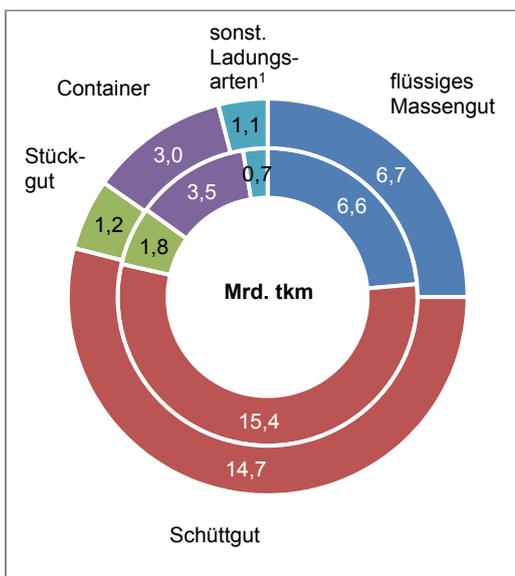
Güterbeförderungen in der Trocken- und Tankgüterschifffahrt

2019 wurden insgesamt 26,9 Mio. t flüssige Massengüter und damit 0,1 Mio. t bzw. 0,4 % weniger als im 1. Halbjahr 2018 mit Tankschiffen auf deutschen Wasserstraßen befördert, hauptsächlich aufgrund rückläufiger Transportmengen von Ölen und Fetten (-7,7 %) sowie mineralisch-chemischen Grundstoffen (-9,7 %); die Beförderungsvolumina von flüssigen Mineralölerzeugnissen stiegen hingegen um rund 13,5 %. Mit rund 6,7 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung im Bereich der flüssigen Massengüter im 1. Halbjahr 2019 um rund 1,1 % über jener des 1. Halbjahres 2018. Hierzu trugen u.a. Beförderungen von Mineralölerzeugnissen nach Basel bei. Entsprechend positiv bewerteten befragte Marktteilnehmer in der ersten Jahreshälfte 2019 die Transportnachfrage in der Tankschifffahrt. Sonstige Ladungsarten wiesen im Vergleichszeitraum Mengen- und Leistungssteigerungen in Höhe von 23,0 % bzw. 49,5 % auf.

**Abbildung 17:** Transportmenge in der Binnenschifffahrt nach Landungsarten im 1. Hj. 2019 (äußerer Ring) und im 1. Hj. 2018 (innerer Ring)



**Abbildung 18:** Transportleistung in der Binnenschifffahrt nach Landungsarten im 1. Hj. 2019 (äußerer Ring) und im 1. Hj. 2018 (innerer Ring)



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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Von den einzelnen Wasserstraßengebieten wiesen im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 lediglich, der Mittellandkanal, das Donauegebiet und das aufkommensmäßig eher unbedeutende Gebiet Brandenburg eine positive Umschlagsentwicklung auf. Im Donauegebiet stieg der Güterumschlag um rund 7,3 % auf rund 1,7 Mio. t, im Gebiet Brandenburg um rund 6,0 % auf knapp 0,9 Mio. t. Hohe prozentuale Umschlagszuwächse erzielten im Vergleichszeitraum dabei im Donauegebiet die Häfen Kelheim (33,3 %) und Straubing (22,0 %) sowie im Gebiet Brandenburg die Häfen Schwedt (166,4 %) und Königs Wusterhausen (18,6 %). Im Mittellandkanalgebiet lag der Güterumschlag im 1. Halbjahr 2019 insgesamt bei rund 7,2 Mio. t und damit um rund 1,8 % über dem Wert des 1. Halbjahres 2018. Dabei verbuchten die Häfen Haldensleben (21,3 %) und Salzgitter (11,2 %) im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 deutliche Umschlagszuwächse. Mit rund

Güterumschlag  
nach Wasser-  
straßengebieten

16,9 Mio. t erreichte der Güterumschlag im westdeutschen Kanalgebiet im 1. Halbjahr 2019 ebenfalls annähernd das Vorjahresniveau (-0,3 %). Größeren Rückgängen in Hamm (-16,9 %) und Lingen (Ems) (-10,1 %) standen Zuwächse u.a. in Lünen (34,6 %) und Bottrop (8,8 %) gegenüber. In den übrigen Wasserstraßengebieten ging der Güterumschlag im Vergleichszeitraum deutlich zurück. Den höchsten absoluten Rückgang verzeichnete das Rheingebiet (Lahn, Main, Mosel, Necker, Saar) mit rund 2,4 Mio. t auf insgesamt rund 83,0 Mio. t. Stark betroffen waren u.a. die Häfen in Köln (-17,5 %) und Karlsruhe (-13,4 %). Im Elbegebiet ging der Güterumschlag im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 0,6 Mio. t auf insgesamt rund 9,7 Mio. t zurück, im Wesergebiet um rund 0,6 Mio. t auf rund 5,2 Mio. t; von Umschlagsrückgängen stark betroffen waren hier u.a. die Häfen Lübeck (-32,8 %) und Brandenburg an der Havel (-15,1 %) bzw. Bremerhaven (rund -23,4 %) und Bremen (-22,0 %). Im Berliner Wasserstraßengebiet sank der Güterumschlag im Vergleichszeitraum um rund 25,6 % auf rund 0,9 Mio. t.

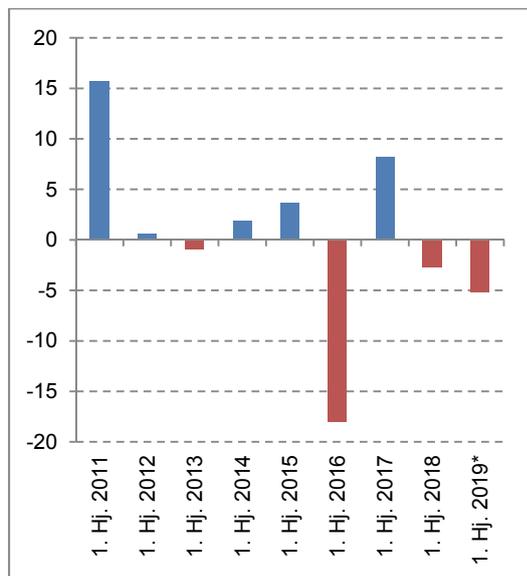
## 5.2 Lage der Binnenschifffahrt

### 5.2.1 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Vor dem Hintergrund der rückläufigen Beförderungsnachfrage und verhaltener Impulse von der Entgeltseite sanken die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 5,2 % (siehe Abbildungen 19 und 20). Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen lagen die Vertragsfrachten in der Tank- und Trockengüterschifffahrt im 1. Halbjahr 2019 in der Regel leicht über jenen des 1. Halbjahres 2018. Binnenschiffer, die ihre Verträge in der zweiten Jahreshälfte 2018 schlossen, konnten dabei zumeist noch bessere Konditionen aushandeln als Unternehmen, die dies im Laufe der ersten Jahreshälfte 2019, mithin zu Zeiten normaler Wasserstände und eines hohen Kapazitätsangebots, taten. Häufig versuchen Auftraggeber über Nebenbedingungen (Kleinwasserzuschläge, Gasölklauseln) zu verhandeln, um das eigene unternehmerische Risiko zu verringern. Die Tagesfrachten sind von einem vergleichsweise hohen Niveau zu Jahresbeginn 2019 ebenfalls gesunken und lagen in der Folge wieder in etwa auf dem niedrigen Niveau des 1. Halbjahres 2018.

Umsatzentwicklung

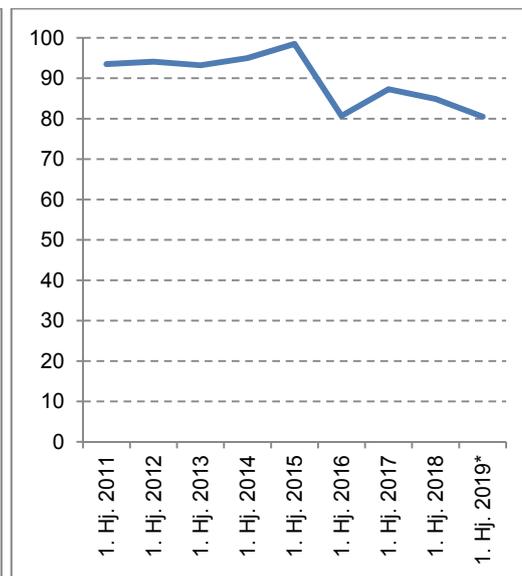
**Abbildung 19:** Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung zum Vorjahreshalbjahr in %



\* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

**Abbildung 20:** Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt in der ersten Jahreshälfte seit 2011, Index (2015=100)



\* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Vor dem Hintergrund steigender Notierungen an den Rohölmärkten sind die Gasölpreise im 1. Halbjahr 2019 weiter angestiegen. Der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl verteuerte sich für die Binnenschifffahrt im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 5,3 %. Einen neuerlichen Anstieg verzeichneten ebenso die Löhne und Gehälter. Nach über zweijährigen Verhandlungen wurde im Mai 2019 ein neuer Tarifvertrag in der Binnenschifffahrt abgeschlossen. Dieser sieht für den Zeitraum vom 1. Mai 2019 bis zum 29. Februar 2020 einen Anstieg der Tarifgehälter um 3,2 Prozent vor. Zum 1. März 2020 ist eine weitere Erhöhung der Tarifgehälter von 1,7 Prozent vereinbart worden. Zusätzlich gab es zum 1. Mai 2019 eine einmalige Sonderzahlung in Höhe von 250 Euro rückwirkend für die Monate März und April 2019. Die neuen Vergütungstabellen beinhalten neben einer Monatsgrundvergütung eine feste Zulage, Schichtzulagen sowie einen täglichen Verpflegungsmehraufwand in Höhe von 24 Euro (bei einer 24 Stunden Fahrt), bzw. 12 Euro (bei 8 Stunden Einsatz). Ferner wurde das Weihnachtsgeld in die monatliche Grundvergütung eingearbeitet. Jenseits dessen führten nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktgesprächen die teilweise sehr langen Wartezeiten in Verbindung mit hohen Liegegeldern in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen im Bereich der Containerbeförderungen zu einer deutlichen Erhöhung der Betriebskosten. Die gesetzlichen Ansprüche der Binnenschiffer auf ein Standgeld gleichen diese Umsatzrückgänge in der Regel nicht aus.

Kostenentwicklung

Grundsätzlich kostenmindernd wirkte die Aufhebung der Schifffahrtsabgaben sowie Hafen- und Ufergelder auf den abgabepflichtigen Bundeswasserstraßen des Tarifes für die Schifffahrtsabgaben auf den norddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich und

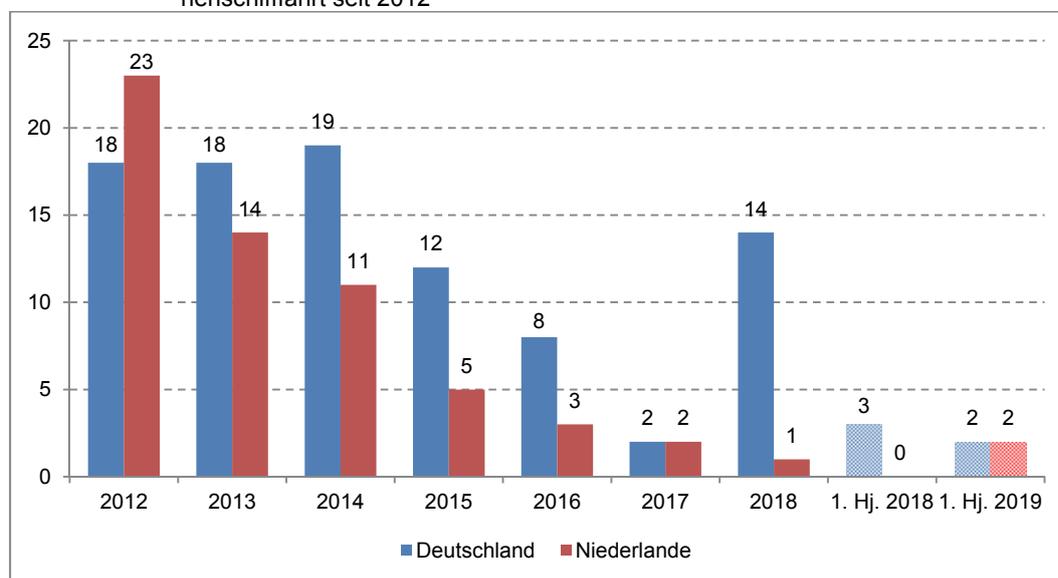
Schifffahrtsabgaben

des Tarifes für die Schifffahrtsabgaben auf den süddeutschen Bundeswasserstraßen im Binnenbereich zum 1.1.2019. Diese betraf sämtliche zuvor abgabepflichtige Flüsse und Kanäle im Bundesgebiet mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals und der Mosel. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen führte diese Maßnahme bei den betroffenen Binnenschifffahrtsunternehmen in der Hauptsache zu einer Senkung der Bürokratiekosten, da Dokumentation und Abrechnung der Schifffahrtsabgaben entfallen sind. Die Ersparnis selbst wurde in der Regel an Verloader bzw. Frachtzahler weitergegeben.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2019 im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ in Deutschland insgesamt zwei Insolvenzverfahren eröffnet. Im 1. Halbjahr 2018 belief sich deren Anzahl auf insgesamt drei (siehe Abbildung 21). In den Niederlanden wurden im 1. Halbjahr 2019 ebenfalls gegen zwei Binnenschifffahrtsunternehmen Insolvenzverfahren eingeleitet. Im 1. Halbjahr 2018 war kein niederländisches Unternehmen davon betroffen. Nach wie vor berichten Marktteilnehmer in Gesprächen mit dem Bundesamt, dass niederländische Kreditinstitute weiterhin bestrebt seien, Insolvenzen hochverschuldeter Partikuliere zu vermeiden, um keine Verluste aus Schiffsfinanzierungen realisieren zu müssen.

Insolvenzen

**Abbildung 21:** Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt seit 2012



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

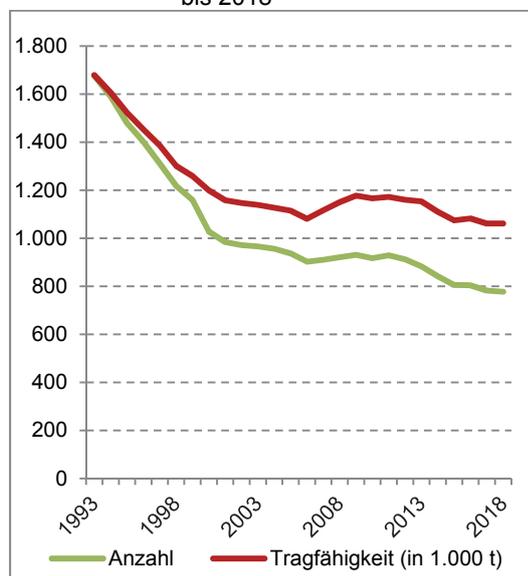
### 5.2.2 Kapazitätsentwicklung

Die Anzahl der Gütermotorschiffe war zuletzt weiter rückläufig. Nach Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt sank die Anzahl der deutschen Gütermotorschiffe im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 0,6 % auf insgesamt 777 Einheiten (2017: 782); die Tragfähigkeit blieb mit rund 1,06 Mio. t konstant, so dass sich die durchschnittliche Tragfähigkeit je Güterschiff leicht erhöhte. Der langfristige Trend zu leis-

Güter- und Tankmotorschiffe

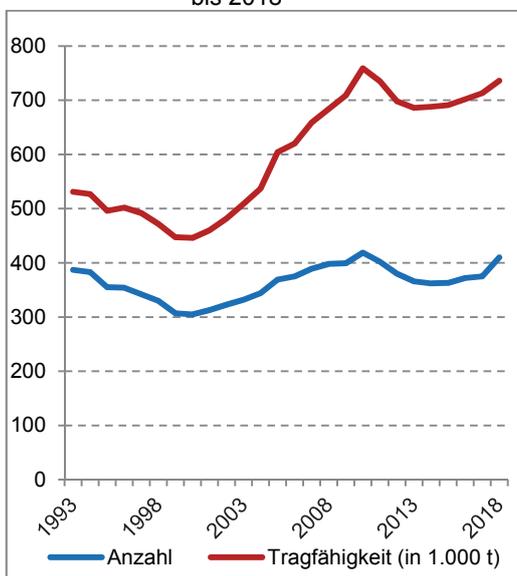
tungsfähigeren, größeren Gütermotorschiffen setzte sich damit fort. Insgesamt standen im Jahr 2018 einem Gütermotorschiffsneubau, 13 Zugängen aus dem Ausland und einem Umbau insgesamt 20 Flottenabgänge, davon 5 Abwrackungen und 15 Verkäufe ins Ausland, gegenüber. Bei den Zugängen lag die durchschnittliche Tragfähigkeit je Gütermotorschiff bei rund 1.627 t, bei den Abgängen bei rund 1.217 t. Bei längerfristiger Betrachtung betrug der Rückgang der Tragfähigkeit der deutschen Gütermotorschiffsflotte zwischen 1993 und 2018 rund 36,8 %; die Anzahl der Gütermotorschiffe sank um rund 53,7 % (siehe Abbildung 22). Eine gänzlich andere Entwicklung zeigte sich in den letzten Jahren in der deutschen Tankmotorschiffsflotte. Im Zeitraum von 1993 bis 2018 stieg deren Tragfähigkeit um rund 38,6 % auf zuletzt rund 0,74 Mio. t, die Anzahl der Einheiten um rund 5,9 % auf zuletzt 410 (siehe Abbildung 23). Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies eine Bestandszunahme um 35 Einheiten bzw. rund 9,3 %. Dabei standen 52 Neuzugängen, davon jeweils 10 Neubauten bzw. Zugänge aus dem Ausland sowie 32 sonstige Zugänge (z.B. Neuvermessungen), insgesamt 17 Abgänge, darunter 14 Verkäufe ins Ausland, gegenüber. Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen investieren Binnenschiffahrtsunternehmen zunehmend in emissionsärmere Antriebstechnologien bzw. versuchen, durch den Einbau entsprechender Filter den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Bestandsmotoren zu reduzieren.

**Abbildung 22:** Kapazitätsentwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte im Zeitraum von 1993 bis 2018



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung.

**Abbildung 23:** Kapazitätsentwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte im Zeitraum von 1993 bis 2018



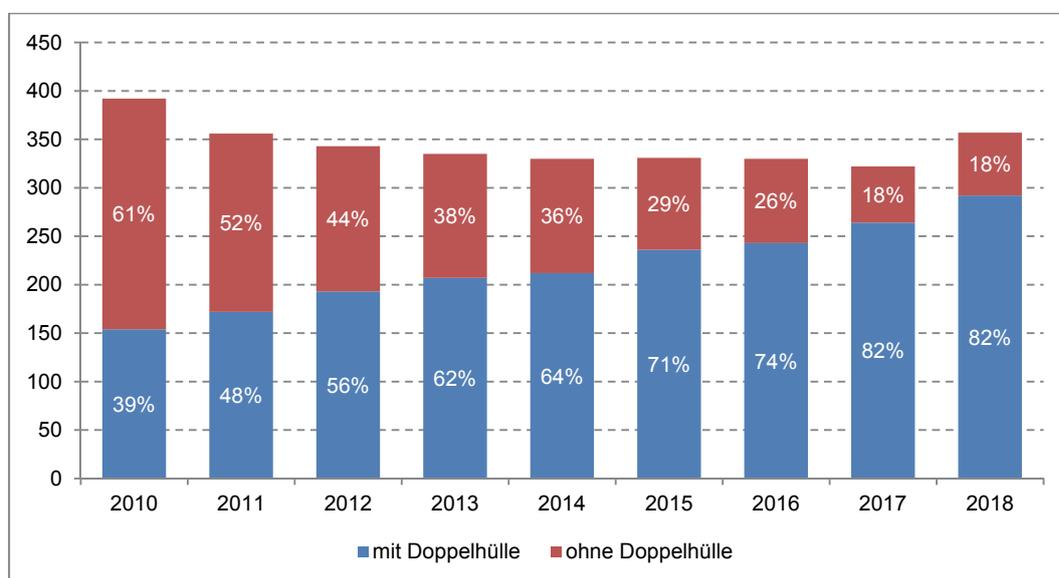
Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung.

Hintergrund des Investitionsprogramms in der Tankschifffahrt waren im Wesentlichen privatwirtschaftliche Anforderungen sowie schärfere Vorgaben des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), nach denen bestimmte umwelt- und gesundheitsgefährdende Stoffe, mithin praktisch alle Gefahrgüter, spätestens mit Ablauf des 31.12.2018 nicht mehr in

Einhüllen-/Doppelhüllenschiffe

Einhüllentankschiffen, sondern nur noch in Doppelhüllenschiffen transportiert werden dürfen. In einer ersten Stufe wurde bereits ab 2013 der Einsatz von Doppelhüllenschiffen vorwiegend für chemische Produkte festgelegt. In einer zweiten Stufe kamen zum 1. Januar 2015 Benzin, Naphtha und weitere benzinähnliche Produkte hinzu. Seit dem 1. Januar 2019 ist der Einsatz von Doppelhüllenschiffen auch für Diesel und Heizöl zwingend vorgeschrieben. Seitdem können Eihüllentankschiffe nur noch für ungefährliche Güter, beispielsweise Trinkwasser, eingesetzt werden. Abbildung 24 zeigt die Anteilsentwicklung von Doppelhüllenschiffen in der deutschen Tankschiffahrtsflotte im Zeitraum von 2010 bis 2018. Demnach erhöhte sich der Anteil von Doppelhüllenschiffen von rund 39 % im Jahr 2010 und auf rund 82 % im Jahr 2018; der Anteil der Eihüllentankschiffe ging entsprechend von rund 61 % auf 18 % zurück.

**Abbildung 24:** Anteilsentwicklung der Doppelhüllenschiffe an der deutschen Tankschiffahrtsflotte im Zeitraum von 2010 bis 2018



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

### 5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Vor dem Hintergrund der Konjunkturabschwächung ging das Gesamtvolumen der Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 0,17 Mio. TEU bzw. 12,5 % auf rund 1,17 Mio. TEU zurück (siehe Tabelle 8). Der Transport beladener Container verringerte sich dabei um rund 13,3 % auf insgesamt rund 0,80 Mio. TEU, Leercontainerbeförderungen nahmen um rund 10,7 % auf rund 0,37 Mio. TEU ab. Die Gesamttonnage nahm im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 11,0 % auf rund 10,92 Mio. t, die Anzahl der Ladungsträger um rund 12,6 % auf rund 0,74 Mio. Einheiten ab. Ursächlich war die stark rückläufige Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr (einschließlich Durchgangsverkehr); der Binnenverkehr verzeichnete im 1. Halbjahr 2019 hingegen leichte Zuwächse. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 nahm er um rund 3,9 % auf rund 0,18 Mio. TEU

Containeraufkommen

zu. Dabei erhöhte sich die Anzahl der Ladungsträger um rund 1,1 % auf rund 0,11 Mio. Einheiten und die beförderte Gesamttonnage um rund 1,4 % auf rund 1,32 Mio. t. Im grenzüberschreitenden Empfang gingen die Containerbeförderungen im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um 10,1 % auf insgesamt rund 0,45 Mio. TEU zurück, im grenzüberschreitenden Versand von deutschen zu ausländischen Häfen um 12,8 % auf rund 0,46 Mio. TEU. Die höchsten prozentualen Rückgänge wiesen im 1. Halbjahr 2019 die Durchgangsverkehre auf. Sie sanken im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 39,5 % auf rund 0,09 Mio. TEU; die beförderte Gesamttonnage nahm dabei um rund 19,6 % auf rund 1,02 Mio. t ab.

Tabelle 8: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im 1. Halbjahr 2019

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t)	10,92	1,32	3,36	5,22	1,02
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	0,74	0,11	0,28	0,29	0,05
TEU (in Mio.)	1,17	0,18	0,45	0,46	0,09
<i>Veränderung 1. Halbjahr 2019 ggü. 1. Halbjahr 2018 in %</i>					
Beförderungsmenge (Mio. t)	-11,0	1,4	-9,5	-12,8	-19,6
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	-12,6	1,1	-9,5	-12,7	-39,6
TEU (in Mio.)	-12,5	3,9	-10,1	-12,8	-39,5

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Im Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im 1. Halbjahr 2019 rund 1,07 Mio. TEU bzw. rund 91,2 % des gesamten Containeraufkommens in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen befördert (1. Halbjahr 2018: 93,3 %), hauptsächlich im Verkehr mit den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam (siehe Tabelle 9). Die Quell-/Zielverkehre mit Rotterdam sanken dabei im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 um rund 10,8 % auf rund 0,54 Mio. TEU, die Verkehre mit Antwerpen um rund 12,9 % auf rund 0,43 Mio. TEU. Während die beiden Häfen im Verkehr mit französischen Binnenhäfen leichte Zuwächse aufwiesen, nahmen die Verkehre mit der Schweiz im Vergleichszeitraum ab. Die meisten Containerverkehre fanden zwischen Rotterdam und Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz statt. Neben der konjunkturellen Entwicklung wurden die Seehafen-Hinterlandverkehre nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen zeitweise durch neuerliche Abfertigungsprobleme bei der Containerverladung in Rotterdam und Antwerpen belastet. Teilweise verzeichneten Binnenschiffe in Rotterdam Wartezeiten von bis zu 70 Stunden. Die Seehafen-Hinterlandverkehre Hamburgs und der Bremischen Häfen beschränkten sich im 1. Halbjahr 2019 auf deutsche Binnenhäfen. In Hamburg stieg der Containerumschlag im Vergleich zum 1. Halbjahr 2018 leicht um rund 8 Tsd. TEU auf insgesamt rund 71 Tsd. TEU, in den Bremischen Häfen sank er hingegen um rund 7 Tsd. TEU auf insgesamt rund 26 Tsd. TEU.

Seehafen-Hinterlandverkehre

**Tabelle 9:** Containerbeförderungen im Seehafen-Hinterlandverkehr nach Staaten im 1. Halbjahr 2019 in TEU

Empfangs-/Versandregion	Hafen				
	Amsterdam	Antwerpen	Bremen	Hamburg	Rotterdam
<i>Deutschland</i>					
Baden-Württemberg	42	46.801	0	0	36.242
Bayern	24		0	0	146
Berlin	0	0	0	117	0
Brandenburg	0	0	0	0	0
Bremen	0	0	25.661	6	0
Hamburg	0	0	0	0	0
Hessen	0	33.396	0	0	28.541
Mecklenburg-Vorpomm.	0	0	0	0	0
Niedersachsen	118	2.798	568	44.281	60
Nordrhein-Westfalen	2.153	149.814	52	3.580	307.980
Rheinland-Pfalz	18	149.548	0	0	129.604
Saarland	0	0	0	0	0
Sachsen	0	0	0	1.255	0
Sachsen-Anhalt	0	0	0	21.547	0
Schleswig-Holstein	0	0	0	186	0
Zusammen	2.355	382.356	26.281	70.972	502.573
<i>Ausland</i>					
Belgien	0	0	0	0	0
Frankreich	266	31.916	0	0	23.642
Schweiz	0	8.904	0	0	13.304
Übrige Staaten	0	3.017	0	0	0
Zusammen	266	43.837	0	0	36.946

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

**Anhang A****Tabelle A: Kabotage und Kabotage-Durchdringungsrate nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird, für die Jahre 2011 bis 2018**

Land	Kabotage in Mio. tkm								Kabotage-Durchdringungsrate in %									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	d 18/17	d 18/11	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Belgien	1.141,3	1.096,6	1.369,3	1.244,0	1.504,0	1.797,1	1.935,9	1.137,1	-41,3	-0,4	5,07	4,79	5,53	4,99	5,45	6,26	7,02	4,14
Bulgarien	12,6	5,3	18,8	9,4	22,9	12,0	8,2	8,9	9,1	-28,9	0,19	0,08	0,26	0,14	0,32	0,16	0,10	0,11
Tschechien	84,0	85,1	63,5	96,1	310,0	192,9	k.A.	199,3	-	137,3	0,56	0,59	0,41	0,57	1,44	0,85	-	0,84
Dänemark	323,5	348,7	357,0	331,0	355,3	325,0	427,7	414,1	-3,2	28,0	2,62	2,76	2,84	2,49	2,76	2,43	3,29	3,32
Deutschland (bis 19)	6.716,8	8.338,5	9.976,2	12.157,9	12.482,9	16.221,6	20.346,0	18.987,9	-6,7	182,7	2,55	3,29	3,88	4,57	4,58	5,83	7,21	6,66
Estland	2,8	13,5	33,7	2,8	12,7	24,2	15,1	43,4	188,4	1.472,0	0,18	0,84	2,08	0,18	0,83	1,34	0,92	2,53
Irland	164,5	146,5	234,0	152,3	205,6	169,5	k.A.	191,6	-	16,4	2,22	2,00	3,24	2,00	2,66	1,84	-	2,04
Griechenland	195,8	72,4	131,7	221,3	58,5	161,6	161,9	97,8	-39,6	-50,1	1,16	0,45	1,04	1,46	0,39	1,05	1,04	0,63
Spanien	703,2	639,4	976,0	1.149,2	1.288,6	1.311,3	k.A.	1.561,5	-	122,0	0,49	0,48	0,76	0,89	0,92	0,90	-	0,98
Frankreich	6.130,1	6.313,7	7.451,2	7.700,5	8.478,2	9.850,1	11.446,4	10.420,8	-9,0	70,0	3,52	3,88	4,57	4,85	5,66	6,39	6,84	6,05
Kroatien	1,0	1,1	2,7	1,1	1,3	7,0	9,7	16,6	71,8	1.539,3	0,02	0,03	0,06	0,03	0,03	0,18	0,23	0,39
Italien	1.468,1	1.301,1	1.797,8	1.769,2	1.919,1	1.916,9	2.260,9	1.780,0	-21,3	21,2	1,14	1,15	1,58	1,70	1,81	1,88	2,07	1,57
Lettland	8,0	4,6	4,7	17,3	13,5	19,3	7,8	36,7	368,5	357,2	0,31	0,18	0,17	0,65	0,50	0,70	0,25	1,07
Litauen	6,8	6,9	74,4	28,3	21,4	28,9	53,0	133,5	151,8	1.850,2	0,30	0,28	2,87	1,02	0,73	0,97	1,65	3,56
Luxemburg	19,5	6,9	11,6	9,7	18,1	21,4	k.A.	13,3	-	-31,9	2,92	0,65	1,47	0,86	2,53	2,89	-	-
Ungarn	71,5	49,8	47,2	61,0	56,5	64,7	60,6	79,3	31,0	11,0	0,69	0,55	0,51	0,64	0,55	0,56	0,51	0,61
Niederlande	495,7	501,1	566,9	767,5	730,9	1.056,7	897,0	790,2	-11,9	59,4	1,66	1,78	1,68	2,27	2,20	2,99	2,62	2,27
Österreich	543,6	718,2	760,9	773,7	784,9	923,6	952,6	1.048,0	10,0	92,8	3,75	4,99	5,34	5,21	5,04	5,52	5,57	6,06
Polen	69,6	103,8	68,0	89,0	98,8	175,9	k.A.	125,7	-	80,7	0,08	0,12	0,07	0,09	0,09	0,16	-	0,11
Portugal	30,3	76,1	45,4	38,9	47,6	71,9	53,3	117,2	119,6	286,8	0,24	0,76	0,47	0,39	0,44	0,69	0,50	1,10
Rumänien	31,2	124,1	48,9	56,8	73,7	63,9	108,0	64,4	-40,4	106,3	0,26	0,97	0,39	0,47	0,61	0,48	0,79	0,45
Slowenien	11,6	8,6	8,2	10,6	9,7	10,5	42,6	33,0	-22,6	183,8	0,54	0,47	0,43	0,52	0,47	0,50	1,84	1,45
Slowakei	68,5	98,2	84,3	104,8	119,8	110,8	96,3	99,4	3,3	45,2	1,39	1,91	1,83	2,03	2,25	1,92	1,51	1,52
Finnland	44,3	68,5	54,6	85,9	105,6	64,6	93,0	97,2	4,5	119,6	0,19	0,31	0,26	0,42	0,49	0,26	0,35	0,37
Schweden	1.022,4	795,2	1.236,4	1.336,8	1.397,5	1.731,9	1.641,0	1.575,1	-4,0	54,1	3,23	2,76	4,21	3,60	3,59	4,27	4,12	3,76
Vereinigtes Königreich	1.042,7	1.052,4	1.052,6	1.399,9	1.462,3	1.825,3	1.583,2	1.175,2	-25,8	12,7	0,73	0,74	0,80	1,09	1,02	1,17	1,01	0,73
<b>EU-28 insgesamt</b>	<b>20.409,4</b>	<b>21.976,3</b>	<b>26.475,7</b>	<b>29.614,9</b>	<b>31.559,4</b>	<b>38.158,6</b>	-	<b>40.247,2</b>	-	<b>97,2</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>EU-15 insgesamt</b>	<b>20.041,8</b>	<b>21.475,2</b>	<b>26.021,6</b>	<b>29.137,7</b>	<b>30.819,2</b>	<b>37.448,5</b>	-	<b>39.406,9</b>	-	<b>96,6</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>EU-13 insgesamt</b>	<b>367,6</b>	<b>501,1</b>	<b>454,1</b>	<b>477,2</b>	<b>740,2</b>	<b>710,1</b>	-	<b>840,3</b>	-	<b>128,6</b>	-	-	-	-	-	-	-	-

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

Für Malta und Zypern werden von Eurostat keine Daten ausgewiesen.

Nicht enthalten sind in den Daten Kabotageleistungen von Fahrzeugen aus Griechenland in den Zeiträumen von 2011 bis 2012 und 2014 bis 2018, von Fahrzeugen aus Kroatien im Zeitraum von 2011 bis 2014 sowie von Fahrzeugen aus Luxemburg im Jahr 2018.

Für das Jahr 2017 werden von Eurostat für einzelne Staaten keine bzw. offensichtlich unvollständige Daten ausgewiesen. Sie werden mit dem Kürzel (k.A.) belegt. Eine Ausweisung von Gesamtwerten ist daher für das Jahr 2017 nicht sinnvoll.

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

Quelle: Eurostat (Stand: 04.10.2019). Eigene Berechnungen.

**Anhang B****Tabelle B: Straßenkabotage durch Verkehrsumtnehmer aus den Meldeländern im Zeitraum von 2010 bis 2018**

Melde land	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	d 11/10	d 12/11	d 13/12	d 14/13	d 15/14	d 16/15	d 17/16	d 18/17
	Kabotage in Mio. tkm										Veränderung in %						
Polen	3.919,9	3.796,6	5.284,6	7.378,8	8.634,2	9.549,7	12.972,0	17.896,7	16.637,4	-3,1	39,2	39,6	17,0	10,6	35,8	38,0	-7,0
Litauen	74,2	81,9	160,3	311,1	506,1	917,8	1.404,1	2.567,3	3.884,6	10,2	95,8	94,1	62,7	81,4	53,0	82,8	51,3
Rumänien	66,4	207,1	504,9	1.007,9	1.402,7	1.755,4	3.038,5	3.921,1	3.724,7	211,8	143,8	99,6	39,2	25,1	73,1	29,0	-5,0
Spanien	1.685,1	1.831,7	1.948,9	2.353,4	2.177,0	2.472,9	2.372,3	2.780,9	2.718,5	8,7	6,4	20,8	-7,5	13,6	-4,1	17,2	-2,2
Niederlande	2.720,0	2.549,5	2.508,5	2.570,2	2.428,9	2.274,7	1.961,7	1.958,0	1.861,5	-6,3	-1,6	2,5	-5,5	-6,3	-13,8	-0,2	-4,9
Deutschland	1.975,3	2.028,0	1.763,6	1.789,3	1.774,6	1.791,8	1.614,4	1.659,8	1.531,7	2,7	-13,0	1,5	-0,8	1,0	-9,9	2,8	-7,7
Slowakei	527,6	646,5	831,6	859,7	1.138,2	1.309,6	1.447,3	1.385,7	1.263,2	22,5	28,6	3,4	32,4	15,1	10,5	-4,3	-8,8
Portugal	652,7	824,5	903,8	1.189,7	1.457,5	1.199,0	1.307,8	1.340,7	1.112,3	26,3	9,6	31,6	22,5	-17,7	9,1	2,5	-17,0
Ungarn	420,6	550,0	690,4	878,5	1.000,2	953,3	1.146,2	1.227,3	1.069,4	30,8	25,5	27,3	13,9	-4,7	20,2	7,1	-12,9
Bulgarien	866,5	764,4	1015,6	1178,0	1536,4	1502,0	2576,0	2.163,2	1.017,8	-11,8	32,9	16,0	30,4	-2,2	71,5	-16,0	-52,9
Luxemburg	2.071,7	1.844,5	1.396,9	1.763,7	1.943,1	1.695,4	1.741,2	1.622,0	k.A.	-11,0	-24,3	26,3	10,2	-12,7	2,7	-6,8	-
Slowenien	407,4	503,3	475,1	550,6	653,2	764,7	935,9	1.059,3	991,2	23,5	-5,6	15,9	18,6	17,1	22,4	13,2	-6,4
Belgien	1.363,4	1.098,8	947,5	944,3	953,0	1.528,4	1.629,3	1.326,3	962,4	-19,4	-13,8	-0,3	0,9	60,4	6,6	-18,6	-27,4
Lettland	217,4	259,4	330,3	312,4	453,5	684,4	816,6	1.028,6	920,9	19,3	27,3	-5,4	45,1	50,9	19,3	26,0	-10,5
Italien	538,5	413,8	359,7	339,3	451,7	406,9	501,6	465,0	597,0	-23,2	-13,1	-5,6	33,1	-9,9	23,3	-7,3	28,4
Österreich	609,1	497,6	514,1	611,5	587,3	467,9	487,5	478,7	549,4	-18,3	3,3	19,0	-4,0	-20,3	4,2	-1,8	14,8
Tschechien	545,5	937,4	1219,0	1344,0	1371,0	1147,9	986,5	613,9	463,9	71,8	30,0	10,3	2,0	-16,3	-14,1	-37,8	-24,4
Estland	267,6	272,7	311,0	280,5	366,9	447,2	498,7	343,8	390,1	1,9	14,0	-9,8	30,8	21,9	11,5	-31,1	13,5
Frankreich	346,6	313,0	250,4	297,4	299,1	185,0	248,7	281,6	378,8	-9,7	-20,0	18,8	0,6	-38,1	34,4	13,2	34,5
Irland	347,5	317,6	253,1	216,4	194,7	243,0	243,5	304,4	242,9	-8,6	-20,3	-14,5	-10,0	24,8	0,2	25,0	-20,2
Verein. Königreich	282,5	254,8	233,7	336,3	190,2	258,0	243,5	309,4	223,5	-9,8	-8,3	43,9	-43,4	35,6	-5,6	27,1	-27,8
Kroatien	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	19,2	51,9	160,9	186,0	-	-	-	-	-	170,9	209,9	15,6
Dänemark	309,8	370,6	389,4	321,2	360,5	384,8	245,1	216,0	175,7	19,6	5,1	-17,5	12,2	6,7	-36,3	-11,9	-18,7
Finnland	138,4	118,0	110,1	239,4	249,9	208,0	249,4	200,7	122,0	-14,8	-6,7	117,5	4,4	-16,8	19,9	-19,5	-39,2
Schweden	179,5	144,0	139,8	101,5	99,4	57,2	70,7	130,2	83,5	-19,7	-2,9	-27,4	-2,0	-42,5	23,7	84,1	-35,8
Griechenland	k.A.	k.A.	k.A.	2,7	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	-	-	-	-	-	-	-	-

k.A. - keine Angaben.

Quelle: Eurostat (Stand: 18.12.2019). Eigene Berechnungen.

**Anhang C****Tabelle C: Kabotage in Deutschland im Zeitraum von 2010 bis 2018 nach Herkunftsstaaten der Fahrzeuge**

Land	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Veränderung in %			Anteile in %				
										d 15/14	d 16/15	d 17/16	d 18/17	2015	2016	2017	2018
<b>Insgesamt</b>	<b>6.045,5</b>	<b>6.716,8</b>	<b>8.338,5</b>	<b>9.976,2</b>	<b>12.157,9</b>	<b>12.482,9</b>	<b>16.221,6</b>	<b>20.346,0</b>	<b>18.987,9</b>	<b>2,7</b>	<b>30,0</b>	<b>25,4</b>	<b>-6,7</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<i>darunter:</i>																	
Belgien	217,3	133,0	126,3	103,3	93,2	182,6	119,8	110,0	93,9	95,8	-34,4	-8,2	-14,6	1,5	0,7	0,5	0,5
Bulgarien	170,6	61,6	338,2	172,1	583,1	368,4	465,4	562,3	299,4	-36,8	26,3	20,8	-46,8	3,0	2,9	2,8	1,6
Dänemark	72,4	118,3	113,2	90,9	89,1	106,2	56,2	57,0	20,7	19,2	-47,1	1,4	-63,6	0,9	0,3	0,3	0,1
Estland	31,3	40,2	45,9	39,1	57,3	92,9	116,9	55,4	55,1	62,1	25,9	-52,6	-0,6	0,7	0,7	0,3	0,3
Finnland	28,6	-	-	-	-	-	46,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frankreich	63,2	41,6	25,9	32,1	41,6	34,3	38,4	54,5	81,1	-17,6	11,9	42,0	48,9	0,3	0,2	0,3	0,4
Griechenland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Irland	-	-	17,1	-	4,4	6,0	4,1	13,5	3,3	-	-	230,0	-75,4	-	0,0	0,1	0,0
Italien	264,2	167,2	199,2	154,4	189,6	158,0	165,0	223,7	227,1	-16,7	4,4	35,6	1,5	1,3	1,0	1,1	1,2
Kroatien	-	-	-	-	-	19,2	47,1	110,8	108,4	-	-	-	-2,2	-	-	-	0,6
Lettland	60,8	59,4	79,1	74,4	157,0	228,0	226,6	201,5	163,1	45,2	-0,6	-11,1	-19,1	1,8	1,4	1,0	0,9
Litauen	21,4	30,8	64,7	135,8	162,6	271,0	463,6	897,8	1.295,3	66,7	71,1	93,6	44,3	2,2	2,9	4,4	6,8
Luxemburg	461,2	398,1	407,3	365,6	400,5	268,7	287,4	218,0	-	-32,9	7,0	-24,1	-	2,2	1,8	1,1	-
Niederlande	1.168,0	1.242,4	1.147,3	1.449,0	1.196,3	1.138,8	962,2	960,0	1.006,3	-4,8	-15,5	-0,2	4,8	9,1	5,9	4,7	5,3
Österreich	432,3	417,3	424,4	498,4	474,3	375,2	392,2	370,2	448,0	-20,9	4,5	-5,6	21,0	3,0	2,4	1,8	2,4
Polen	1.800,1	2.140,1	3.363,1	4.431,2	5.878,3	6.389,8	9.277,8	13.117,0	12.031,6	8,7	45,2	41,4	-8,3	51,2	57,2	64,5	63,4
Portugal	44,5	90,3	28,7	31,9	41,4	32,8	40,3	60,5	18,1	-20,9	23,1	50,0	-70,1	0,3	0,2	0,3	0,1
Rumänien	18,9	58,7	152,0	332,4	472,3	582,2	1.139,0	1.264,0	1.184,8	23,3	95,6	11,0	-6,3	4,7	7,0	6,2	6,2
Schweden	114,6	111,0	70,5	63,4	35,5	8,8	18,2	-	38,1	-75,1	106,2	-	-	0,1	0,1	-	0,2
Slowakei	136,0	211,0	251,7	256,3	442,3	462,7	480,9	466,2	411,1	4,6	3,9	-3,1	-11,8	3,7	3,0	2,3	2,2
Slowenien	179,2	193,9	229,0	203,0	258,4	374,9	434,7	467,7	418,0	45,1	16,0	7,6	-10,6	3,0	2,7	2,3	2,2
Spanien	137,3	90,3	85,4	87,3	100,4	46,6	86,4	79,3	95,3	-53,6	85,5	-8,2	20,2	0,4	0,5	0,4	0,5
Tschechien	327,9	630,1	769,0	898,2	853,7	664,2	635,1	427,1	316,9	-22,2	-4,4	-32,7	-25,8	5,3	3,9	2,1	1,7
Ungarn	177,7	252,8	302,8	419,9	502,3	503,3	616,0	610,9	526,5	0,2	22,4	-0,8	-13,8	4,0	3,8	3,0	2,8
Verein. Königreich	23,4	4,7	6,2	6,7	9,9	21,7	16,0	7,1	0,6	119,2	-26,1	-55,7	-91,6	0,2	0,1	0,0	0,0

(-) Nicht verfügbar.

Quelle: Eurostat (Stand: 18.12.2019). Eigene Berechnungen.



## Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr  
Werderstraße 34  
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80  
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: Januar 2020

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

**... aktiv für den Güterverkehr**

---