



Bundesaamt
für Logistik
und Mobilität

Marktbeobachtung Güterverkehr

Bericht Herbst 2022

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Gesamtentwicklung	4
2.1	Volkswirtschaftliche Entwicklung	4
2.2	Verkehrliche Entwicklung	6
2.2.1	Gesamtverkehr	6
2.2.2	Verkehr nach Güterabteilungen	8
3	Straßengüterverkehr	11
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	11
3.1.1	Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	11
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen	15
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	16
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	17
4	Eisenbahngüterverkehr	26
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	26
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	28
4.3	Kombinierter Verkehr Straße - Schiene	33
5	Binnenschiffsgüterverkehr	36
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	36
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	40
5.3	Kapazitätsentwicklung	44
5.4	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	46

1 Zusammenfassung

Die deutsche Wirtschaft ist in den ersten drei Quartalen 2022 trotz schwieriger weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen mit anhaltender Corona-Pandemie, dem Krieg in der Ukraine, steigenden Preisen, Friktionen in den globalen Lieferketten und Lieferengpässen bei bestimmten Waren, Bauteilen und Rohstoffen, die sich auf zahlreiche Branchen auswirkten, gewachsen. Während der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen und der Schienengüterverkehr¹ im 1. Halbjahr 2022 eine höhere Transportnachfrage verzeichneten, reichte die Binnenschifffahrt nicht an ihr Niveau aus dem 1. Halbjahr 2021 heran. Allerdings fielen die Verkehrsleistungszuwächse auf der Straße und der Schiene mit rund 0,4 % bzw. rund 0,7 % im Vergleichszeitraum moderat aus; die Binnenschifffahrt verzeichnete trotz eines deutlichen Anstiegs der Kohlebeförderungen insgesamt eine Abnahme von rund 1,6 %.

Gesamtentwicklung

Den Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen kennzeichneten im 1. Halbjahr 2022 Leistungszuwächse im gewerblichen Verkehr (+0,4 %) und im Werkverkehr (+0,8 %). Maßgeblich waren Zuwächse im Binnenverkehr; die grenzüberschreitenden Verkehre entwickelten sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 bei beiden Verkehrsarten rückläufig. Aufkommenssteigerungen u.a. bei Kokerei- und Mineralölerzeugnissen, sonstigen Mineralerzeugnissen und Sammelgut standen u.a. Abnahmen bei Fahrzeugtransporten gegenüber. So verstärkten sich im Jahr 2022 für die Automobilindustrie die im Zuge der Corona-Pandemie entstandenen Friktionen in den globalen Lieferketten, die bereits im Jahr 2021 zu Lieferverzögerungen bzw. längeren Lieferzeiten geführt hatten, zeitweilig durch kriegsbedingte Lieferengpässe ukrainischer Zulieferunternehmen. Die teils erheblichen Verfügbarkeitsprobleme bei den Fahrzeug- und Aufbauherstellern beeinträchtigten auch die Entwicklung der Lkw-Neuzulassungen in Deutschland. Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßengüterverkehr, Umzugstransporte“ stiegen im Vorjahresvergleich im 1. Quartal 2022 um rund 15,3 % und im 2. Quartal 2022 um rund 15,1 %, im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ um rund 20,3 % bzw. rund 21,8 %. Maßgeblich war der hohe Anstieg der Frachtraten, der durch teils sehr hohe Kostensteigerungen bei Dieselmotorkraftstoff, Energie, weiteren Betriebsmitteln, Löhnen und Gehältern sowie eine Verknappung des Laderaumangebots im Frühjahr und Sommer 2022 im Zuge des Ukraine-Krieges befördert wurde. Trotz weitverbreiteter Akzeptanz der verladenden Wirtschaft waren Entgeltsteigerungen nach Unternehmensangaben nicht in allen Fällen ausreichend, um die hohen Kostensteigerungen vollständig zu kompensieren. Nachdem die Anzahl der Insolvenzverfahren im Jahr 2021 auf den niedrigsten Stand seit Jahren gefallen war, verzeichnete sie im 1. Halbjahr 2022 einen Anstieg. Die ohnehin angespannte Fahrpersonalsituation in Deutschland hat sich im Zuge des Ukraine-Krieges weiter verschärft.

Straßengüterverkehr

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

Im Schienengüterverkehr² wiesen im 1. Halbjahr 2022 vor allem die Durchgangsverkehre Zuwächse auf; die Beförderungsmengen im Binnenverkehr stiegen ebenfalls. Im grenzüberschreitenden Empfang und Versand zeigten sich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 hingegen Rückgänge. Zu den Wachstumstreibern zählten Kokerei- und Mineralölerzeugnisse, Fahrzeugbeförderungen sowie – trotz starker Beeinträchtigungen in der Bahnfertigung in den deutschen Containerhäfen aufgrund anhaltender, teils massiver Schiffsverspätungen – der Kombinierte Verkehr. Mit Mengen- und Leistungszuwächsen in Höhe von rund 1,7 % bzw. 1,8 % fiel das Wachstum im Kombinierten Verkehr im Vergleichszeitraum allerdings deutlich niedriger als im Jahr 2021 aus. In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld stieg der Branchenumsatz im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 3,3 %. Neben den o.g. Nachfragesteigerungen waren hierfür Entgeltsteigerungen maßgeblich, die durch teils sehr hohe Kostensteigerungen bei Energie, weiteren Betriebsmitteln sowie Löhnen und Gehältern befördert wurden. Im Rahmen von Unternehmensbefragungen des Bundesamtes bewerteten Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Ertragslage im 1. Halbjahr 2022 überwiegend als befriedigend bis gut. Als limitierende Faktoren für die eigene Geschäftsentwicklung wurden vor allem fehlendes Personal sowie in Teilen eine eingeschränkte Verfügbarkeit von rollendem Material genannt. Weitere Hemmnisse für den Schienengüterverkehr resultieren nach Unternehmensangaben aus der anhaltend hohen Bautätigkeit im Netz und dessen Störanfälligkeit.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt verzeichnete in der ersten Jahreshälfte 2022 Mengen- und Leistungsrückgänge in Höhe von rund 1,2 % bzw. 1,6 %. Zwar führte die Substituierung von Gas durch Kohle zur Verstromung infolge des starken Anstiegs der Gaspreise zu einer deutlichen Zunahme der Kohlebeförderungen. Diesen standen jedoch Rückgänge bei vielen anderen Güterabteilungen gegenüber. Der Branchenumsatz stieg im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 dennoch um rund 41,2 % und erreichte damit das höchste Niveau seit Jahren. Maßgeblich war im Wesentlichen der Anstieg der Frachtraten, der vor allem auf teils sehr hohe Kostensteigerungen bei Gasöl, Energie und weiteren Betriebsmitteln zurückzuführen war. Befördert wurde die Frachtenentwicklung zudem durch vorübergehende Niedrigwasserphasen im Frühjahr 2022, im Zuge derer Kleinwasserzuschläge erhoben wurden und es zeitweise zu einer Verknappung des zur Verfügung stehenden Frachtraums kam. Eine hohe Nachfrage bestand insbesondere für kleinere Binnenschiffe. Die Zahl der Insolvenzverfahren in der gewerblichen Güterschifffahrt bewegte sich im 1. Halbjahr 2022 weiter auf niedrigem Niveau; der Fachkräftebedarf stieg spürbar an. Die Gewinnung von Auszubildenden und gut ausgebildetem Schiffspersonal stellt die Branche vor große Herausforderungen. Vor dem Hintergrund anhaltender Friktionen in den globalen Lieferketten, die sich u.a. in längeren Umlaufzeiten von Seeschiffen und Containern niederschlugen, sank das auf deutschen Wasserstraßen beförderte Containervolumen in TEU im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 10,0 %.

Binnenschifffahrt

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

2 Gesamtentwicklung

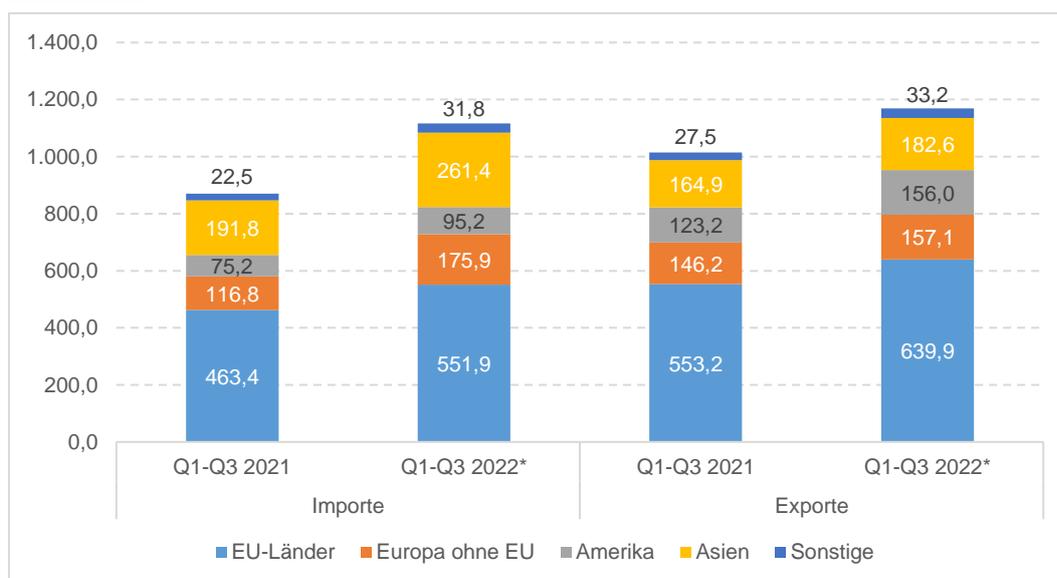
2.1 Volkswirtschaftliche Entwicklung

Die deutsche Wirtschaft ist in den ersten drei Quartalen 2022 trotz schwieriger weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen mit anhaltender Corona-Pandemie, dem Krieg in der Ukraine, steigenden Preisen, Friktionen in den globalen Lieferketten und Lieferengpässen bei bestimmten Waren, Bauteilen und Rohstoffen, die sich auf zahlreiche Branchen auswirkten, gewachsen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stieg das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im 1. Quartal 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um 3,9 % und im 2. Quartal 2022 um 1,7 %. Im 3. Quartal 2022 fiel es um 1,2 % höher aus als im entsprechenden Vorjahresquartal. Bezogen auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche zeigte sich allerdings ein gemischtes Bild. Während die preisbereinigte Bruttowertschöpfung im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe in allen drei Quartalen gegenüber den entsprechenden Vorjahresquartalen anstieg, nahm sie im Baugewerbe nach Zuwächsen im 1. Quartal 2022 (+4,0 %) im 2. und 3. Quartal um 3,9 % bzw. 5,4 % ab. Die Wirtschaftsleistung im Verarbeitenden Gewerbe ging im 2. Quartal 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um 0,3 % zurück, nachdem sie im 1. Quartal 2022 noch ein Plus von 0,8 % aufwies. Vor allem energieintensive Branchen wie die chemische Industrie sowie die Metallerzeugung und -verarbeitung dämpften die Entwicklung. Die Automobilindustrie wurde u.a. durch nicht ausreichend verfügbare elektrische Kabelbäume gebremst. Im 3. Quartal 2022 wuchs das Verarbeitende Gewerbe im Vorjahresvergleich wieder, mit einem Plus von 1,1 % allerdings etwas schwächer als die Gesamtwirtschaft. In den meisten Dienstleistungsbereichen führte die Lockerung bzw. Aufhebung der Corona-Beschränkungen in den ersten drei Quartalen 2022 im Vorjahresvergleich zu einem Anstieg der Wirtschaftsleistung. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen positive Wachstumsimpulse im Jahresverlauf insbesondere von den privaten Konsumausgaben. Im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen stiegen sie preisbereinigt im 1. Quartal 2022 um 8,4 %, im 2. Quartal 2022 um 6,8 % und im 3. Quartal 2021 um 2,0 %. Ein Grund war die höhere Reiselust der Menschen. Daneben gaben die privaten Haushalte im 2. und 3. Quartal 2022 auch mehr Geld für kurzlebige Güter wie Bekleidung und Schuhe aus. Für langlebige Güter wurde angesichts starker Preisanstiege und Lieferengpässe, u.a. bei Automobilen, hingegen weniger ausgegeben. Die Bruttoanlageinvestitionen sanken nach einem Anstieg im 1. Quartal 2022 (+2,1 %) im 2. Quartal 2022 preisbereinigt um 1,5 %; im 3. Quartal 2022 stiegen sie im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um 0,8 % an. Während die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – in allen drei Quartalen im Vorjahresvergleich zulegen, wiesen die Bauinvestitionen nach Zuwächsen zu Jahresbeginn 2022 in den beiden Folgequartalen aufgrund hoher Baupreise, Fachkräftemangel und Lieferengpässen Rückgänge in Höhe von 3,8 % bzw. 2,6 % auf.

Bruttoinlandsprodukt

Der deutsche Außenhandel legte im Zeitraum von Januar bis September 2022 im Vorjahresvergleich deutlich zu. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Importe mit rund 1.116,2 Mrd. Euro nominal um rund 28,3 % über dem Vorjahreswert; die Exporte stiegen um rund 15,2 % auf rund 1.168,8 Mrd. Euro. Der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels entfiel in den ersten neun Monaten des Jahres 2022 weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien (siehe Abbildung 1). Mit rund 639,9 Mrd. Euro lagen die deutschen Exporte in andere EU-Staaten im Zeitraum von Januar bis September 2022 rund 15,7 % über dem Ergebnis des entsprechenden Vorjahreszeitraums; die Einfuhren nahmen um rund 19,1 % auf rund 551,9 Mrd. Euro zu. Dabei verzeichneten die deutschen Ex- und Importe im Vorjahresvergleich mit allen EU-Staaten Zuwächse, überwiegend im zweistelligen Prozentbereich. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, erhöhte sich in den ersten drei Quartalen 2022 insgesamt um rund 26,6 % auf rund 333,0 Mrd. Euro. Hier kamen insbesondere die hohen wertmäßigen Zuwächse der Importe aus Norwegen (+375,2 %) und der Russischen Föderation (+29,5 %), die vor allem auf die gestiegenen Preise im Energiebereich zurückzuführen waren, sowie die höheren Exporte in die Schweiz (+18,8 %) zum Tragen. Nach Rückgängen im Jahr 2021 verzeichnete der deutsche Außenhandel mit Großbritannien im Zeitraum von Januar bis September 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum sowohl einfuhr- als auch ausfahrseitig eine deutliche Zunahme (+19,0 % bzw. 12,5 %). Die Exporte in die Russische Föderation sanken in den ersten drei Quartalen 2022 infolge der wegen des Ukraine-Krieges gegen Russland getroffenen Sanktionen, anderer Maßnahmen zur Exportbeschränkung und nicht sanktioniertem Verhalten von Marktteilnehmerinnen und -teilnehmern im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 40,9 % auf knapp 11,6 Mrd. Euro.

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro



* Vorläufige Werte.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Statistischer Bericht Außenhandel – September 2022). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Expansiv entwickelte sich im Vergleichszeitraum der deutsche Außenhandel mit Asien (+24,5 %) und Amerika (+26,6 %). In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel Deutschlands (Importe plus Exporte) lag die Volksrepublik China im Zeitraum von Januar bis September 2022 bezogen auf den Warenwert weiterhin an erster Stelle. Der positiven Gesamtentwicklung folgend stieg der deutsch-chinesische Außenhandel im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 26,1 %; dabei wiesen die Importe ein Plus von rund 42,2 % und die Exporte einen Zuwachs von rund 5,1 % auf. Auf den weiteren Rängen folgten in den ersten drei Quartalen 2022 die Vereinigten Staaten, die Niederlande, Frankreich, Polen, Italien, Österreich, die Schweiz und Belgien. Mit all diesen Staaten legte das deutsche Außenhandelsvolumen im Vorjahresvergleich zu.

2.2 Verkehrliche Entwicklung

2.2.1 Gesamtverkehr

Im Zuge der konjunkturellen Erholung stieg die in Deutschland im Straßen-, Schienen-³ und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 insgesamt um rund 1,2 % auf knapp 1,79 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland legte um rund 0,2 % auf rund 230,1 Mrd. tkm zu (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland) (siehe Tabelle 1).

Zuwächse auf Straße und Schiene, Rückgänge in der Binnenschifffahrt

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den 1. Halbjahren 2021 und 2022 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹		
	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ²	1.487,9	1.508,6	1,4	143,1	143,7	0,4
Schienengüterverkehr ³	178,0	179,9	1,1	61,7	62,1	0,7
Binnenschiffsgüterverkehr	99,1	97,8	-1,2	24,7	24,3	-1,6
Insgesamt	1.765,0	1.786,3	1,2	229,6	230,1	0,2

¹ Verkehrsleistung in Deutschland.

² Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr deutscher Fahrzeuge, ohne Kabotage. Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

³ Ausschließlich größere Unternehmen, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

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

Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wies dabei mit einem Plus von rund 1,4 % auf rund 1,5 Mrd. t im Vergleichszeitraum den höchsten Mengenzuwachs aller Landverkehrsträger auf, die Verkehrsleistung im Inland legte um rund 0,4 % auf rund 143,7 Mrd. tkm zu. Im Schienengüterverkehr beförderten die größeren Eisenbahnver-

³ Ausschließlich größere Unternehmen, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

kehrsunternehmen⁴ in Deutschland in der ersten Jahreshälfte 2022 rund 179,9 Mio. t Güter, rund 1,9 Mio. t bzw. rund 1,1 % mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum; die Verkehrsleistung wuchs um rund 0,7 % auf rund 62,1 Mrd. tkm. Im Gegensatz zum Straßen- und Schienengüterverkehr wies die Binnenschifffahrt infolge von Abnahmen in diversen Güterabteilungen im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 einen Mengenrückgang um rund 1,2 % auf rund 97,8 Mio. t auf; die Verkehrsleistung sank um rund 1,6 % auf rund 24,3 Mrd. tkm.

Nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr werden für das Gesamtjahr 2022 leichte Rückgänge des Güterverkehrs in Deutschland erwartet.⁵ Danach soll die Verkehrsleistung im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 gesamtmodal (ohne Seeverkehr) um rund 0,1 % sinken, die Beförderungsmenge um rund 0,4 % abnehmen. Für die Jahre 2023 und 2024 wird für den gesamtmodalen Güterverkehr von Verkehrsleistungsanstiegen in Höhe von 0,6 % bzw. 2,2 % ausgegangen; die Transportmenge soll nach einem weiteren Rückgang im Jahr 2023 (-0,1 %), der ausschließlich auf weitere prognostizierte Abnahmen im Straßengüterverkehr zurückzuführen ist, erst im Jahr 2024 wieder zulegen (+1,5 %). An dem prognostizierten Verkehrswachstum in den Jahren 2023 und 2024 sollen alle Landverkehrsträger (ohne Rohrleitungen) partizipieren. Mit Zuwachsraten von rund 1,0 % im Jahr 2023 bzw. rund 2,6 % im Jahr 2024 fallen die Verkehrsleistungsprognosen für den Schienengüterverkehr am höchsten aus. Überdurchschnittliche Wachstumsraten werden dabei dem Kombinierten Verkehr vorhergesagt. Während die Verkehrsleistung im Jahr 2024 gemäß der Sommerprognose 2022 gesamtmodal (ohne Seeverkehr) um rund 3,3 % über dem Niveau des Jahres 2019 liegen wird, bleibt die Transportmenge um rund 1,5 % dahinter zurück.

Sommerprognose 2022

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität 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 für verkehrliche und konjunkturelle Analysen eine hohe Aussagekraft auf. Er wird auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes im Bereich „Konjunkturindikatoren“ bereitgestellt. Abbildung 2 stellt den Verlauf des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für den Zeitraum von Januar 2015 bis Dezember 2022 dar; ausgewiesen werden sowohl die Originalwerte als auch die kalender- und saisonbereinigten Werte. Letztere erreichten im Februar 2020 mit 115,3 ihren bis dahin höchsten Stand. Unter dem Einfluss der Corona-Krise folgte im März und insbesondere im April 2020 ein hoher Einbruch des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex. Mit 97,5 fiel der kalender- und saisonbereinigte Indexwert

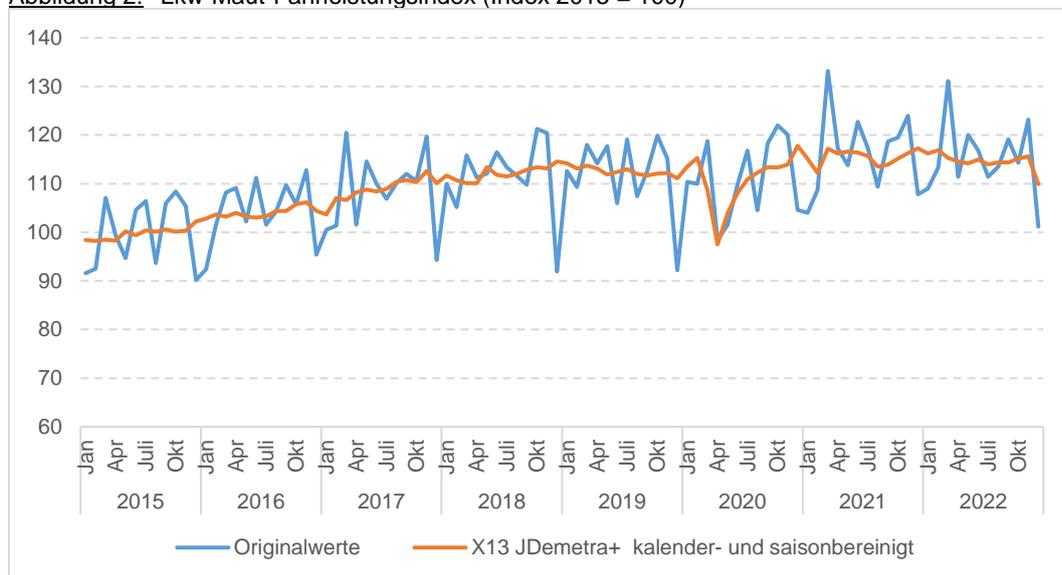
Lkw-Maut-Fahrleistungsindex

⁴ Siehe vorherige Fußnote.

⁵ Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Sommer 2022, S. 1 ff., München / Köln 2022.

im April 2020 auf den niedrigsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Seitdem haben sich die Indexwerte schrittweise wieder erholt und zwischenzeitlich das Vorkrisenniveau übertroffen; im Dezember 2020 erreichte der kalender- und saisonbereinigte Wert mit 117,8 den höchsten, im Dezember 2021 mit 117,3 den zweithöchsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Im Jahr 2022 verzeichnete der kalender- und saisonbereinigte Fahrleistungsindex vor dem Hintergrund anhaltender Friktionen in den globalen Lieferketten und Lieferengpässe bei bestimmten Waren, Bauteilen und Rohstoffen, die durch die Sanktionen gegen Russland und Produktionsstillegungen in der Ukraine infolge des Ukraine-Krieges in Teilbereichen verstärkt wurden, zunächst eine tendenziell rückläufige und anschließend eine eher stagnierende Entwicklung. Zum Jahresende ging er deutlich zurück; im Dezember 2022 lag sein Wert mit 109,9 unter dem Dezember-Niveau der Vorjahre.

Abbildung 2: Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (Index 2015 = 100)



Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität, Statistisches Bundesamt.

2.2.2 Verkehr nach Güterabteilungen

Tabelle 2 differenziert das Beförderungsaufkommen im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr in den 1. Halbjahren 2021 und 2022 nach Güterabteilungen. Maßgeblich für die Zunahme im Straßengüterverkehr waren im Vorjahresvergleich vor allem Aufkommenssteigerungen bei Kokerei- und Mineralölerzeugnissen (+16,2 %), sonstigen Mineralerzeugnissen (+8,7 %), unter die u.a. Glas und Zement fallen, Maschinen und Ausrüstungen (+10,6 %) sowie Sammelgut (+2,7 %). In der aufkommensstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ zeigten sich im Vergleichszeitraum ebenfalls Aufkommenszuwächse (+0,9 %). Beförderungsrückgänge verzeichnete der Straßengüterverkehr hingegen – ebenso wie der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt – bei landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen sowie Nahrungs- und Genussmitteln. Bei Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen (-6,1 %) sowie Fahrzeugen

Heterogene
Nachfrageentwicklung
- Straße

(-4,9 %) schwächte sich die Beförderungsnachfrage im Straßengüterverkehr im Vergleichszeitraum ebenfalls ab.

Tabelle 2: Güterverkehr in den 1. Halbjahren 2021 und 2022 nach Verkehrsträgern und Güterabteilungen

Güterabteilungen (NST-2007)	Straßengüterverkehr ¹			Schienengüterverkehr ²			Binnenschifffahrt		
	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mio. t			in Mio. t		
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	76,6	76,3	-0,4	5,2	5,2	-1,7	7,3	7,2	-1,8
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas ³	2,3	3,1	35,3	11,1	10,5	-6,0	10,6	13,3	25,2
Erze, Steine u. Erden u.ä.	424,7	428,4	0,9	24,8	25,9	4,2	27,0	25,3	-6,3
Nahrungs- und Genussmittel	160,8	157,4	-2,1	1,0	0,9	-8,3	3,9	3,8	-1,6
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä. ³	2,6	3,1	19,8	0,0	0,0	38,5	0,1	0,0	-18,7
Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	55,9	52,5	-6,1	5,4	5,5	2,5	1,6	1,4	-15,1
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	35,3	41,1	16,2	17,0	19,4	13,9	16,7	17,1	2,0
Chemische Erzeugnisse etc.	67,7	66,6	-1,7	13,1	12,4	-5,3	11,0	10,1	-7,6
Sonst. Mineralerzeugnisse	167,0	181,6	8,7	5,1	5,3	5,1	1,4	1,3	-9,6
Metalle und Metallerzeugnisse	66,0	63,8	-3,3	29,9	28,0	-6,5	4,7	5,2	11,6
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	19,7	21,8	10,6	0,3	0,3	-11,0	0,4	0,4	-3,2
Fahrzeuge	39,1	37,2	-4,9	5,2	6,9	32,9	0,5	0,4	-14,5
Möbel, Musikinstrumente u.ä. ³	6,7	7,3	8,2	0,0	0,0	-22,6	0,1	0,1	-26,5
Sekundärrohstoffe, Abfälle	127,5	128,2	0,6	5,8	5,7	-1,3	5,9	5,0	-15,5
Post, Pakete	37,5	36,2	-3,3	-	-	-	-	-	-
Geräte u. Material zur Güterbef.	43,6	43,4	-0,4	3,3	3,4	3,3	0,7	0,6	-17,1
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	38,1	41,0	7,6	0,0	0,0	73,6	0,0	0,0	45,8
Sammelgut	117,0	120,2	2,7	2,0	0,9	-54,9	0,0	0,0	23,0
Nicht identifizierbare Güter ³	5,9	6,0	2,3	48,2	48,9	1,4	7,0	6,4	-7,7
Sonstige Güter a.n.g.	-	-	-	0,6	0,8	34,0	0,0	0,0	743,2
Insgesamt	1.493,9	1.515,1	1,4	178,0	179,9	1,0	99,1	97,8	-1,2

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

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

³ Aussagewert im Straßengüterverkehr eingeschränkt.

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

Für die Automobilindustrie verstärkten sich infolge des Krieges in der Ukraine die im Zuge der Corona-Pandemie entstandenen Friktionen in den globalen Lieferketten. So kam es infolge von Produktionsstilllegungen in der Ukraine zu einem Mangel an bestimmten Bau-

teilen, beispielsweise Kabelbäumen. Transportseitig führten die Lieferengpässe bzw. -verzögerungen in der Automobilindustrie zu starken Aufkommensschwankungen, da es örtlich zu Produktionsstopps kam bzw. Produktionslinien schichtweise stillgelegt oder wieder hochgefahren wurden. Mittelbar betroffen von den Lieferengpässen ukrainischer Zulieferunternehmen für die deutsche Automobilindustrie war die chemische Industrie, da aufgrund der Produktionsstopps zeitweilig der Bedarf an Kunststoffteilen oder Lacken (JIT-Lieferungen) sank. Insgesamt beliefen sich die Beförderungsrückgänge bei chemischen Erzeugnissen im Straßengüterverkehr im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 auf rund 1,7 %, im Schienengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt auf rund 5,3 % bzw. 7,6 %.

Die Aufkommenssteigerungen im Schienengüterverkehr⁶ resultierten im 1. Halbjahr 2022 vorrangig aus einer höheren Beförderungsnachfrage für Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (+13,9 %) sowie Fahrzeuge (+32,9 %). Zudem verzeichneten die aufkommensstarken Güterabteilungen „Nicht identifizierbare Güter“ (+1,4 %), in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, und „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (+4,2 %) im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 auf der Schiene Mengenzuwächse. Ein rückläufiges Transportaufkommen verbuchten die größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen im Vergleichszeitraum hingegen u.a. bei Metallen und Metallerzeugnissen (-6,5 %), chemischen Erzeugnissen (-5,3 %) und in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-6,0 %).

- Schiene

Die Binnenschifffahrt verzeichnete im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahrszeitraum deutliche Aufkommenszuwächse in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (+25,2 %), „Metalle und Metallerzeugnisse“ (+11,6 %) sowie „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (+2,0 %). Im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes berichteten einige Binnenschifffahrtsunternehmen zudem von einer erhöhten Nachfrage für Beförderungen von Teilen für Offshore-Anlagen. Da diesen Zuwächsen jedoch teils hohe Transportrückgänge in anderen Güterabteilungen gegenüberstanden, u.a. in den volumenträchtigen Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (-6,3 %), „Chemische Erzeugnisse“ (-7,6 %) und „Nicht identifizierbare Güter“ (-7,7 %), reichte das Gesamttransportaufkommen in der Binnenschifffahrt im 1. Halbjahr 2022 nicht an das Vorjahresergebnis heran.

- Wasserstraße

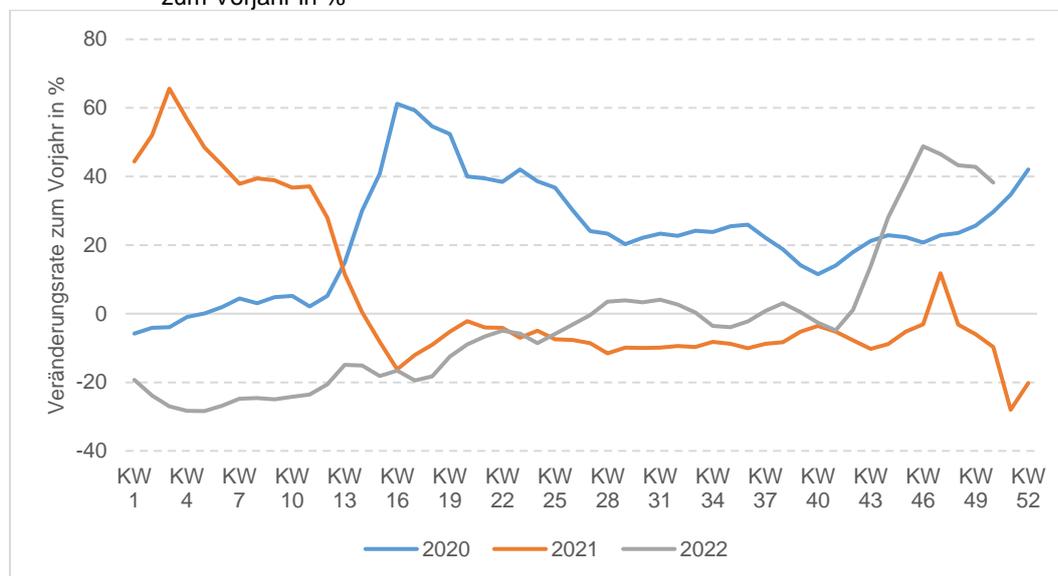
Nach hohen Zuwachsraten in den Vorjahren nahmen die Beförderungen von Post- und Paketsendungen im Straßengüterverkehr vor dem Hintergrund eines Nachfragerückgangs im Online-Handel im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 ab (-3,3 %). Die Abschwächung der Nachfrage im Online-Handel im 1. Halbjahr 2022 veranschaulicht Abbildung 3. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes blieben die Online-Transaktionen während des gesamten 1. Halbjahres 2022 hinter den Vorjahreswerten

Online-Handel

⁶ Ausschließlich größere Unternehmen, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

zurück.⁷ Auf Wochenbasis bewegten sich die Rückgänge im Vorjahresvergleich in der ersten Jahreshälfte 2022 zwischen -28,4 % (KW 10) und -3,2 % (KW 26). Zum Jahresende 2022 hin stiegen die Online-Transaktionen wieder auf ein Niveau, das deutlich über jenem des Vorjahres lag.

Abbildung 3: Online-Transaktionen 2020, 2021 und 2022 (bis einschl. KW 50), Veränderungsrate zum Vorjahr in %



Quelle: Statistisches Bundesamt.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Im 1. Halbjahr 2022 beförderten deutsche Lastkraftwagen im In- und Ausland eine Gütermenge von insgesamt rund 1,5 Mrd. t und damit rund 1,4 % mehr als im 1. Halbjahr 2021 (siehe Tabelle 3). Der Inlandsverkehr, auf den im 1. Halbjahr 2022 rund 99,6 % der gesamten Transportmenge entfielen, erhöhte sich im Vergleichszeitraum ebenfalls um rund 1,4 %. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen im In- und Ausland legte im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 0,5 % auf insgesamt rund 153,3 Mrd. tkm zu. Die Verkehrsleistung im Inland stieg dabei im Vergleichszeitraum um rund 0,4 % auf rund 143,7 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge lag im 1. Halbjahr 2022 bei rund 93,7 %.

Beförderungsmenge
und Verkehrsleistung
deutscher Lkw

⁷ Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zu wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern wiedergegeben. Siehe hierfür und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>.

Tabelle 3: Straßenverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im In- und Ausland

	Verkehrsleistung		Beförderte Gütermenge	
	Insgesamt ¹	davon: Im Inland	Insgesamt ¹	davon: Im Inland
	in Mrd. tkm		in Mio. t	
1. Halbjahr 2021	152,5	143,1	1.493,9	1.487,9
1. Halbjahr 2022	153,3	143,7	1.515,1	1.508,6
<i>Veränderung in %¹</i>	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>	<i>1,4</i>	<i>1,4</i>

¹ Inklusive Dreiländerverkehr und Kabotage.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Tabelle 4 differenziert die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 nach Hauptverkehrsverbindungen sowie gewerblichem Verkehr und Werkverkehr. Danach war die erste Jahreshälfte 2022 durch Mengenzuwächse im gewerblichen Verkehr und -rückgänge im Werkverkehr sowie Leistungszuwächse bei beiden Verkehrsarten geprägt. Während der gewerbliche Verkehr im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 Mengen- und Leistungszuwächse in Höhe von rund 2,0 % (t) bzw. 0,4 % (tkm) verzeichnete, sank das Transportaufkommen im Werkverkehr um rund 0,7 %; die Verkehrsleistung des Werkverkehrs stieg hingegen um rund 0,8 % auf rund 18,5 Mrd. tkm. Die Zuwächse deutscher Lastkraftfahrzeuge resultierten im 1. Halbjahr 2022 aus den Binnen- und Kabotageverkehren. Im Binnenverkehr erhöhte sich die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 0,6 % auf rund 135,3 Mrd. tkm, die Transportmenge stieg insgesamt um rund 1,6 % auf knapp 1,5 Mrd. t. Die Kabotageverkehre deutscher Lastkraftfahrzeuge wiesen im Vergleichszeitraum zweistellige prozentuale Steigerungsraten auf. Die grenzüberschreitenden Verkehre entwickelten sich im 1. Halbjahr 2022 hingegen rückläufig. Bezogen auf die Verkehrsleistung nahm der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 1,3 % auf rund 17,2 Mrd. tkm ab, bezogen auf die beförderte Gütermenge sank er um rund 5,7 % auf rund 49,3 Mio. t.

Verkehre deutscher Lkw nach Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 4: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Hauptverkehrsverbindungen

Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr	1.171,5	1.195,0	2,0	134,2	134,7	0,4
davon: Binnenverkehr	1.120,8	1.145,6	2,2	117,2	117,8	0,5
grenzüb. Verkehr	46,9	45,1	-3,9	16,3	16,2	-1,0
Kabotage	3,8	4,3	13,8	0,6	0,7	26,2
Werkverkehr	322,5	320,1	-0,7	18,4	18,5	0,8
davon: Binnenverkehr	316,7	315,4	-0,4	17,3	17,5	1,2
grenzüb. Verkehr	5,4	4,3	-21,1	1,1	1,0	-4,9
Kabotage	0,4	0,5	16,9	0,0	0,0	16,9
Gesamtverkehr	1.493,9	1.515,1	1,4	152,5	153,3	0,5
davon: Binnenverkehr	1.437,4	1.461,0	1,6	134,5	135,3	0,6
grenzüb. Verkehr	52,3	49,3	-5,7	17,4	17,2	-1,3
Kabotage	4,2	4,8	14,1	0,6	0,8	25,7

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Wie Tabelle 5 zu entnehmen ist, entfiel im 1. Halbjahr 2022 das Gros der Mengenzuwächse auf den Nahbereich. Zwar sank das Transportaufkommen im Werkverkehr in diesem Entfernungsbereich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 1,1 % auf rund 220,0 Mio. t, im gewerblichen Verkehr nahm es jedoch um rund 3,7 % auf rund 601,1 Mio. t zu. Insgesamt stieg das Beförderungsvolumen im Nahbereich im Vergleichszeitraum damit um rund 2,4 % auf rund 821,0 Mio. t. Der Fernbereich, auf den im 1. Halbjahr 2022 rund 21,1 % des gesamten Beförderungsvolumens deutscher Lastkraftfahrzeuge entfielen, verzeichnete hingegen Mengenrückgänge. Zwar legte der Werkverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge in diesem Entfernungsbereich im Vergleichszeitraum um rund 4,5 % auf rund 31,6 Mio. t zu. Dies reichte jedoch nicht aus, um die Rückgänge im gewerblichen Verkehr, die sich im Vergleichszeitraum auf rund 1,2 % summierten, zu kompensieren. Generell verbuchte der Werkverkehr im 1. Halbjahr 2022 abgesehen vom Fernverkehr und der Kabotage in allen übrigen Entfernungsbereichen Mengen- und Leistungsrückgänge, während der gewerbliche Verkehr mit Ausnahme des Fernverkehrs allenthalben zulegen konnte. Bezüglich der Verkehrsleistung fielen die absoluten und prozentualen Zuwächse im 1. Halbjahr 2022 im Regionalbereich am höchsten aus. Maßgeblich für die Zuwächse war allein der gewerbliche Verkehr, dessen Verkehrsleistung im Regionalbereich im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 1,7 % auf rund 27,6 Mrd. tkm anstieg; der Gesamtverkehr in diesem Entfernungsbereich erhöhte sich um rund 1,1 % auf rund 33,6 Mrd. tkm. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Fernbereich bewegte sich in der ersten Jahreshälfte 2022 mit rund 102,9 Mrd. tkm annähernd auf Vorjahres-

Verkehre nach
Entfernungsbereichen

niveau (+0,1 %). Damit entfielen im 1. Halbjahr 2022 rund 67,1 % der Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge auf diesen Entfernungsbereich.

Tabelle 5: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen

Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr	1.171,5	1.195,0	2,0	134,2	134,7	0,4
davon: Nahverkehr	579,4	601,1	3,7	11,8	12,2	3,2
Regionalverkehr	297,0	302,0	1,7	27,2	27,6	1,7
Fernverkehr	291,2	287,7	-1,2	94,6	94,2	-0,4
Kabotage	3,8	4,3	13,8	0,6	0,7	26,2
Werkverkehr	322,5	320,1	-0,7	18,4	18,5	0,8
davon: Nahverkehr	222,4	220,0	-1,1	4,0	3,8	-5,7
Regionalverkehr	69,5	68,1	-1,9	6,1	6,0	-1,4
Fernverkehr	30,2	31,6	4,5	8,2	8,7	5,6
Kabotage	0,4	0,5	16,9	0,0	0,0	16,9
Gesamtverkehr	1.493,9	1.515,1	1,4	152,5	153,3	0,5
davon: Nahverkehr	801,8	821,0	2,4	15,8	16,0	1,0
Regionalverkehr	366,5	370,1	1,0	33,3	33,6	1,1
Fernverkehr	321,4	319,3	-0,7	102,8	102,9	0,1
Kabotage	4,2	4,8	14,1	0,6	0,8	25,7

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

Tabelle 6 stellt für ausgewählte Verkehrsarten die Entwicklung der Leerfahrtenanteile deutscher Lastkraftfahrzeuge seit dem Jahr 2016 dar. Danach ist der Anteil der Leerfahrten an den Gesamtfahrten zwar von rund 37,3 % im 1. Halbjahr 2021 auf rund 37,6 % im 1. Halbjahr 2022 gestiegen. Allerdings wiesen die einzelnen Verkehrsarten eine heterogene Entwicklung auf. Im grenzüberschreitenden Verkehr setzte sich der seit längerem zu beobachtende Anstieg der Leerfahrtenanteile im 1. Halbjahr 2022 zunächst nicht fort. Im gewerblichen Verkehr fielen die Leerfahrtenanteile hingegen höher aus als im 1. Halbjahr 2021. Gleiches gilt für den Binnenverkehr und den Nahbereich.

Leerfahrtenanteile

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

	Gesamtverkehr	Gewerblicher Verkehr	Werkverkehr	Binnenverkehr	Grenzüberschreitender Verkehr	Nahbereich	Regionalbereich	Fernbereich
2016	37,0	36,8	37,4	37,1	27,3	42,7	34,0	13,8
2017	37,2	36,8	38,0	37,3	27,7	43,0	33,6	13,9
2018	37,1	36,8	37,8	37,2	27,8	43,0	33,3	14,0
2019	37,0	36,6	37,9	37,1	27,9	42,8	33,1	14,1
2020	37,2	36,8	38,0	37,3	29,3	42,8	33,8	14,5
2021	37,7	37,5	38,2	37,8	30,3	43,5	34,4	14,7
1. Hj. 2021	37,3	36,9	38,3	37,4	29,9	43,3	34,1	14,5
1. Hj. 2022	37,6	37,4	38,2	37,7	28,9	43,7	34,1	14,4

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Mit einer Gesamtstrecke von über 14,7 Mrd. km stieg die Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 0,3 % an. Maßgeblich hierfür waren Zunahmen sowohl bei den gefahrenen Lastkilometern, die im Vergleichszeitraum um rund 0,3 % auf über 11,4 Mrd. km anstiegen, als auch bei den Leerkilometern, die ein Plus von knapp 0,3 % auf knapp 3,3 Mrd. km verzeichneten. Der Anteil der gefahrenen Leerkilometer an den gesamten Fahrleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge bewegte sich im 1. Halbjahr 2022 mit rund 22,3 % auf dem Niveau des 1. Halbjahres 2021.

Last-/Leerkilometer

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen

Tabelle 7 weist die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland aus. Bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz sanken die Fahrleistungen im Zeitraum von Januar bis September 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 0,2 % auf insgesamt rund 31,2 Mrd. km. Während deutsche Lastkraftfahrzeuge im Vergleichszeitraum Fahrleistungsrückgänge in Höhe von 1,5 % verzeichneten, stiegen die mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge um rund 1,7 %. Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen stagnierten die mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleichszeitraum bei knapp 25,6 Mrd. km; Fahrleistungsrückgängen deutscher Lastkraftfahrzeuge (-1,6 %) standen dort im Vergleichszeitraum ebenfalls Zuwächse bei gebietsfremden Fahrzeugen (+1,9 %) gegenüber. Die mautpflichtigen Fahrleistungen auf Bundesstraßen sanken in den ersten drei Quartalen 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 1,2 % auf insgesamt rund 5,6 Mrd. km; überdurchschnittliche Rückgänge zeigten sich hier bei den deutschen Fahrzeugen (-1,5 %). Die mautpflichtigen Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge auf deutschen Bundesstraßen nahmen um

Rückgänge bei Inländern, Zuwächse bei Gebietsfremden

rund 0,3 % ab. Mit über 17,9 Mrd. km entfiel auf Inländer im Zeitraum von Januar bis September 2022 ein Anteil von rund 57,4 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen; gebietsfremde Lastkraftwagen vereinten mit insgesamt rund 13,3 Mrd. km einen Anteil von rund 42,6 % auf sich. Auf gebietsfremde Fahrzeuge aus EU-Staaten entfiel hiervon in den ersten drei Quartalen 2022 eine Fahrleistung von insgesamt knapp 12,7 Mrd. km; im Vergleich zu den ersten drei Quartalen 2021 bedeutete dies ein Plus von rund 2,9 %. Fahrzeuge aus Polen erzielten mit knapp 5,8 Mrd. km einen Anteil von knapp 18,6 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen im Zeitraum von Januar bis September 2022 und wiesen damit weiterhin die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden auf. Auf den weiteren Plätzen folgten mautpflichtige Fahrzeuge aus Tschechien, Rumänien und Litauen mit jeweils rund 1,0 Mrd. km sowie den Niederlanden mit knapp 0,8 Mrd. km.

Tabelle 7: Mautpflichtige Fahrleistungen in den ersten drei Quartalen der Jahre 2021 und 2022, Veränderungen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum in %

Straßenkategorie	Nationalität					
	Inland		Ausland		Insgesamt	
	in Mrd. km	Δ in %	in Mrd. km	Δ in %	in Mrd. km	Δ in %
Bundesstraßen						
Q1-Q3 2021	4,57	0,4	1,14	6,3	5,71	1,5
Q1-Q3 2022	4,51	-1,5	1,14	-0,3	5,64	-1,2
Autobahnen						
Q1-Q3 2021	13,63	2,0	11,93	9,7	25,55	5,5
Q1-Q3 2022	13,41	-1,6	12,15	1,9	25,56	0,0
Insgesamt						
Q1-Q3 2021	18,20	1,6	13,07	9,4	31,27	4,7
Q1-Q3 2022	17,92	-1,5	13,29	1,7	31,21	-0,2

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

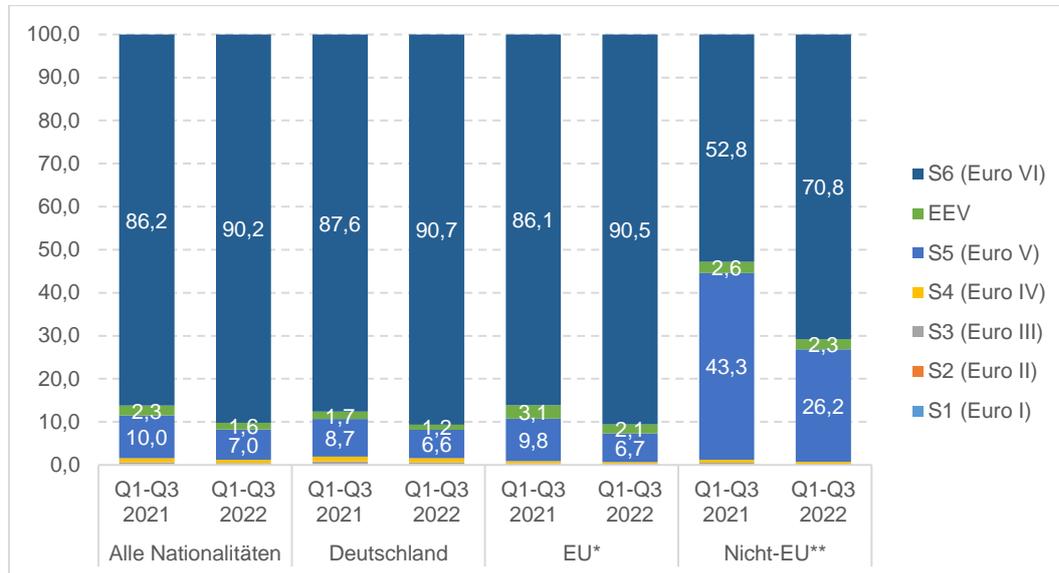
3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Lastkraftfahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen legte in den ersten drei Quartalen 2022 weiter zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen erhöhte sich nationalitätenübergreifend von rund 86,2 % in den ersten drei Quartalen 2021 um rund 4,0 Prozentpunkte auf rund 90,2 % in den ersten drei Quartalen 2022 (siehe Abbildung 4). Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Auf mautpflichtige Fahrzeuge der Schadstoffklassen EEV und Euro V entfielen in den ersten drei Quartalen 2022 Anteile in Höhe von rund 1,6 % bzw. rund 7,0 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Sie nahmen im Vorjahresvergleich um rund 0,7 bzw. rund 3,0 Prozentpunkte ab. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV entwickelte sich gleichsam rückläufig

Anteile umweltfreundlicherer Lkw steigen

und umfasste zuletzt rund 1,2 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen (Q1-Q3 2021: 1,5 %).

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



* Ohne Deutschland und Großbritannien.

** Einschließlich Großbritannien.

Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität.

Der Fahrleistungsanteil deutscher Euro VI-Fahrzeuge lag mit rund 90,7 % in den ersten drei Quartalen 2022 über dem Durchschnittswert. Im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum stieg er um rund 3,1 Prozentpunkte. Der Anteil von EEV-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge sank im Vergleichszeitraum um rund 0,5 Prozentpunkte auf rund 1,2 %, der Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro V um rund 2,1 Prozentpunkte auf rund 6,6 %. Mautpflichtige Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV verzeichneten im Zeitraum von Januar bis September 2022 lediglich noch einen kumulierten Anteil von rund 1,6 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen der Inländer (Q1-Q3 2021: 2,0 %). Bei den Gebietsfremden stiegen die Fahrleistungsanteile von Euro VI-Fahrzeugen in den ersten drei Quartalen 2022 ebenfalls an. Bei mautpflichtigen Fahrzeugen aus anderen EU-Staaten legten sie im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 4,4 Prozentpunkte auf rund 90,5 % zu, bei mautpflichtigen Fahrzeugen aus Nicht-EU-Staaten um rund 18,0 Prozentpunkte auf rund 70,8 %. Entsprechend rückläufig waren die Anteile von Fahrzeugen der übrigen Schadstoffklassen.

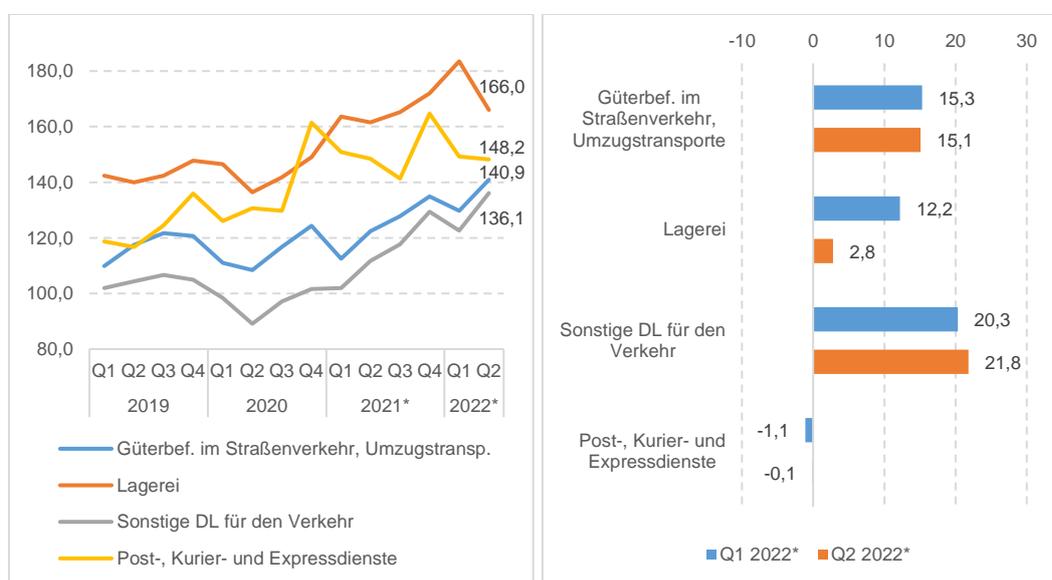
3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes verzeichnete der Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßengüterverkehr, Umzugstransporte“ in der ersten Jahreshälfte 2022 ein hohes Umsatzwachstum. Im Vergleich zu den

Umsatz- und Ertragslage

entsprechenden Vorjahresquartalen stieg der Umsatz im 1. Quartal 2022 um rund 15,3 % und im 2. Quartal 2022 um rund 15,1 %. Im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ stiegen die Umsätze in den ersten beiden Quartalen 2022 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen um rund 20,3 % bzw. 21,8 % (siehe Abbildung 5). Treiber der Umsatzentwicklung war vor allem der hohe Anstieg der Frachtraten. Im Wirtschaftszweig „Post-, Kurier- und Expressdienste“ sanken angesichts der Abschwächung der Nachfrage im Online-Handel die Umsätze im 1. und 2. Quartal 2022 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen um rund 1,1 % bzw. 0,1 %.

Abbildung 5: Umsatzentwicklung in ausgewählten Wirtschaftszweigen nach Quartalen (Index 2015=100) (linke Abbildung) und Veränderung gegenüber dem Vorjahresquartal in % (rechte Abbildung)



*) Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Wirtschaftszweig „Lagerei“ wies nach den hohen Zuwächsen im Jahr 2021 in den ersten beiden Quartalen 2022 weitere Umsatzsteigerungen auf. Im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen betragen sie im 1. Quartal 2022 rund 12,2 % und im 2. Quartal 2022 rund 2,8 %. Die Lagerwirtschaft profitierte über weite Strecken des Jahres von einer hohen Nachfrage nach Lagerraum und Stellflächen. Dies war insbesondere auf eine intensivere Vorratshaltung, Zwischenlagerungen von Vor-, Halb- und Zwischenprodukten sowie gestörte Just-in-time-Abläufe, u.a. aufgrund von Lieferengpässen und -verzögerungen bei bestimmten Waren, Bauteilen und Rohstoffen, zurückzuführen. So wie ein Teil der Verbraucherinnen und Verbraucher im Frühjahr 2022 Sonnenblumenöl, Mehl, Mais und andere Produkte „hamsterte“ und so lokale Engpässe beförderte, so versuchten Industrie und Handel, sich möglichst schnell mit notwendigen Produkten einzudecken, um Produktionsstillstände und Lieferengpässe zu vermeiden. Des Weiteren verzeichnete die Lagerwirtschaft zahlreiche Anfragen von Unternehmen, Güter zwischenzulagern, die eigentlich für die Ukraine oder Russland bestimmt waren und aufgrund der

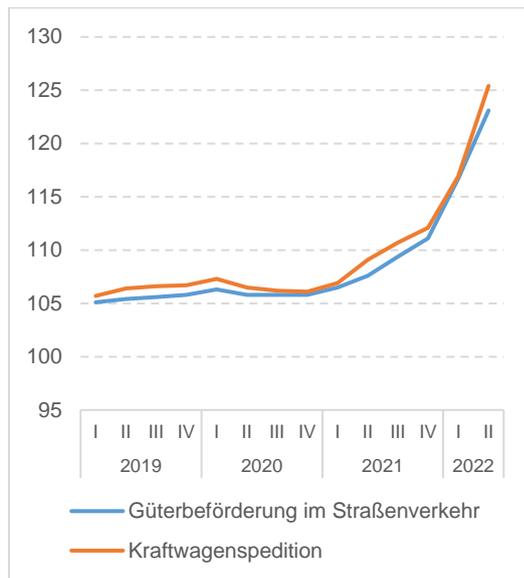
Sanktionen bzw. des Krieges nicht dorthin befördert werden konnten. Örtlich überstieg daher die Nachfrage nach Lagerflächen das Angebot. Angesichts der beschriebenen Entwicklung berichteten Unternehmen im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes von Erweiterungsinvestitionen im Lagerbereich, u.a. in sogenannte Pufferlager, um Angebotsschwankungen künftig besser ausgleichen zu können.

Teils sehr hohe Kostensteigerungen bei Dieselmotorkraftstoff, Energie, weiteren Betriebsmitteln, Löhnen und Gehältern führten in der ersten Jahreshälfte 2022 zu einem hohen Anstieg der Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr. Befördert wurde die Frachtentwicklung zudem durch eine Verknappung des Angebots an Beförderungskapazitäten. So kam es im Zuge des Ukraine-Krieges im Frühjahr und Sommer 2022 auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt zu einem spürbaren Rückgang des Laderaumangebots, insbesondere seitens polnischer und baltischer Transport- und Logistikdienstleister, da in Polen und den baltischen Staaten beschäftigtes Fahrpersonal aus der Ukraine, Russland und Belarus nach Angaben von Unternehmen in die Heimat zurückgekehrt sei. Bemerkbar machte sich dies auch im Segment der Kleinlasten („Sprinter-Klasse“). Angesichts der Beschränkungen für russische und belarussische Lkw in der EU fielen überdies Transportunternehmen aus Russland und Belarus als Wettbewerber auf den Ost-West-Relationen aus. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ in den ersten beiden Quartalen 2022 im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahrsquartalen um rund 9,6 % bzw. 14,4 %. Die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“ nahmen im Vorjahresvergleich um rund 9,4 % im 1. Quartal 2022 und um rund 14,9 % im 2. Quartal 2022 zu (siehe Abbildung 6).⁸ Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Unternehmensbefragungen waren Auftraggeberinnen und Auftraggeber aus der verladenden Industrie vielfach bereit, angesichts der Abhängigkeit von der Transport- und Logistikwirtschaft auch deutlich höhere Frachtraten zu akzeptieren, um den eigenen Bedarf an Beförderungskapazitäten sicher decken zu können. Dennoch waren die realisierten Entgeltsteigerungen nach Angaben von Güterkraftverkehrsunternehmen nicht in allen Fällen ausreichend, um die hohen Kostensteigerungen vollständig zu kompensieren. Da viele kleine und mittelständische Unternehmen über eine vergleichsweise geringe Eigenkapitaldecke verfügen, operierten in der ersten Jahreshälfte 2022 nach Gewerbeangaben nicht wenige Unternehmen am finanziellen Limit bzw. sahen sich in ihrer Existenz bedroht.

Entgeltentwicklung

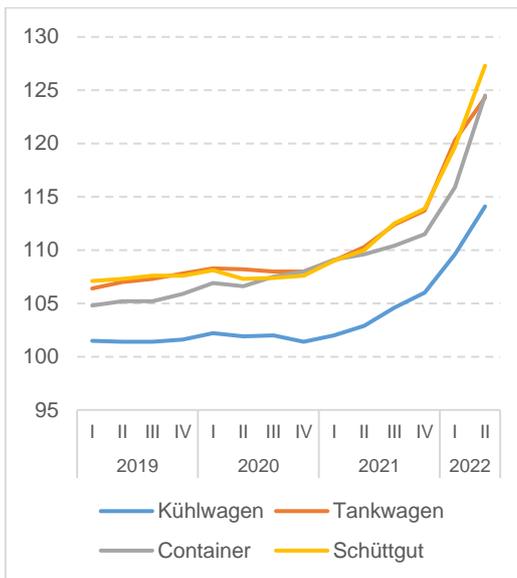
⁸ Im Wirtschaftszweig "Güterbeförderung im Straßenverkehr" fließen in die Preismessung Gütertransporte ein, die im Rahmen eines Frachtvertrags abgewickelt werden. Dies betrifft ebenso Speditionen, sofern sie über eigene Transportmittel verfügen und Beförderungen im Rahmen eines Frachtvertrags im Selbsteintritt ausführen. Der Preisindex im Segment „Kraftwagenspedition“ stellt dagegen die Entwicklung der Preise von Speditionsverträgen dar, die neben dem reinen Transportauftrag die Organisation von Straßengütertransporten zum Gegenstand haben. Mithin sind in diesem Index die Preise für die gebündelten Leistungen von Speditionen enthalten.

Abbildung 6: Erzeugerpreisindex für ausgewählte Wirtschaftszweige (2015=100)



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

Abbildung 7: Erzeugerpreisindex im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungsarten (2015=100)



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

Abbildung 7 differenziert die Erzeugerpreisentwicklung im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungen. Danach lagen die Erzeugerpreise im 1. und 2. Quartal 2022 bei allen betrachteten Dienstleistungen deutlich über den Werten der entsprechenden Vorjahresquartale. So stiegen im Jahr 2022 die Erzeugerpreise für Tankwagentransporte nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen im 1. Quartal um rund 10,4 % und im 2. Quartal um rund 12,7 %. Im Segment der Containerbeförderungen stiegen die Entgelte im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreszeiträumen im 1. Quartal 2022 um rund 6,2 % und im 2. Quartal 2022 um rund 13,6 %. Hohe Anstiege zeigten sich im Vergleichszeitraum mit Zuwächsen von rund 9,8 % bzw. 15,7 % in den ersten beiden Quartalen 2022 ebenso im Bereich der Schüttguttransporte. Beförderungen in Kühlfahrzeugen verteuerten sich im 1. Quartal 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresquartal um rund 7,5 %, im 2. Quartal 2022 um rund 10,9 %.

Entgelte nach Dienstleistungsart

Hohe finanzielle Herausforderungen erwuchsen dem deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe – ebenso wie Hafenbetrieben, Binnenschifffahrts- und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie anderen Sektoren des Verkehrsbereichs – im Jahr 2022 aus dem starken Anstieg der Dieselpreise. Nachdem die Preise für Dieselkraftstoff im Jahr 2020 zwischenzeitlich stark gesunken waren, wiesen sie seit dem 4. Quartal 2020 wieder eine steigende Tendenz auf, die sich im 2. Halbjahr 2021 und insbesondere im Jahr 2022 im Zuge des Krieges in der Ukraine verstärkt fortsetzte (siehe Abbildung 8). Im März 2022 lagen die Dieselpreise um rund 70 % über dem entsprechenden Wert des Vorjahresmo-

Dieselpreisentwicklung

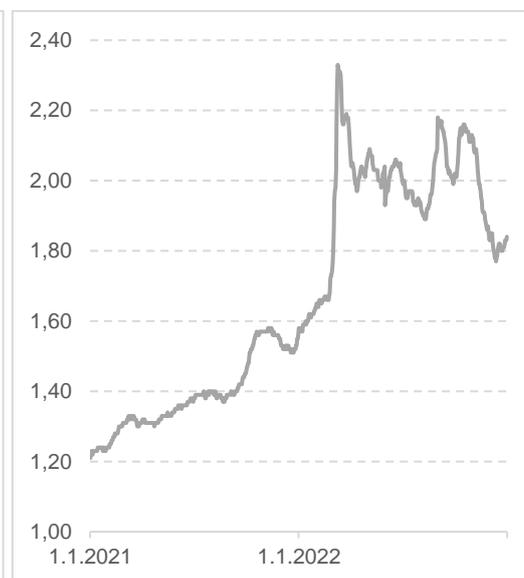
nats. In der Spitze erreichte der Tagesdurchschnittspreis pro Liter Diesel an öffentlichen Tankstellen 2,33 Euro (siehe Abbildung 9). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Preise für Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher im Jahr 2022 im Durchschnitt um rund 44,8 % über dem Jahresdurchschnitt 2021. Zwar greifen bezüglich der Preissteigerungen zumeist die vereinbarten Dieselpreisgleitklauseln, in der Regel jedoch erst mit zeitlicher Verzögerung. Unternehmensseitig entstehen mithin oftmals Vorfinanzierungskosten. Als Reaktion auf den starken Anstieg der Kraftstoffpreise im Jahr 2022 und den üblichen zeitlichen Verzug bei den Dieselpreisgleitklauseln erhebt mittlerweile ein Gutteil der Unternehmen sogenannte Ad-hoc-Krisenzuschläge bzw. hat die Anpassungsintervalle der Gleitklauseln verkürzt. Mit der Verkürzung des Intervalls geht ein entsprechender Anstieg des administrativen Aufwands in den Unternehmen einher. Zudem wiesen befragte Unternehmen auf einen starken Preisanstieg bei weiteren Betriebsmitteln hin, u.a. bei AdBlue. Ebenso berichteten Unternehmen unterjährig von Kostensteigerungen für Verpackungsmaterialien, bspw. Kartonage, sowie einer geringeren Verfügbarkeit und deutlich höheren Kosten für die Neubeschaffung von Europaletten.

Abbildung 8: Erzeugerpreisentwicklung für Dieselkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher im Zeitraum von Januar 2019 bis Dezember 2022 (Index 2015=100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 9: Tagesdurchschnittspreis in Euro pro Liter Diesel an öffentlichen Tankstellen



Quelle: Markttransparenzstelle für Kraftstoffe, zitiert nach: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Neben dem deutlichen Anstieg der Kraftstoffkosten sahen sich Unternehmen des deutschen Güterkraftverkehrs- und Speditionsgewerbes mit weiterhin steigenden Personalaufwendungen konfrontiert. Im Rahmen neuer Tarifabschlüsse sowie von Stufenerhöhungen stiegen beispielsweise die tariflichen Stundenlohnsätze von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern zu Beginn des Jahres 2022 in Niedersachsen um rund 5,8 % und im weiteren Jahresverlauf in Brandenburg um rund 4,9 %. Angesichts des erklärten Ziels vieler Unternehmen, ihr Fahr- und Fachpersonal halten zu wollen, seien Lohnkürzungen

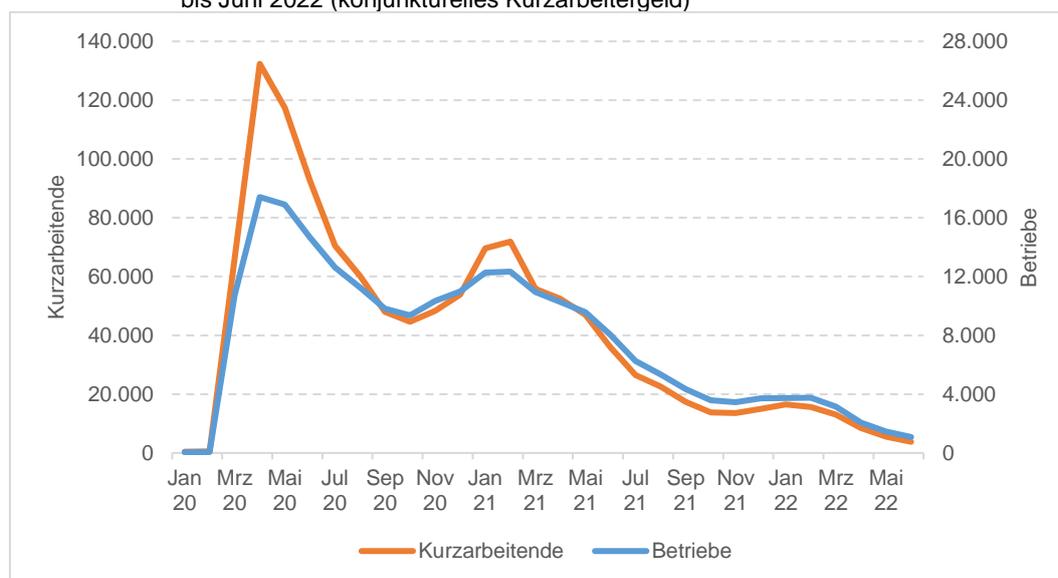
Personalkosten

nach Angaben von Befragten praktisch ausgeschlossen. Nachdem der wahrgenommene Mangel an qualifizierten Fahrerinnen und Fahrern sowie weiteren Fachkräften im Zuge der Corona-Pandemie kurzfristig etwas in den Hintergrund getreten war, zählt er mittlerweile wieder zu den zentralen Herausforderungen im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe. Im Zuge des Ukraine-Krieges hat sich die ohnehin angespannte Fahrpersonalsituation in Deutschland insoweit verschärft, als polnische und ukrainische Fahrerinnen und Fahrer nach Angaben von Unternehmen vermehrt in ihre Heimatländer zurückgekehrt seien, u.a. da der polnische Staat Reservisten eingezogen habe. Von den zahlenmäßig stark vertretenen polnischen Fahrerinnen und Fahrern waren daher einige nicht einsatzfähig. Zudem kehrten polnische Fahrerinnen und Fahrer teilweise deutschen Arbeitgeberinnen und -gebern den Rücken, um in heimischen Unternehmen das ukrainische Fahrpersonal zu ersetzen. Befördert wurde dies durch die Lohnentwicklung in Polen. Nach Unternehmensangaben würden dort mittlerweile zum Teil ähnlich hohe Bruttolöhne gezahlt wie in Deutschland. Daher habe es bereits vor Beginn des Ukraine-Krieges gewisse Wanderungsbewegungen des polnischen Fahrpersonals zurück in die Heimat gegeben. Ein Indikator für Schwierigkeiten bei der Besetzung von Stellen für Berufskraftfahrerinnen und -fahrer ist die überdurchschnittlich hohe abgeschlossene Vakanzzeit. Die seitens der Bundesagentur für Arbeit berechnete Vakanzzeit bildet die Dauer vom Zeitpunkt, zu dem eine gewünschte Stellenbesetzung erfolgen sollte, bis zur tatsächlichen Abmeldung einer Stelle bei der Arbeitsvermittlung ab. Im Zeitraum von Januar bis Juli 2022 betrug die Vakanzzeit für die Besetzung von Stellen in der betrachteten Berufsgruppe durchschnittlich 151 Tage.

Die Anzahl der kurzarbeitenden Betriebe sowie der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrleitungen“ ist in der ersten Jahreshälfte 2022 tendenziell weiter zurückgegangen. Wie Abbildung 10 zu entnehmen ist, kam es zwar Ende 2021 und Anfang 2022 im Vergleich zu den Vormonaten nochmals zu einem leichten Anstieg der kurzarbeitenden Betriebe sowie der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter (konjunkturelles Kurzarbeitergeld). Allerdings erreichten beide Werte nicht annähernd die Niveaus vom Frühjahr 2020 bzw. Jahresbeginn 2021. Seit dem Frühjahr 2022 nimmt sowohl die Anzahl der kurzarbeitenden Betriebe als auch der Kurzarbeitenden sukzessive wieder ab. Im Juni 2022 belief sich die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im o.g. Wirtschaftszweig noch auf insgesamt 1.092, die Anzahl der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter auf insgesamt 3.802.

Kurzarbeit

Abbildung 10: Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter sowie kurzarbeitende Betriebe im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrleitungen“ im Zeitraum von Januar 2020 bis Juni 2022 (konjunkturelles Kurzarbeitergeld)

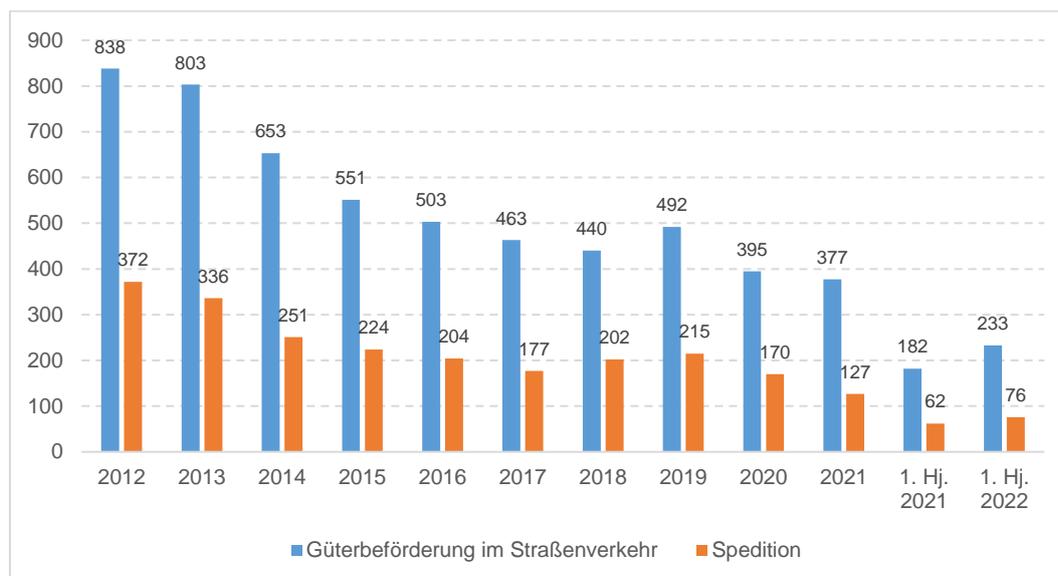


Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Nachdem die Anzahl der Insolvenzverfahren im Gewerbe im Jahr 2021 auf den niedrigsten Stand seit Jahren gefallen war, verzeichnete sie in der ersten Jahreshälfte 2022 einen Anstieg. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sie sich im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 28,0 % auf insgesamt 233, im Wirtschaftszweig „Spedition“ um rund 22,6 % auf insgesamt 76 (siehe Abbildung 11). Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vergleichszeitraum um rund 12,6 % auf insgesamt 125. Bei der Interpretation gilt es, die im Verlauf der Coronapandemie getroffenen gesetzlichen Sonderregelungen, wie die zeitweilige Aussetzung der Insolvenzantragspflicht, und geleistete Wirtschaftshilfen zu berücksichtigen.

Insolvenzen

Abbildung 11: Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Insolvenzquote, die der Verband der Vereine Creditreform e.V. aus der Anzahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen errechnet, stieg im Straßengüterverkehrssektor von 120 im 1. Halbjahr 2021 auf 154 im 1. Halbjahr 2022; branchenübergreifend reduzierte sie sich zeitgleich von 50 auf 48. 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 von 215 im 1. Halbjahr 2021 auf 235 im 1. Halbjahr 2022. Im Durchschnitt über alle Branchen lag die Risikoquote im 1. Halbjahr 2022 mit 107 exakt auf Vorjahresniveau.

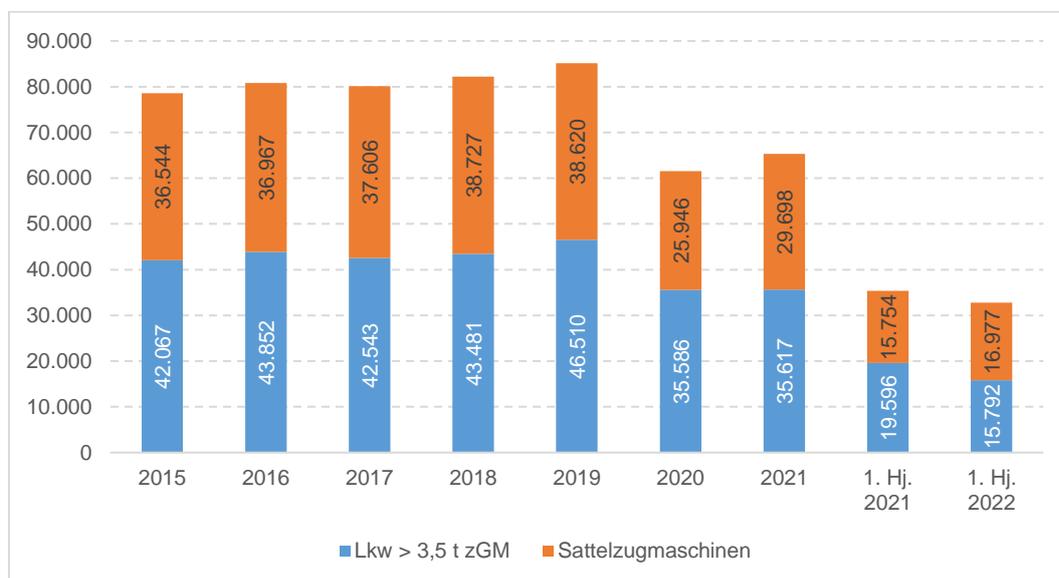
Insolvenz- und Risikoquote

Nachdem im Jahr 2021 – nach starken Rückgängen im Jahr 2020 – insgesamt wieder eine Zunahme der Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t zu verzeichnen war, zeigte sich im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum kumuliert ein neuerlicher Rückgang. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes bewegten sich die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t im 1. Halbjahr 2022 mit insgesamt 15.792 um rund 19,4 % unter dem Vorjahresniveau. Die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen stiegen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 hingegen um rund 7,8 % auf insgesamt 16.977 an (siehe Abbildung 12). Stark beeinträchtigt wurde die Entwicklung der Neuzulassungen nach Angaben befragter Unternehmen im Jahr 2022 – wie schon im Jahr 2021 – durch teils erhebliche Verfügbarkeitsprobleme bei den Fahrzeug- und Aufbauherstellern. So wurden die im Zuge der Corona-Pandemie entstandenen Friktionen in den globalen Lieferketten, die bereits im Jahresverlauf 2021 zu einer Zunahme der Lieferverzögerungen bzw. Lieferzeiten für bestimmte Lastkraftfahrzeuge, Auflieger und Fahrzeuersatzteile geführt hatten, durch kriegsbedingte Produktionsstilllegungen in der Ukraine, die zu einem Mangel an bestimmten Bauteilen, bspw. Kabelbäu-

Fahrzeuginvestitionen

men, führten, zeitweilig verstärkt. Nach Angaben befragter Unternehmen betragen die Warte- und Lieferzeiten bei Neubestellungen bestimmter Fahrzeuge im Jahr 2022 teilweise deutlich über einem Jahr. Teilweise wurden Bestellmengen herstellerseitig kontingiert. Einher mit den Engpässen gingen nach Auskunft von Befragten nicht selten teils hohe Preissteigerungen, die sich ebenso bei Gebrauchtfahrzeugen und im Dienstleistungsbereich zeigten. Planungen von Unternehmen wurden damit ebenso erschwert wie Expansionen in nachfragestarken Bereichen. Ebenfalls von der Fahrzeugverfügbarkeit betroffen waren Leasingnehmer, da geplante Fahrzeugtausche mangels Verfügbarkeit neuer Fahrzeuge teilweise nicht möglich waren und Leasinggeber nach Angaben von Befragten nicht immer bereit waren, Verträge von bestehenden Fahrzeugen zu verlängern. Jenseits dessen führten Lieferverzögerungen bzw. lange Wartezeiten für Ersatzteile zu längeren Betriebszeiten der Bestandsfahrzeuge und in der Folge zu höheren Fahrzeugausfällen. Unternehmen mit betriebseigener Werkstatt gaben im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes an, die eigene Lagervorhaltung von Ersatzteilen zu optimieren oder defekte Fahrzeugteile selbst zu reparieren und nicht – wie sonst üblich – durch neue Ersatzteile zu ersetzen. Die bestehenden Lieferverzögerungen führten insoweit zu einer Zunahme der im Umlauf befindlichen aufgearbeiteten Ersatzteile. Zudem wurde vermehrt auf den freien, nicht herstellergebundenen Ersatzteilhandel zurückgegriffen.

Abbildung 12: Neuzulassungen von Lkw über 3,5 t zGM und Sattelzugmaschinen seit 2015



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

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Schienengüterverkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2022 von den größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt rund 179,9 Mio. t Güter befördert; im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 entsprach dies einem Anstieg von rund 1,1 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 0,7 % auf rund 62,1 Mrd. tkm.⁹ Wie Tabelle 8 zu entnehmen ist, wiesen im 1. Halbjahr 2022 vor allem die Durchgangsverkehre hohe Zuwächse auf. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 stieg die Beförderungsmenge auf der Schiene im Transit durch Deutschland um rund 10,5 % auf rund 10,6 Mio. t; die Verkehrsleistung legte um rund 10,6 % auf rund 6,9 Mrd. tkm zu. Die Wechselverkehre mit dem Ausland wiesen hingegen Rückgänge auf. Im grenzüberschreitenden Versand nahm das Transportaufkommen im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 1,4 % auf rund 24,5 Mio. t ab; die Verkehrsleistung sank um rund 0,9 % auf rund 12,2 Mrd. tkm. Im grenzüberschreitenden Empfang sank die Transportmenge um rund 2,5 % auf rund 28,5 Mio. t; die Verkehrsleistung bewegte sich mit rund 12,8 Mrd. tkm annähernd auf Vorjahresniveau (-0,1 %). Die Binnenverkehre verzeichneten im Vergleichszeitraum mit einem Beförderungsaufkommen von rund 116,4 Mio. t zwar ein Plus von rund 1,7 %; die Verkehrsleistung blieb mit rund 30,3 Mrd. tkm im 1. Halbjahr 2022 allerdings um rund 0,4 % hinter dem Ergebnis des 1. Halbjahres 2021 zurück.

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 8: Schienengüterverkehr im öffentlichen Verkehr in Deutschland in den 1. Halbjahren 2021 und 2022 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Binnenverkehr	114,4	116,4	1,7	30,4	30,3	-0,4
Grenzüberschreitender Versand	24,8	24,5	-1,4	12,3	12,2	-0,9
Grenzüberschreitender Empfang	29,2	28,5	-2,5	12,8	12,8	-0,1
Durchgangsverkehr	9,6	10,6	10,5	6,2	6,9	10,6
Insgesamt	178,0	179,9	1,1	61,7	62,1	0,7

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

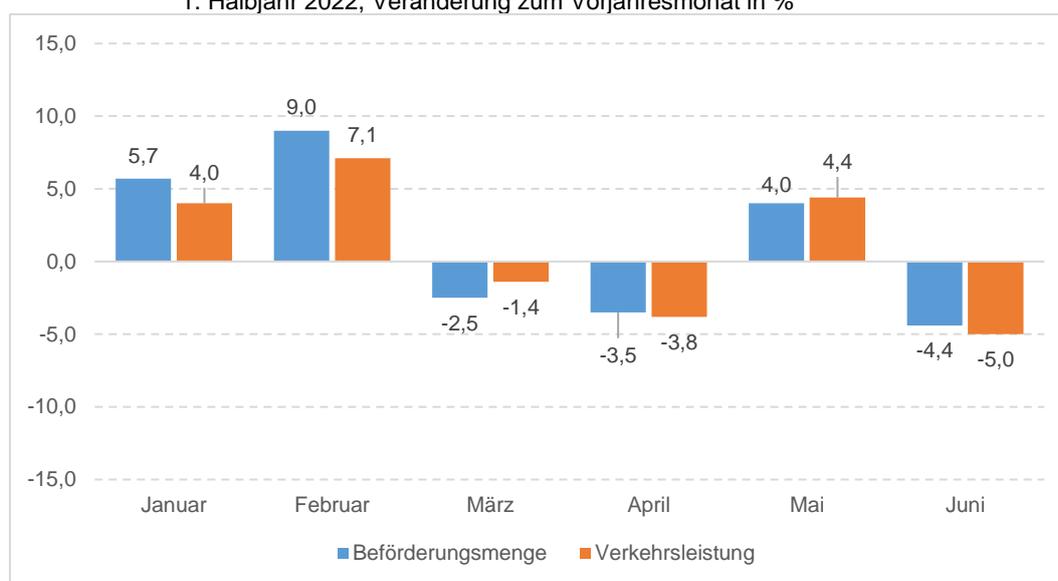
Die monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2022 wird in Abbildung 13 zusammenge-

Unterjährige
Entwicklungen

⁹ Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu beachten, dass der hier zugrundeliegende Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben).

fasst. Danach zeigten sich zu Beginn des Jahres 2022 zunächst größere Aufkommens- und Verkehrsleistungszuwächse, bevor dann im Zuge des Kriegsausbruchs in der Ukraine in den Folgemonaten im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahreswerten Rückgänge zu verzeichnen waren. So lag die Verkehrsleistung im März und April 2022 im Durchschnitt um rund 1,4 % bzw. 3,8 % unter den entsprechenden Vorjahreswerten. Im Mai 2022 kam es wieder zu einer merklichen Aufholbewegung, die im Juni 2022 erneut ausgebremst wurde.

Abbildung 13: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge größerer Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr in Deutschland im 1. Halbjahr 2022, Veränderung zum Vorjahresmonat in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Unternehmensbefragungen wiesen in der ersten Jahreshälfte 2022 sowohl die bundeseigenen als auch die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen steigende Verkehrsleistungen auf. Ein Gutteil der befragten nicht-bundeseigenen Eisenbahnen berichtete von einer guten Auftragslage, die über dem Vorjahresniveau lag. Die von der DB Cargo AG im In- und Ausland erbrachte Verkehrsleistung lag mit rund 43,5 Mrd. tkm im 1. Halbjahr 2022 um rund 1,2 % über dem Niveau des 1. Halbjahres 2021; die beförderte Gütermenge nahm hingegen leicht um rund 0,1 % auf insgesamt rund 115,0 Mio. t ab.¹⁰ Begründet wurde die insgesamt stabile Leistungsentwicklung unternehmensseitig im Wesentlichen mit der erstmaligen Einbeziehung der Leistungsdaten von DB Cargo Schweiz. Dämpfende Einflussfaktoren waren nach Unternehmensangaben die bau- und störungsbedingt schwierige Betriebssituation sowie die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs.

Bundeseigene /
nicht-bundeseigene
Eisenbahnen

¹⁰ Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2022, S. 36, Berlin 2022.

4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

In einem Marktumfeld, das nach Unternehmensangaben im 1. Halbjahr 2022 durch eine hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität geprägt war, berichteten die vom Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegend von einer guten Auftragslage und einer hohen Kapazitätsauslastung. Teilweise mussten Transportanfragen mangels Beförderungskapazitäten abgelehnt werden. Dabei wirkten vor allem fehlendes Personal sowie in Teilen eine eingeschränkte Verfügbarkeit von rollendem Material limitierend. So berichteten im Schienengüterverkehr tätige Unternehmen u.a. von Lieferverzögerungen bei bestellten Waggons, da viele Hersteller in Osteuropa produzieren ließen und dort der Stahl aus Russland und der Ukraine infolge des Ukraine-Krieges und der gegen Russland getroffenen Sanktionen fehle. Zudem kam es zu Lieferausfällen bei Radreifen seitens eines großen, in der Ukraine ansässigen Produzenten. Von Lieferverzögerungen betroffen waren ebenso Lokomotiven. Einher gingen diese Verzögerungen mit teils deutlichen Preiserhöhungen (siehe unten). Des Weiteren zeigten sich im Jahr 2022 Erschwernisse bei der Versorgung mit Ersatzteilen für die Instandhaltung des Lokfuhrparks und die Anlagenunterhaltung. Jenseits dessen führten die im Jahr 2022 anhaltenden Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung in den Seehäfen weiterhin zu starken Beeinträchtigungen im Kombinierten Verkehr. Die längeren Umläufe und Verzögerungen im Schienengüterverkehr trugen ebenso zu einer Verknappung des Angebots an verfügbaren Güterwaggons bei.

Rahmenbedingungen

Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ stiegen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 insgesamt um rund 3,3 % und erreichten damit ihr höchstes Niveau seit Jahren (siehe Abbildung 14). Allerdings fiel die Umsatzentwicklung auf Unternehmensebene nach Ergebnissen der Unternehmensbefragungen des Bundesamtes uneinheitlich aus. Zwar berichtete ein Gutteil der Befragten von einer stabilen bis guten Umsatzentwicklung in der ersten Jahreshälfte 2022, in Abhängigkeit von den Tätigkeitsschwerpunkten und Hauptkundenbranchen wurde teilweise jedoch auch von Umsatzrückgängen berichtet. Die DB Cargo AG verzeichnete nach eigenen Angaben im 1. Halbjahr 2022 eine Steigerung ihres Außenumsatzes im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 5,6 % auf knapp 2,5 Mrd. Euro; das operative Ergebnis (EBIT) verschlechterte sich von -204 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2021 auf -299 Mio. Euro im 1. Halbjahr 2022.¹¹ Im Rahmen von Unternehmensbefragungen des Bundesamtes bewerteten nicht-bundeseigene Eisenbahnen ihre Ertragslage im 1. Halbjahr 2022 überwiegend als befriedigend bis gut. Begründet wurde dies in Teilen auch mit der anhaltenden Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr. Belastungen für die Ertragslage ergaben sich u.a. aus dem starken Anstieg der

Umsatz- und Ertragsentwicklung

¹¹ Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2022, S. 36 f, Berlin 2022.

Energiepreise. Die Insolvenzgefahr für das eigene Unternehmen wurde von den Befragten zumeist als sehr gering eingeschätzt.

Abbildung 14: Index des Umsatzes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ (2015 = 100)



* Vorläufige Ergebnisse.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Neben den o.g. Nachfragesteigerungen für Schienengüterverkehrsleistungen trugen steigende Entgelte in der ersten Jahreshälfte 2022 zu den Umsatzsteigerungen bei. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wuchsen die Entgelte für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen im 1. Quartal 2022 um rund 1,5 % und im 2. Quartal 2022 um rund 2,1 % (siehe Tabelle 9). Nahezu identisch fielen im Vergleichszeitraum die prozentualen Preisanstiege im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre sowie für Traktionsleistungen und Kombinierte Verkehre aus. Vergleichsweise höher fielen die Entgeltsteigerungen für speditionelle Dienstleistungen im Bahnbereich aus. Diesbezüglich weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes im 1. und 2. Quartal 2022 Zuwächse im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresquartalen in Höhe von rund 4,0 % bzw. 7,3 % aus.

Entgeltentwicklung

Tabelle 9: Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr nach Segmenten (Index 2015 = 100)

Jahr	Quartal	Gesamtindex	darunter:	
			Einzelwagen- und Ganzzugverkehre	Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehre
2018	1. Quartal	102,3	102,8	100,7
	2. Quartal	102,4	102,9	100,8
	3. Quartal	102,4	103,0	100,7
	4. Quartal	102,5	103,0	100,7
2019	1. Quartal	103,5	103,8	102,7
	2. Quartal	104,2	104,2	104,4
	3. Quartal	104,3	104,2	104,4
	4. Quartal	104,3	104,2	104,4
2020	1. Quartal	105,6	105,7	105,2
	2. Quartal	105,9	105,8	106,2
	3. Quartal	105,9	105,9	106,2
	4. Quartal	105,9	105,8	106,2
2021	1. Quartal	106,1	106,0	106,5
	2. Quartal	106,0	105,9	106,3
	3. Quartal	106,1	106,2	105,9
	4. Quartal	106,2	106,3	105,9
2022	1. Quartal	107,7	107,6	107,8
	2. Quartal	108,2	108,1	108,5

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Ergebnisse des Erzeugerpreisindex stehen im Einklang mit Erkenntnissen des Bundesamtes aus Befragungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, nach denen ein Großteil der Befragten nach eigenen Angaben Entgelterhöhungen am Markt durchsetzen konnte. Maßgeblich waren insbesondere die teils sehr hohen Kostensteigerungen bei Energie, weiteren Betriebsmitteln sowie Löhnen und Gehältern. Im Zuge von Tarifverhandlungen stiegen die Löhne und Gehälter im Eisenbahnsektor Ende 2021 bzw. Anfang 2022 im unteren einstelligen Prozentbereich. Vereinzelt gaben Unternehmen allerdings an, zwecks Bindung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern prozentual deutlich höhere Lohnsteigerungen gewährt zu haben. Im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung, beispielsweise von Lokführerinnen und Lokführern, seien die Entgelte nach Unternehmensangaben ebenfalls gestiegen. Darüber hinaus wurde im Rahmen von Unternehmensbefragungen des Bundesamtes von Preissteigerungen bei Lokomotiven und Waggons in Höhe von 10 % bis 20 % berichtet. Zudem hätten sich die Finanzierungskosten aufgrund steigender Kreditzinsen erhöht. Kostensteigerungen zeigten sich des Weiteren bei Versicherungsverträgen, Werkstattleistungen und Ersatzteilen. So hätten sich beispielsweise die Preise für Radsätze zwischenzeitlich verdoppelt.¹² Weiterhin beklagt wird

Kostenentwicklung

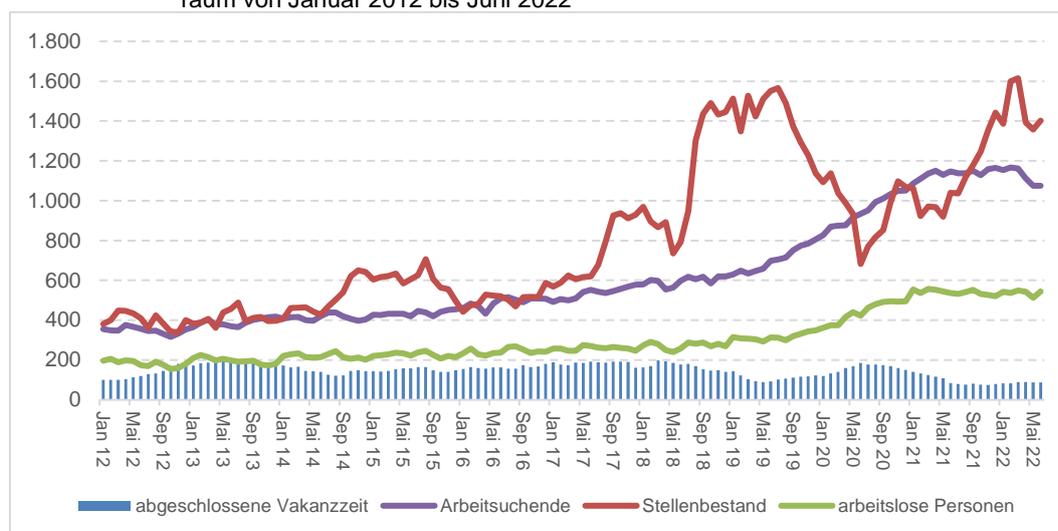
¹² Bei der DB Cargo AG erhöhten sich im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 nach eigenen Angaben der Materialaufwand um 10,0 %, der Personalaufwand um

von einem Teil der Unternehmen ein hoher bürokratischer Aufwand, etwa im Zusammenhang mit Genehmigungsverfahren oder statistischen Auskunftspflichten. Zur Entlastung der Kostenseite und damit auch zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit trug im Jahr 2022 weiterhin die Reduktion der Trassenpreise bei. Seit dem 01.07.2018 ist die Förderrichtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte in Kraft. Sie gilt bis zum 30.06.2023, die Fortführung darüber hinaus zunächst bis November 2024 ist geplant. Generell kommen bei einem Gutteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei langfristig geschlossenen Beförderungsverträgen sogenannte Gleitklauseln zur Anwendung, d.h. Vereinbarungen, nach denen die Höhe einer Zahlung nach einer bestimmten Frist den veränderten Kosten angepasst wird. Diese Klauseln beziehen sich dabei nicht ausschließlich auf Verbrauchsstoffe, sondern können fallweise auch Aufwendungen für Personal und die Infrastrukturnutzung bzw. einen allgemeinen Inflationsausgleich umfassen.

Nachdem das bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldete Stellenangebot für Schienenfahrzeugführerinnen und -führer im Vorfeld und im Zuge der Corona-Pandemie vorübergehend gesunken war, weist es seit Mitte des Jahres 2020 wieder deutliche Zunahmen auf. Im März 2022 übertraf die Zahl der gemeldeten Stellen mit insgesamt 1.615 den Wert des entsprechenden Vorjahresmonats um rund 66,3 % (März 2021: 971; März 2020: 1.039). Bereits seit September 2021 lag die Zahl der offenen Stellen dauerhaft über der Zahl der arbeitssuchenden Fahrzeugführerinnen und -führer. Die abgeschlossene Vakanzzeit stieg in der ersten Jahreshälfte 2022 ebenfalls wieder leicht an, nachdem sie zuvor von 185 Tagen im Juni 2020 bis auf 74 Tage im November 2021 gefallen war. Im 1. Halbjahr 2022 bewegte sie sich im Bereich von 82 bis 90 Tagen. Die abgeschlossene Vakanzzeit misst die Zeitspanne vom frühestmöglichen Besetzungstermin bis zur Abmeldung der Arbeitsstelle – also die Zeitspanne, in der eine Stelle tatsächlich besetzt oder storniert wurde. Vom Bundesamt befragte Unternehmen wiesen vielfach auf einen Fachkräftemangel in der Branche hin, nicht nur an Lokführerinnen und -führern, sondern auch an weiteren Fachkräften. Nur vereinzelt wurde die Personalsituation im eigenen Unternehmen eher unkritisch gesehen. Es fehle nach Aussagen der Unternehmen an Bewerberinnen und Bewerbern sowie Nachwuchs. Obwohl viele der Unternehmen selbst ausbilden, könne der Personalbedarf nur schwer gedeckt werden. Darüber hinaus berichten Unternehmen vereinzelt, dass ihnen Personal von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, u.a. der Deutschen Bahn AG, abgeworben werde.

Arbeitsmarkt-
entwicklung

Abbildung 15: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitsuchenden und arbeitslosen Personen sowie Vakanzzeiten in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von Januar 2012 bis Juni 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik, Engpassanalyse). Eigene Darstellung.

Ein Großteil der im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen bemängelt den aktuellen Zustand der Schieneninfrastruktur in Deutschland. Zudem würden die verfügbaren Rangierkapazitäten und die bestehenden Lade-, Überhol- und Abstellgleise sowie Terminals für den Kombinierten Verkehr nicht ausreichen. Große Herausforderungen erwachsen den Eisenbahnverkehrsunternehmen aus der anhaltend hohen Bautätigkeit im Netz. Regelmäßig Anlass zu Kritik gibt in diesem Zusammenhang das Baustellenmanagement der DB Netz AG. Nach Angaben von Befragten führten Umleitungen von Verkehren aufgrund von Baustellen oftmals in andere Baustellen, die vorab nicht bekannt gewesen seien. Das Erstellen und Einhalten von Fahrplänen werde hierdurch sehr erschwert, zudem führten resultierende Umleitungen zu hohen betrieblichen Kostensteigerungen. Die Trassenbestellung und -zuweisung wurde im Rahmen der jüngsten Befragungen des Bundesamtes von Eisenbahnverkehrsunternehmen zumeist als unproblematisch bezeichnet. Neben der intensiven Bautätigkeit im deutschen Schienennetz und der allgemein hohen Netzauslastung tragen nach Unternehmensangaben die Nichtbesetzung von Stellwerken aufgrund von Personalausfällen, Unwetterschäden sowie witterungsbedingte technische Störungen zu einer Verringerung der Pünktlichkeit und der wahrgenommenen Qualität im Schienengüterverkehr bei. Verstärkend wirkten dabei die im Jahr 2022 anhaltenden Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung in den Seehäfen, die zu starken Beeinträchtigungen in der Bahnabfertigung führten. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG sank die Pünktlichkeit von DB Cargo von rund 71,2 % im 1. Halbjahr 2021 auf rund 67,0 % im 1. Halbjahr 2022.¹³ Nach Unternehmensangaben müssen rund 25 % aller Züge hochbelastete Schienenwege durchfahren.

Schieneninfrastruktur

¹³ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar - Juni 2022, S. 10, Berlin 2022.

4.3 Kombiniertes Verkehr Straße - Schiene

Der Kombinierte Verkehr verzeichnete im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 ein moderates Wachstum. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2022 im Kombinierten Verkehr in Deutschland von größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen¹⁴ rund 3,0 Mio. Ladeeinheiten befördert, knapp 1,0 % mehr als im 1. Halbjahr 2021. Die beförderte Tonnage stieg im Vergleichszeitraum um rund 1,7 % auf rund 52,2 Mio. t, die Verkehrsleistung wuchs um rund 1,8 % auf rund 27,0 Mrd. tkm. Wie Tabelle 10 veranschaulicht, verzeichneten die Durchgangsverkehre im Vergleichszeitraum in Bezug auf alle genannten Leistungswerte überdurchschnittliche Zuwächse im zweistelligen Prozentbereich, die Binnenverkehre hingegen mehr oder minder hohe Rückgänge. Mit einer Ausnahme verzeichneten die grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehre im 1. Halbjahr 2022 ebenfalls Anstiege in Bezug auf die beförderten Ladeeinheiten, die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung; diese bewegten sich im unteren einstelligen Prozentbereich. Einzig der grenzüberschreitende Empfang wies im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 ein um rund 1,5 % geringeres Aufkommen an Ladeeinheiten auf. Insgesamt nahm die Anzahl der im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr transportierten Ladeeinheiten damit im Vergleichszeitraum um rund 0,4 % ab.

Gesamtentwicklung

Tabelle 10: Kombiniertes Güterverkehr in den 1. Halbjahren 2021 und 2022 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022		1. Hj. 2021	1. Hj. 2022		1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	
Binnenverkehr	1.507	1.498	-0,6	22,22	21,77	-2,1	10,40	10,00	-3,8
Grenzüberschreitend	1.183	1.178	-0,4	23,12	23,54	1,8	12,35	12,64	2,4
darunter Versand	579	583	0,7	11,99	12,33	2,8	6,37	6,60	3,6
darunter Empfang	605	596	-1,5	11,13	11,21	0,8	5,98	6,04	1,1
Durchgangsverkehr	290	333	14,8	6,02	6,93	15,2	3,76	4,34	15,3
Insgesamt	2.980	3.009	1,0	51,36	52,24	1,7	26,51	26,98	1,8

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

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 11 differenziert die Aufkommensentwicklung im Kombinierten Verkehr nach Ladeeinheiten. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes belief sich das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im Kombinierten Verkehr im 1. Halbjahr 2022 auf knapp 3,9 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit); im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 bedeutete dies ein Plus von rund 1,1 %. Die Tonnage erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 2,2 % auf rund 36,4 Mio. t, die Verkehrsleistung nahm um rund 2,6 % auf rund 17,9 Mrd. tkm zu. Die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten

Ladeeinheiten

¹⁴ Ausschließlich größere Unternehmen, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

Verkehr beförderten Sattelanhänger sank im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 1,8 % auf rund 0,6 Mio. Einheiten, die Verkehrsleistung stieg um rund 0,1 % auf über 9,0 Mrd. tkm.

Tabelle 11: Im Kombinierten Verkehr beförderte Container/Wechselbehälter, Sattelzuganhänger (begleitet) bzw. Lkw/Sattelzüge (begleitet) im 1. Halbjahr 2021 und 2022¹, 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 2021	35,628	17,424	3,830	14,567	9,018	0,611	1,167	0,070	0,036
1. Halbjahr 2022	36,415	17,877	3,870	14,410	9,025	0,600	1,412	0,079	0,052
Veränd. in %	2,2	2,6	1,1	-1,1	0,1	-1,8	21,0	12,3	45,1

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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die bereits im Jahr 2021 zu beobachtenden Störungen der globalen Lieferketten, die sich nicht zuletzt in teils massiven Schiffsverspätungen und daraus resultierenden längeren Verweildauern von Containern bzw. Containerstaus in den Terminals sowie starken Beeinträchtigungen in der Bahnabfertigung in den Seehäfen widerspiegeln, setzten sich im Jahr 2022 fort. Nach Angaben von befragten Unternehmen kam es im Zu- und Ablauf der Containerterminals in Hamburg und Bremerhaven sowohl in Import- als auch in Exportrichtung weiterhin zu Verzögerungen bei der Abfertigung und verlängerten Transportzeiten auf der Schiene. Durch die Sanktionen gegen Russland und Produktionsstilllegungen in der Ukraine infolge des Ukraine-Krieges haben sich die bestehenden Friktionen in den globalen Lieferketten in Teilbereichen verstärkt. Aufgrund der hohen Kapazitätsauslastung in Hamburg und Bremerhaven ergriffen Terminalbetreiber im Jahr 2022 zeitweise Maßnahmen zur Begrenzung des Zulaufs zu ihren Containerterminals. Um Beeinträchtigungen und Verzögerungen in den norddeutschen Häfen zu minimieren, wurde zum Beispiel im Zulauf zum Container Terminal Altenwerder (CTA) in Hamburg sowie in Bremerhaven (Eurogate und MSC Gate) im Frühjahr 2022 für mehrere Monate die sogenannte 7-Tage-Regelung implementiert, nach der die Annahme von Exportsendungen, die früher als 7 Tage vor der voraussichtlichen Abfahrtszeit des Schiffes eintreffen, verweigert wurde. Da dies nach Angaben von Eisenbahnverkehrsunternehmen auch in Fällen galt, in denen es zu weiteren Schiffsverspätungen kam, während der Zug bereits auf dem Weg nach Hamburg war, führte die 7-Tage-Regelung zu hohen operativen Herausforderungen. Zudem seien nach Unternehmensangaben von Seiten der Terminalbetreiber teilweise reguläre Slots gestrichen und paarige Beförderungen von Export- und Importcontainern vorgeschrieben worden. Zeitweise wurden in den norddeutschen Containerhäfen am Wochenende grundsätzlich keine neuen Züge mehr angenommen. Erst zum Jahres-

Seehafen-
Hinterlandverkehr

ende hin begann sich die Situation in den norddeutschen Containerhäfen und im Seehafen-Hinterlandverkehr zu entschärfen. Verladeseitig wurde im Rahmen von Unternehmensbefragungen des Bundesamtes unterjährig zudem auf eine Knappheit an Leercontainern für den internationalen Warenversand und daraus resultierende Beeinträchtigungen der Wertschöpfungsketten hingewiesen. Grundsätzlich verschärft wird die Situation im Hinterlandverkehr auf der Schiene weiterhin durch zahlreiche Baustellen im deutschen und europäischen Bahnnetz sowie Personalengpässe bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hinzu kommen Beeinflussungen des Fahrbetriebes durch Unwetterereignisse und witterungsbedingte technische Störungen sowie eine hohe Störanfälligkeit der Infrastrukturanlagen, bspw. infolge von Überalterung. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Beeinträchtigungen gingen die Containerbeförderungen über die Schiene im Zu- und Ablauf des Hamburger Hafens nach Hafenangaben im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 0,2 % auf rund 1,4 Mio. TEU zurück.¹⁵ Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2022 rund 23,6 Mio. t Güter im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens auf der Schiene transportiert, rund 0,3 % weniger als im 1. Halbjahr 2021. Dennoch blieb die Schiene im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens mit einem Anteil von rund 52,8 % am Modal Split im 1. Halbjahr 2022 der führende Verkehrsträger. Anders als in Hamburg stieg im Rostocker Hafen der Umschlag intermodaler Ladeeinheiten im Kombinierten Ladungsverkehr im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 4 % auf rund 64.000 Einheiten.¹⁶ Die Anzahl der über See transportierten Eisenbahnwaggons sank im Vergleichszeitraum hingegen um rund 45 % auf 8.150 Einheiten, nachdem sie aufgrund eines Sondereffekts, namentlich einer zeitweiligen Streckensperrung in Dänemark, im 1. Halbjahr 2021 stark angestiegen war.

¹⁵ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: „Hamburger Hafen steigert Marktanteil beim Containerumschlag“, Mitteilung vom 17.08.2022, abgerufen am 18.01.2023.

¹⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Rostock Port GmbH: „Überseehafen Rostock bestätigt Rekordergebnis des Vorhalbjahrs“, Mitteilung vom 08.07.2022, abgerufen am 18.01.2023.

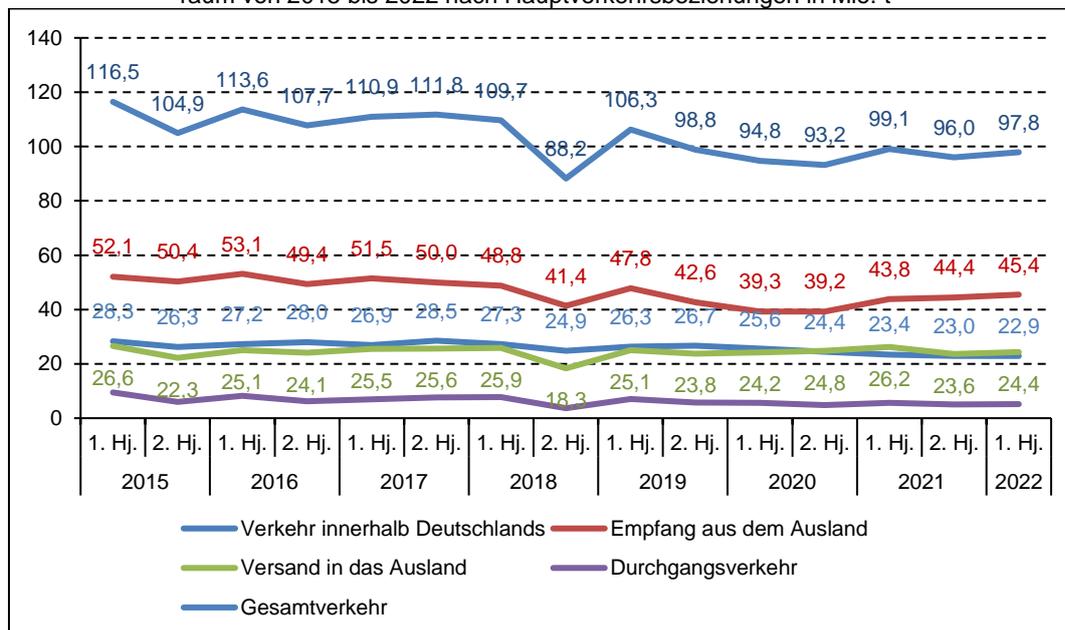
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes reduzierte sich die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 1,2 Mio. t bzw. 1,2 % auf insgesamt rund 97,8 Mio. t; die Verkehrsleistung nahm von rund 24,7 Mrd. tkm um rund 1,6 % bzw. 0,4 Mrd. tkm auf rund 24,3 Mrd. tkm ab (siehe Abbildung 16). Geprägt wurde die Nachfrageentwicklung in der Binnenschifffahrt durch den Krieg in der Ukraine, im Zuge dessen es zu einem starken Anstieg der Energiepreise kam, der sich dämpfend auf die deutsche Industrieproduktion auswirkte. Auf der einen Seite führte der starke Anstieg der Gaspreise zu einem deutlichen Anstieg der Kohlebeförderungen von den Seehäfen ins deutsche Hinterland, da Gas zur Verstromung durch Kohle substituiert wurde. Auf der anderen Seite kam es in der Binnenschifffahrt bei vielen anderen Güterabteilungen in der ersten Jahreshälfte 2022 zu rückläufigen Transportmengen (siehe hierzu auch Abschnitt 2.2.2). Mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Empfangs zeigten sich im Betrachtungszeitraum bei allen anderen Hauptverkehrsverbindungen Aufkommensrückgänge.

Mengen- und Leistungsrückgänge

Abbildung 16: Halbjährliche Entwicklung der Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt im Zeitraum von 2015 bis 2022 nach Hauptverkehrsbeziehungen in Mio. t



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Beförderungsmenge von Binnenschiffen unter deutscher Flagge wuchs im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 0,4 Mio. t auf rund 28,9 Mio. t. Ihr Anteil an der Gesamtbeförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen stieg damit im Vergleichszeitraum um rund 0,8 Prozentpunkte auf rund 29,5 %. Gebietsfremde Binnenschiffe, bei denen es sich weit überwiegend um niederländische Schiffe handelt, beförderten im 1. Halbjahr 2022 rund 69,0 Mio. t Güter auf deutschen Wasserstraßen, rund 1,7 Mio. t weniger als im 1. Halbjahr 2021. Ihr Anteil an der Gesamtbeförderungsmenge auf deut-

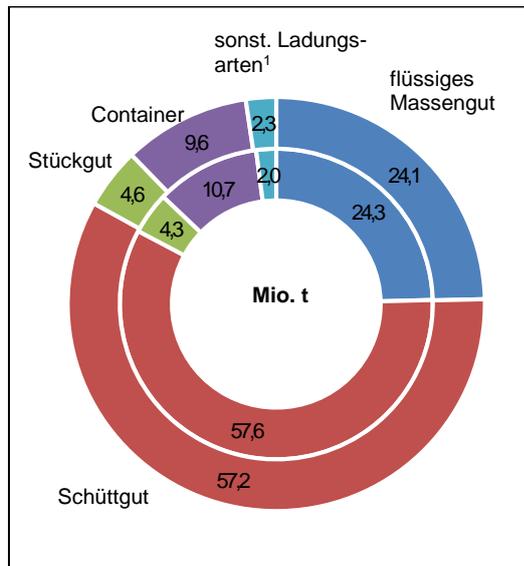
Flaggenanteile

schen Binnenwasserstraßen reduzierte sich damit im Vergleichszeitraum von rund 71,3 % auf rund 70,5 %. Mit Blick auf die Verkehrsleistung verzeichneten in der ersten Jahreshälfte 2022 sowohl deutsche als auch gebietsfremde Binnenschiffe Abnahmen. Die Transportleistung von Schiffen unter deutscher Flagge ging im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 0,1 Mrd. tkm auf rund 7,1 Mrd. tkm zurück, jene von Schiffen unter ausländischen Flaggen sank um rund 0,3 Mrd. tkm auf rund 17,3 Mrd. tkm. Die jeweiligen Anteile an der Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen blieben damit in der ersten Jahreshälfte 2022 mit rund 29,1 % bzw. rund 70,9 % im Vorjahrsvergleich unverändert.

Von den Mengenrückgängen in der Binnenschifffahrt waren im 1. Halbjahr 2022 sowohl trockene und flüssige Massengüter als auch Container betroffen. Schüttgüter, auf die die höchsten Beförderungsanteile in der Binnenschifffahrt entfallen, verzeichneten im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 einen Mengenrückgang um rund 0,4 Mio. t bzw. 0,8 % auf rund 57,2 Mio. t, die Verkehrsleistung stagnierte bei rund 14,2 Mrd. tkm (siehe Abbildungen 17 und 18). Die Mengenrückgänge resultierten vor allem aus einer geringeren Transportnachfrage für Getreide (-7,6 %), Eisenerze (-5,8 %), Natursteine, Sand, Kies, etc. (-9,7 %) und Sekundärrohstoffe (-10,2 %), die trotz Anstiegen bei Kohle (+42,8 %) sowie Metall- und Metallerzeugnissen (+8,2 %) nicht kompensiert werden konnte. Aufgrund ungünstiger Witterungsbedingungen fiel die Getreideernte im Jahr 2021 niedriger aus als im Jahr 2020; daher wurde im Winter und Frühjahr 2022 vergleichsweise weniger Getreide mit dem Binnenschiff befördert. Hinzu kamen geringere Getreidelieferungen aus Donauanrainerstaaten. Materialengpässe und hohe Preisanstiege bei Bauleistungen wirkten sich negativ auf die Bauwirtschaft aus; in der Folge nahm die Transportnachfrage für Baumaterialien und Eisenerze für die Stahlgewinnung ab. Die Transportmenge von flüssigen Massengütern auf deutschen Binnenwasserstraßen ging im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 0,2 Mio. t bzw. 1,0 % auf rund 24,1 Mio. t zurück, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 0,3 Mrd. tkm bzw. 5,1 % auf rund 5,5 Mrd. tkm. Abnahmen zeigten sich insbesondere bei Beförderungen von flüssigen Mineralölerzeugnissen (-7,6 %) und chemischen Erzeugnissen (-9,3 %), Zunahmen hingegen bei den mengenmäßig nachrangigen tierischen und pflanzlichen Ölen (56,6 %). Containertransporte, die aufgrund anhaltender Friktionen in den globalen Lieferketten weiterhin durch Verzögerungen bei der Abfertigung in den großen westeuropäischen Seehäfen beeinträchtigt wurden (siehe hierzu auch Abschnitt 5.4), nahmen im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 mengenmäßig um rund 1,1 Mio. t bzw. rund 10,3 % auf rund 9,6 Mio. t ab; die Verkehrsleistung sank dabei um rund 0,2 Mrd. tkm bzw. rund 9,2 % auf rund 2,5 Mrd. tkm. Im Stückgutsegment stieg die Transportmenge im Vergleichszeitraum hingegen um rund 7,2 % auf rund 4,6 Mio. t, die Verkehrsleistung stagnierte bei rund 1,1 Mrd. tkm. Die sonstigen Ladungsarten verzeichneten einen Tonnageanstieg von rund 12,4 % auf rund 2,3 Mio. t und einen Verkehrszuwachs von rund 10,8 % auf rund 1,0 Mrd. tkm.

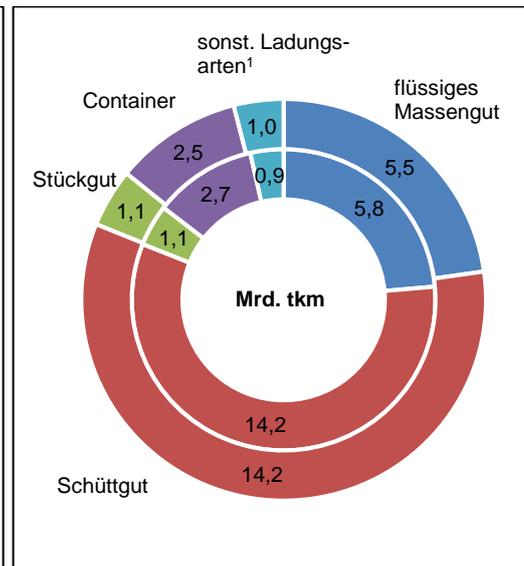
Entwicklung nach
Ladungsarten

Abbildung 17: Transportmenge in der Binnenschifffahrt nach Landungsarten im 1. Hj. 2022 (äußerer Ring) und im 1. Hj 2021 (innerer Ring)



¹ Einschließlich Straßengüterfahrzeuge und Wechselbrücken.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 18: Transportleistung in der Binnenschifffahrt nach Landungsarten im 1. Hj. 2022 (äußerer Ring) und im 1. Hj 2021 (innerer Ring)



¹ Einschließlich Straßengüterfahrzeuge und Wechselbrücken.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Der Güterumschlag in den deutschen Binnenhäfen wies in der ersten Jahreshälfte 2022 eine heterogene Entwicklung auf. Tabelle 12 veranschaulicht diese für die zehn umschlagsstärksten Binnenhäfen in Deutschland, von denen sich acht im Rheinstromgebiet befanden. In Duisburg, dem mit großem Abstand umschlagsstärksten Binnenhafen in Deutschland und Europa, verringerte sich der Güterumschlag im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 1,5 Mio. t bzw. rund 6,4 % auf rund 21,9 Mio. t. In Köln, das den zweitgrößten deutschen Binnenhafen beheimatet, ging der Güterumschlag von rund 5,4 Mio. t im 1. Halbjahr 2021 um rund 11,7 % auf rund 4,8 Mio. t im 1. Halbjahr 2022 zurück. Ludwigshafen (- 11,6 %), Neuss (- 9,6 %) und Frankfurt/Main (- 4,9 %) verzeichneten ebenfalls Umschlagsrückgänge; zulegen konnten hingegen Mannheim (+11,4 %) und Karlsruhe (+20,4 %). Ebenfalls höhere Güterumschläge im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum wiesen im 1. Halbjahr 2022 Hamburg (+5,5 %) und der umschlagsstärkste Binnenhafen im westdeutschen Kanalgebiet Gelsenkirchen (+11,9 %) auf.

Umschlagsstärkste
Binnenhäfen

Tabelle 12: Umschlagsstärkste Binnenhäfen auf deutschen Wasserstraßen

Binnenhafen	Güterumschlag 1. Halbjahr 2022	Güterumschlag 1. Halbjahr 2021	Veränderung	
	in Tsd. t		in Tsd. t	in %
Duisburg	21.861,8	23.360,7	-1.498,8	-6,4
Köln	4.749,9	5.376,8	-626,9	-11,7
Mannheim	3.931,6	3.529,3	402,3	11,4
Hamburg	3.897,8	3.695,4	202,4	5,5
Karlsruhe	3.788,8	3.147,5	641,3	20,4
Ludwigshafen	3.259,5	3.686,4	-426,9	-11,6
Neuss	3.062,1	3.388,3	-326,2	-9,6
Gelsenkirchen	2.716,2	2.428,0	288,2	11,9
Frankfurt/Main	2.581,1	2.713,0	-131,9	-4,9
Mainz	1.853,2	1.753,6	99,6	5,7

Quelle: Sonderauswertung Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 13 zu entnehmen ist, sind die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im 1. Halbjahr 2022 mit Ausnahme des grenzüberschreitenden Empfangs auf allen Hauptverkehrsverbindungen gesunken. Im Binnenverkehr ging das Transportaufkommen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 2,3 % auf rund 22,9 Mio. t zurück; die Verkehrsleistung sank um rund 7,1 % auf rund 4,6 Mrd. tkm. Ursächlich waren Beförderungsrückgänge bei landwirtschaftlichen Produkten, Holzwaren, chemischen Erzeugnissen, Metallwaren und Sekundärrohstoffen, die durch Zuwächse bei Kohle, Kokerei- und Mineralölerzeugnissen sowie sonstigen Mineralerzeugnissen nicht kompensiert werden konnten. Im grenzüberschreitenden Versand reduzierte sich die Transportmenge im Vergleichszeitraum um rund 7,1 % auf rund 24,4 Mio. t; die Verkehrsleistung verzeichnete ein Minus von rund 6,3 % auf rund 6,6 Mrd. tkm. Maßgeblich waren hier teils deutliche Rückgänge bei landwirtschaftlichen Produkten, Sekundärrohstoffen sowie Baumaterialien; die Transportnachfrage für Metalle sowie für Kokerei- und Mineralölerzeugnisse stieg dagegen an. Die größten prozentualen Abnahmen verzeichneten im 1. Halbjahr 2022 die Durchgangsverkehre. Sie wiesen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 einen Rückgang der Transportmenge von rund 8,6 % auf rund 5,1 Mio. t und der Verkehrsleistung von rund 8,9 % auf rund 3,2 Mrd. tkm auf. Besonders hoch fielen die Rückgänge beim Transport von Kokerei- und Mineralölerzeugnissen aus, die im Vorjahresgleich um mehr als die Hälfte einbrachen. Bei landwirtschaftlichen Produkten und Metallwaren zeigte sich hingegen ein Anstieg. Als einzige Hauptverkehrsverbindung wies der grenzüberschreitende Empfang in der ersten Jahreshälfte 2022 Zuwächse auf. Diese waren in der Hauptsache auf den deutlichen Beförderungsanstieg von Importkohle, landwirtschaftlichen Produkten und Metallerzeugnissen zurückzuführen, die Rückgänge beispielsweise bei Baumaterialien oder chemischen Erzeugnissen mehr als ausgleichen konnten. Insgesamt legte die Beförderungsmenge von ausländischen zu deutschen Häfen im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 3,8 % auf rund 45,4 Mio. t zu; die Verkehrsleistung stieg um rund 7,7 % auf rund 9,9 Mrd. tkm.

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 13: Binnenschiffsgüterverkehr auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindung	Gütermenge in Mio. t		Veränderungen in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Veränderungen in %
	1. Hj. 2021	1. Hj. 2022		1. Hj. 2021	1. Hj. 2022	
Binnenverkehr	23,4	22,9	-2,3%	4,9	4,6	-7,1%
Versand in das Ausland	26,2	24,4	-7,1%	7,1	6,6	-6,3%
Empfang aus dem Ausland	43,8	45,4	3,8%	9,2	9,9	7,7%
Durchgangsverkehr	5,6	5,1	-8,6%	3,5	3,2	-8,9%
Insgesamt	99,1	97,8	-1,2%	24,7	24,3	-1,6%

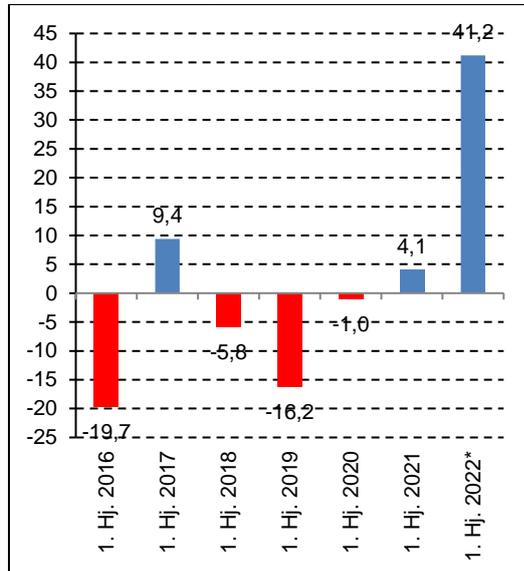
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Nachdem die Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt nach teils hohen Rückgängen in den Jahren 2019 und 2020 im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung bereits im Jahr 2021 deutlich gestiegen waren, setzte sich deren Erholung im 1. Halbjahr 2022 verstärkt fort. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 41,2 % und erreichten damit wieder ihr Niveau vom 1. Halbjahr 2015 (siehe Abbildungen 19 und 20). Treiber der Umsatzentwicklung war nach Angaben von Befrachtern und Binnenschifffahrtsunternehmen, die im Rahmen der Marktbeobachtung seitens des Bundesamtes befragt wurden, im Wesentlichen der Anstieg der Frachtraten, der vor allem auf teils sehr hohe Kostensteigerungen bei Gasöl, Energie und weiteren Betriebsmitteln zurückzuführen war. Befördert wurde die Frachtenentwicklung zudem durch vorübergehende Niedrigwasserphasen im Frühjahr 2022, im Zuge derer Kleinwasserzuschläge erhoben wurden und es zeitweise zu einer Verknappung des zur Verfügung stehenden Frachtraums kam. Des Weiteren bedingte eine hohe Nachfrage nach Frachtraum in einzelnen Segmenten einen Frachtenanstieg. So sorgte in der Trockengüterschifffahrt die große Beförderungsnachfrage für Kohle für ein sehr hohes Frachtenniveau – insbesondere auf dem Spotmarkt. Im Rahmen von Neuausschreibungen von Grund- bzw. Kontraktfrachten wurden in der Trockengüterschifffahrt in Abhängigkeit von der Gutart und Transportrichtung häufig deutlich höhere Frachtraten durchgesetzt. Eine hohe Nachfrage nach kleineren Schiffen erlaubte es in Verbindung mit den o.g. Kostensteigerungen dabei insbesondere Unternehmen, die in den Kanalgebieten aktiv sind, höhere Frachtraten durchzusetzen. Angesichts der hohen Nachfrage für kleinere Schiffe konnten Unternehmen, deren Schiffe im Donauraum von wegfallenden Beförderungen in bzw. aus Richtung Ukraine infolge des Krieges betroffen waren, diese Rückgänge im Allgemeinen relativ schnell kompensieren.

Frachten- und Umsatzentwicklung

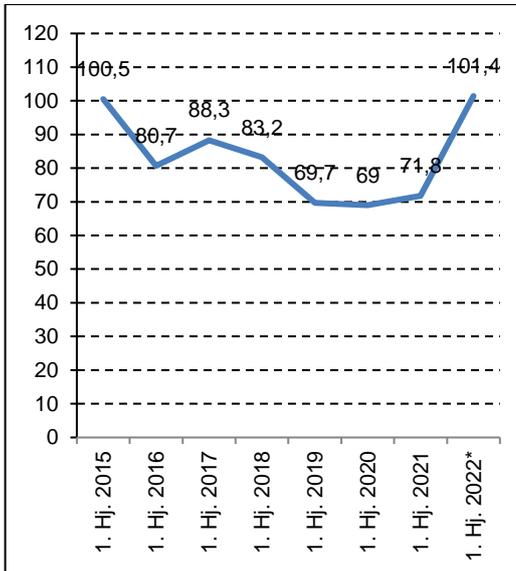
Abbildung 19: Umsatzentwicklung¹⁷ im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung ggü. Vorjahreshalbjahr in %



* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

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



* Vorläufiger Wert.

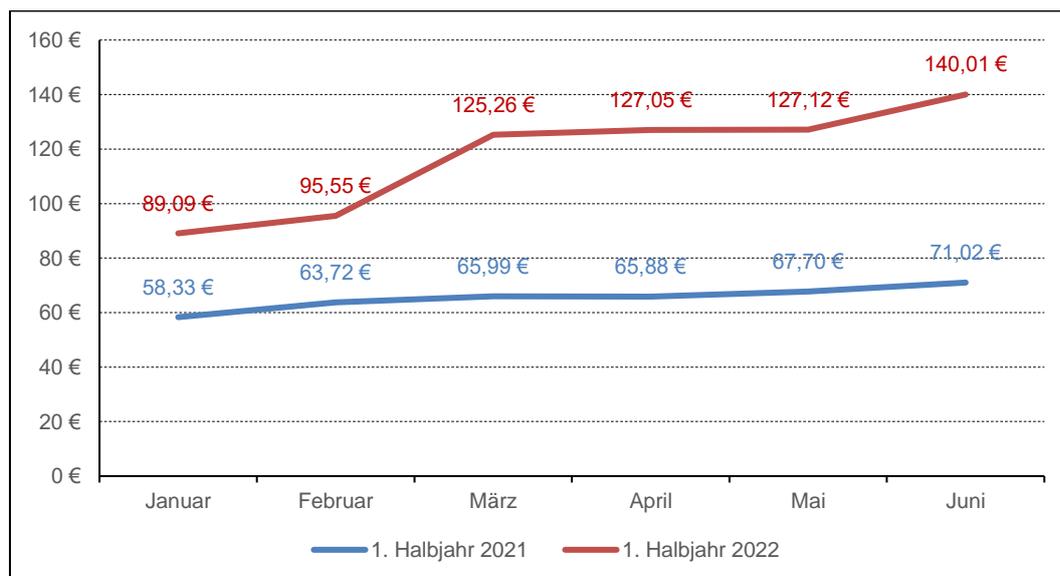
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Maßgeblich für den hohen Kostenanstieg in der gewerblichen Güterschifffahrt waren im 1. Halbjahr 2022 vor allem höhere Kosten für den Bezug von Gasöl. Auf die Gasölkosten entfällt neben den Personalkosten regelmäßig der größte Anteil an den Gesamtkosten. Nachdem die Gasölpreise bereits im Jahr 2021 deutlich angezogen hatten, setzte sich ihr Anstieg im Jahr 2022 im Zuge des Krieges in der Ukraine verstärkt fort. Wie Abbildung 21 veranschaulicht, verteuerte sich der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl von rund 89,09 Euro im Januar 2022 auf rund 140,01 Euro im Juni 2022. Insgesamt erreichte der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Diesel damit im 1. Halbjahr 2022 rund 117,35 Euro und lag damit rund 79,3 % bzw. 51,91 Euro höher als im 1. Halbjahr 2021 (65,44 Euro pro 100 Liter). Im Zuge der Leitzinserhöhungen durch die Europäische Zentralbank stiegen zudem die Kosten für Refinanzierungen und Investitionen.

Kostenentwicklung

¹⁷ Die Statistik im Dienstleistungsbereich ist seit dem Berichtsmonat Januar 2022 gemäß neuer Vorgaben von Eurostat vom Statistischen Bundesamt umstrukturiert worden. Hierdurch soll eine Steigerung der Aktualität von Quartals- zu monatlichen Zeitreihen, ein neuer monatlicher Konjunkturindikator mit dem Dienstleistungsproduktionsindex, sowie eine Erweiterung der abgedeckten Wirtschaftsbereiche in der Statistik erreicht werden. Mit diesen Verbesserungen gehen einige methodische Änderungen in der Statistik einher. So sind die monatlichen Zeitreihen komplett neu aufgebaut worden. Die in den Abbildungen 19 und 20 dargestellten Jahresdaten berechnen sich aus dem Mittelwert der kumulierten monatlichen Daten.

Abbildung 21: Entwicklung des Gasölpreises 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021

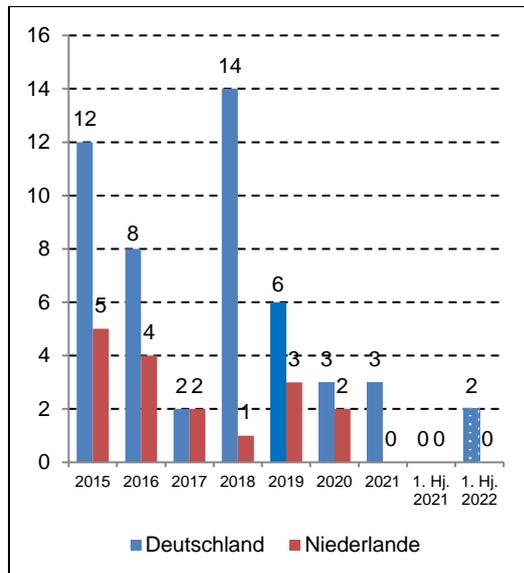


Quelle: Contargo, BAF Historie. Eigene Darstellung.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im 1. Halbjahr 2022 gegen 2 Unternehmen im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ Insolvenzverfahren eröffnet (siehe Abbildung 22). In der ersten Jahreshälfte 2021 war hiervon kein Unternehmen betroffen. Im Vergleich zu früheren Jahren bewegten sich die Insolvenzverfahren zuletzt dennoch weiter auf niedrigem Niveau, nachdem in den Jahren 2015 bzw. 2018 auf Jahressicht noch 12 bzw. 14 Insolvenzverfahren gegen deutsche Unternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt eröffnet wurden. In den Niederlanden wurde in der ersten Jahreshälfte 2021 – wie in der ersten Jahreshälfte 2020 – kein Insolvenzverfahren gegen ein Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt eingeleitet. Tendenziell fiel in den vergangenen Jahren die Zahl der Insolvenzverfahren in der Binnenschifffahrt in den Niederlanden niedriger aus als in Deutschland.

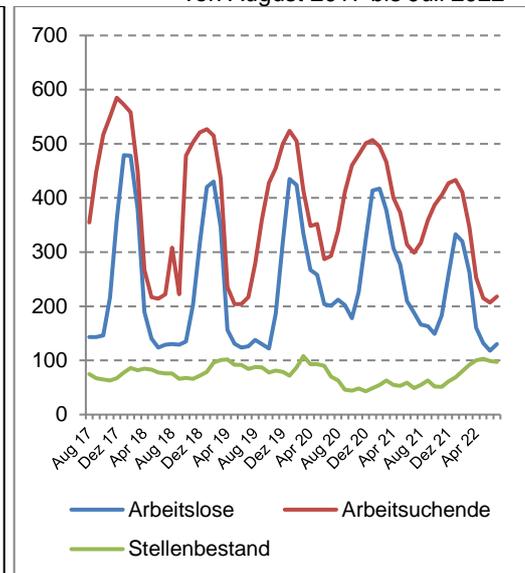
Insolvenzverfahren

Abbildung 22: Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt seit 2015



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

Abbildung 23: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „Schiffsführer*in Binnen- und Hafenverkehr“ im Zeitraum von August 2017 bis Juli 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Der Fachkräftebedarf in der deutschen Binnenschifffahrt ist im 1. Halbjahr 2022 wieder gestiegen. Nachdem die Anzahl der offenen Stellen im Zuge der Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 vorübergehend zurückgegangen war, hat sie sich in der ersten Jahreshälfte 2022 spürbar erhöht. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit nahm die Zahl der offenen Stellen in der Berufsgruppe „Schiffsführer*innen Binnen- und Hafenverkehr“ von insgesamt 61 im Dezember 2021 auf 99 im Juni 2022 zu und lag damit in etwa wieder auf dem Niveau vor Ausbruch der Pandemie. Letzteres galt ebenso für die Zahl der Arbeitslosen bzw. Arbeitsuchenden mit dem o.g. Zielberuf. Mit 118 bzw. 207 Personen fiel deren Anzahl Mitte des Jahres 2022 wieder deutlich geringer aus als zur entsprechenden Zeit in den Jahren 2020 und 2021. Binnenschifffahrtsunternehmen mit ukrainischen Schiffsbesatzungen waren teilweise davon betroffen, dass sich Personal aus der Ukraine bei Ausbruch des Krieges im Heimatland befand und das Land teilweise nicht mehr verlassen durfte, für einen Besatzungswechsel mithin nicht mehr zur Verfügung stand. Betroffen hiervon waren insbesondere Unternehmen, die ihre Binnenschiffe im Donaudelta einsetzen. Insgesamt ist der Anteil ukrainischer Besatzungsmitglieder auf deutschen Binnenschiffen jedoch vergleichsweise gering. Am Ende des Jahres 2021 belief sich die Anzahl sozialversicherungspflichtig beschäftigter ukrainischer Schiffsführerinnen und Schiffsführer im Binnen- und Hafenverkehr in Deutschland auf insgesamt 36; dies entsprach einem Anteil von rund 0,8 % an den Gesamtbeschäftigten. Nach wie vor berichten viele Binnenschifffahrtsunternehmen von großen Herausforderungen, gut ausgebildetes Schiffpersonal und Interessierte für die Ausbildung als Binnenschifferin bzw. Binnenschiffer zu gewinnen. Abhilfe schaffen sollen u.a. Quereinsteigsmöglichkeiten für Seeleute, die nachweislich mindestens 500 Tage an Bord eines Seeschiffs gearbeitet

Personalsituation

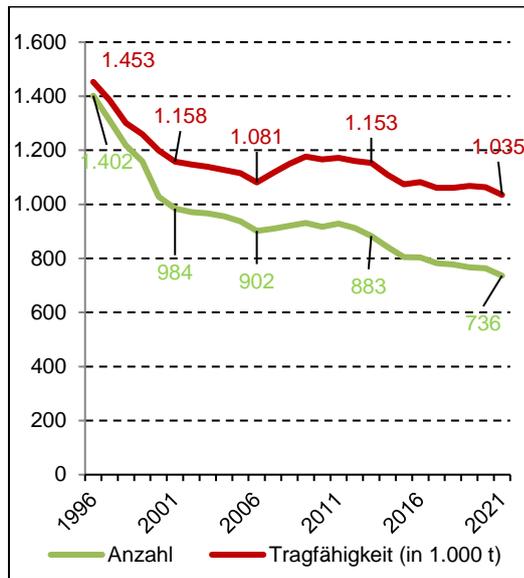
haben. Nach Einschränkungen in den Vorjahren im Zuge der Corona-Pandemie fanden Weiterbildungslehrgänge sowie Prüfungstermine für das fahrende Personal im Jahr 2022 wieder planmäßig statt. Gleiches galt für die Präsenzzeiten in den Berufsschulen, wenngleich einige Unterrichtsstunden weiterhin im Online-Format angeboten wurden. Trotz existierender Projekte zur Sensibilisierung für die Vorteile und Chancen der Binnenschifffahrt bemängeln einige Binnenschifffahrtsunternehmen, dass die Vermittlung von Kompetenzen und Fähigkeiten im Bereich der Binnenschifffahrt und Wasserstraßen bei der Ausbildung von Kaufleuten für Spedition- und Logistikdienstleistungen zu kurz komme und die Lehrpläne zu sehr auf den Gütertransport über die Straße und die Schiene fokussiert seien. Trotz Wegfall der Corona-Restriktionen gewähren Binnenschifffahrtsunternehmen ihrem kaufmännischen Personal weiterhin die Möglichkeit, an einigen Tagen in der Woche vom Home-Office aus zu arbeiten.

5.3 Kapazitätsentwicklung

Nach Angaben der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt waren im Jahr 2021 noch 736 Gütermotorschiffe in der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei (ZBBD) registriert (siehe Abbildung 24). Dies war der niedrigste Wert im Zeitraum von 1996 bis 2021. Im Vergleich zum Jahr 2020 ging die Anzahl der deutschen Gütermotorschiffe um 27 Einheiten bzw. rund 3,5 % zurück. Insgesamt wurden im Jahr 2021 38 Flottenabgänge registriert, davon 33 Verkäufe bzw. Abgänge in das Ausland, 3 Abwrackungen und jeweils ein Umbau bzw. sonstiger Abgang. Demgegenüber standen 11 Flottenzugänge, davon 10 Ankäufe bzw. Zugänge aus dem Ausland und ein Umbau. Das Durchschnittsalter der deutschen Gütermotorschiffe stieg von 64,7 Jahren im Jahr 2020 auf 65,1 Jahre im Jahr 2021. Die Tragfähigkeit aller registrierten Gütermotorschiffe reduzierte sich von rund 1,064 Mio. t im Jahr 2020 auf rund 1,035 Mio. t im Jahr 2021. Die durchschnittliche Tragfähigkeit der registrierten Gütermotorschiffe erhöhte sich hingegen von 1.395 t im Jahr 2020 auf 1.406 t im Jahr 2021. Der langjährige Trend zum Einsatz leistungsfähiger, größerer Gütermotorschiffe und zum Abbau leistungsschwächerer, kleinerer Einheiten setzte sich damit fort. Dennoch besteht insbesondere in den Kanalgebieten weiterhin eine hohe Nachfrage nach kleineren Gütermotorschiffen.

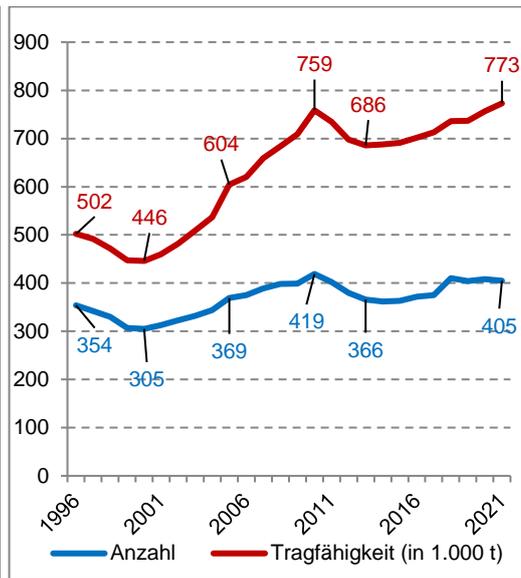
Gütermotorschiffe

Abbildung 24: Kapazitätsentwicklung der deutschen Gütermotorschiffsflotte im Zeitraum von 1996 bis 2021



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung

Abbildung 25: Kapazitätsentwicklung der deutschen Tankmotorschiffsflotte im Zeitraum von 1996 bis 2021



Quelle: Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt. Eigene Darstellung.

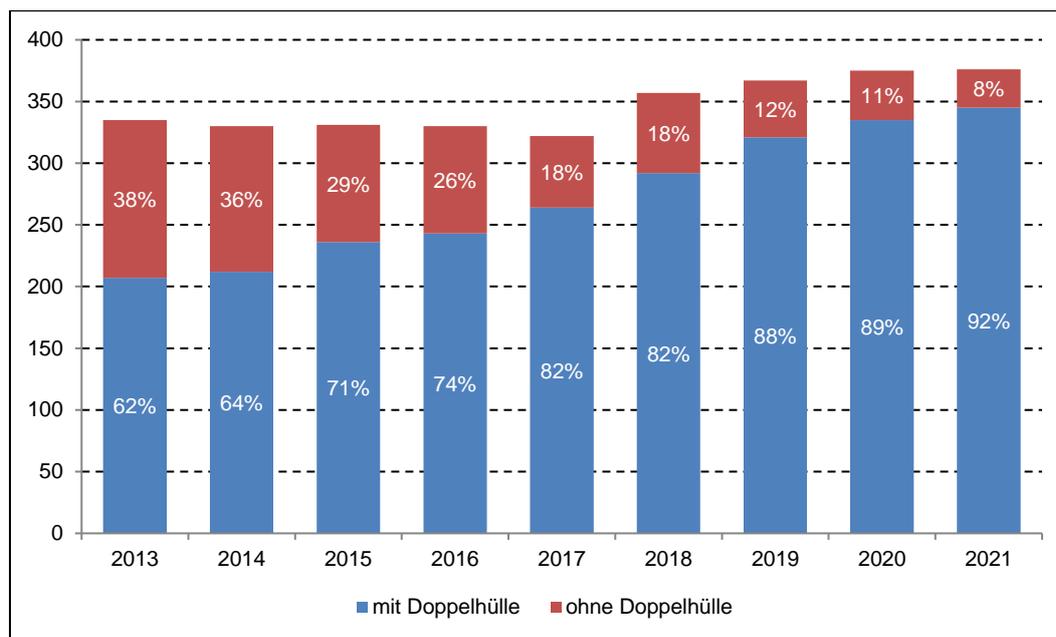
In der Tankschifffahrt ist der Trend zu größeren, jüngeren Schiffen wesentlich stärker ausgeprägt. Zwar nahm die Anzahl der in der ZBBD registrierten deutschen Tankmotorschiffe im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 3 auf insgesamt 405 Einheiten ab (siehe Abbildung 25). Dabei standen im Jahr 2021 16 Neuzugängen, davon 14 Neubauten und 2 Ankäufe bzw. Zugänge aus dem Ausland, 19 Flottenabgänge, davon 14 Verkäufe bzw. Abgänge in das Ausland, 3 Abwrackungen und 2 Umbauten, gegenüber. Allerdings stieg die Tragfähigkeit aller registrierten Tankmotorschiffe von rund 757 Tsd. t im Jahr 2020 auf rund 773 Tsd. t im Jahr 2021. Im Jahr 1996 fiel die Tragfähigkeit aller Tankmotorschiffe mit rund 502 Tsd. t noch deutlich niedriger aus. Die durchschnittliche Tragfähigkeit je Tankmotorschiff nahm von 1.855 t im Jahr 2020 auf 1.909 t im Jahr 2021 zu. Im Jahr 1996 betrug sie noch 1.418 t. Das Durchschnittsalter der deutschen Tankmotorschiffe reduzierte sich von 24,3 Jahren im Jahr 2020 auf 23,5 Jahre im Jahr 2021.

Tankmotorschiffe

Aufgrund strengerer Vorgaben des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) verzeichneten Tankmotorschiffe mit Doppelhülle in den vergangenen Jahren sowohl absolut als auch anteilig eine deutliche Zunahme. Allein im Zeitraum von 2013 bis 2021 erhöhte sich ihr Anteil an den erfassten Tankmotorschiffen von rund 62 % auf rund 92 % (siehe Abbildung 26). Aufkommensstarke Güter wie Diesel, Kerosin oder Benzin dürfen mittlerweile nur noch von Tankmotorschiffen mit Doppelhülle befördert werden. Tankmotorschiffe mit Einhülle dürfen nur noch für die Beförderung ungefährlicher flüssiger Massengüter wie Süß- oder Salzwasser eingesetzt werden.

Einhüllen-/Doppelhüllenschiffe

Abbildung 26: Anteilsentwicklung der Doppelhüllenschiffe an der deutschen Tankmotorschiffsflotte im Zeitraum von 2013 bis 2021



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

5.4 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs stand in der 1. Jahreshälfte 2022 weiterhin unter dem Einfluss anhaltender Friktionen in den globalen Lieferketten. So kam es im Jahresverlauf u.a. aufgrund pandemiebedingter Abfertigungsengpässe in südchinesischen Häfen sowie Personalmangel in US-amerikanischen Seehäfen, die zu längeren Warte- und Umlaufzeiten von Containerschiffen führten, zu teils massiven Verspätungen von Containerschiffen in den Häfen der Nord-Range. In der Binnenschifffahrt erschwerten die zum Teil mehrtägigen Wartezeiten in den Seehäfen die Planbarkeit der Verkehre und die Einhaltung der Linienfahrpläne im Hinterland. Insgesamt nahm das auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderte Containervolumen im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 10,0 % auf rund 1,03 Mio. TEU ab (siehe Tabelle 14). Einen überdurchschnittlichen Rückgang verzeichneten dabei Beförderungen von Leercontainern, die im Vergleichszeitraum um rund 16,5 % auf rund 0,3 Mio. TEU abnahmen. Beförderungen von beladenen Containern gingen im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum um rund 7,2 % auf rund 0,74 Mio. TEU zurück. Die in den Containern beförderte Tonnage sank im Vergleichszeitraum um rund 10,3 % auf rund 9,64 Mio. t. Insgesamt wurden im 1. Halbjahr 2022 rund 0,64 Mio. Ladungsträger auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert, rund 9,9 % weniger als im 1. Halbjahr 2021.

Containeraufkommen

Tabelle 14: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im 1. Halbjahr 2022

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	9,64	0,96	2,92	4,88	0,88
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	0,64	0,07	0,25	0,28	0,04
TEU (in Mio.)	1,03	0,12	0,40	0,44	0,07
	<i>Veränderung 1. Halbjahr 2022 ggü. 1. Halbjahr 2021 in %</i>				
Beförderungsmenge ¹	-10,3	-14,1	0,7	-15,8	-6,0
Anzahl der Ladungsträger	-9,9	-16,0	-8,1	-9,9	-8,2
TEU	-10,0	-16,4	-8,8	-10,2	-4,7

¹ Ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Von den rückläufigen Transportvolumina waren im 1. Halbjahr 2022 alle Hauptverkehrsrelationen betroffen. Einzig der grenzüberschreitende Empfang wies zumindest bei der beförderten Tonnage im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 noch ein leichtes Plus auf. Im innerdeutschen Verkehr reduzierte sich das Transportvolumen im Vergleichszeitraum um rund 16,4 % auf rund 0,12 Mio. TEU, die Beförderungsmenge sank um rund 14,1 % auf rund 0,96 Mio. t und die Anzahl der Ladungsträger um rund 16,0 % auf rund 70 Tsd. Einheiten. Im grenzüberschreitenden Empfang ging das Containeraufkommen im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 8,8 % auf rund 0,4 Mio. TEU zurück, die Anzahl der Ladungsträger verringerte sich um rund 8,1 % auf rund 0,25 Mio. Einheiten. Die Beförderungsmenge von ausländischen Häfen zu den deutschen Binnenhäfen stieg im Vergleichszeitraum hingegen um rund 0,7 % auf rund 2,92 Mio. t. Im grenzüberschreitenden Versand sank das Containeraufkommen im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 10,2 % auf rund 0,44 Mio. TEU, die Anzahl der Ladungsträger um rund 9,9 % auf rund 0,28 Mio. Einheiten. Überdurchschnittliche Rückgänge verzeichnete die Beförderungsmenge von inländischen Binnenhäfen ins Ausland mit rund 15,8 % auf rund 4,88 Mio. t. Im Durchgangsverkehr ging das Containervolumen im Vergleichszeitraum um rund 4,7 % auf rund 0,07 Mio. TEU zurück. Die Beförderungsmenge nahm um rund 6,0 % auf rund 0,88 Mio. t ab, die Anzahl der Ladungsträger um rund 8,2 % auf rund 40 Tsd. Einheiten.

Hauptverkehrs-
verbindungen

Im Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im 1. Halbjahr 2022 insgesamt rund 0,95 Mio. TEU umgeschlagen, rund 10,2 % weniger als im 1. Halbjahr 2021 (siehe Tabelle 15). Damit lag der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs am gesamten Containeraufkommen auf deutschen Wasserstraßen zuletzt bei rund 91,6 %. Mit einem Anteil von rund 91,0 % fand im 1. Halbjahr 2022 weiterhin der Großteil der Hinterlandverkehre zwischen deutschen Binnenhäfen und den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen statt. Allerdings nahmen die Quell- bzw. Zielverkehre mit Rotterdam im Vergleichszeitraum um rund 9,8 % auf rund 0,48 Mio. TEU und mit Antwerpen um rund 6,0 % auf rund 0,33 Mio. TEU ab. Quelle bzw. Ziel der Seehafen-Hinterlandverkehre mit Rotterdam und Antwerpen wa-

Seehafen-
Hinterlandverkehre

ren vorrangig Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Amsterdam kommt im Seehafen-Hinterlandverkehr in Bezug auf den Containerumschlag lediglich eine untergeordnete Rolle zu. Im 1. Halbjahr 2022 belief sich das diesbezügliche Umschlagsvolumen auf rund 2.000 TEU. Allerdings besitzt Amsterdam hohe Bedeutung für den europäischen Mineralölumschlag. Die Seehafen-Hinterlandverkehre zwischen Hamburg und deutschen Binnenhäfen legten im 1. Halbjahr 2022 im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 um rund 3,2 % auf rund 58 Tsd. TEU zu; die Quell- bzw. Zielverkehre mit den Bremischen Häfen gingen hingegen um rund 42,8 % auf rund 21 Tsd. TEU zurück. Durchgangsverkehre finden größtenteils zwischen Rotterdam bzw. Antwerpen und den französischen sowie den schweizerischen Binnenhäfen statt.

Tabelle 15: Seehafen-Hinterlandverkehr nach Staaten im 1. Halbjahr 2022 in TEU

Empfangs-/ Versandregion	Hafen				
	Amsterdam	Antwerpen	Bremen	Hamburg	Rotterdam
<i>Deutschland</i>					
Baden-Württemb.	0	31.008	0	0	30.884
Bayern	0	0	0	0	4
Berlin	0	0	0	0	0
Brandenburg	0	0	0	0	0
Bremen	0	350	19.504	170	60
Hamburg	0	0	0	0	0
Hessen	438	12.278	0	0	22.006
Mecklenburg-V.	0	0	0	0	0
Niedersachsen	0	0	1.645	35.827	0
Nordrhein-Westf.	1.459	165.107	133	5.473	308.799
Rheinland-Pfalz	92	121.129	0	0	121.777
Saarland	0	0	0	0	0
Sachsen	0	0	0	0	0
Sachsen-Anhalt	0	0	0	16.142	0
Schleswig-Holst.	0	0	0	0	0
Zusammen	1.989	329.872	21.282	57.612	483.529
Belgien	0	0	350	0	0
Frankreich	0	18.078	0	0	22.226
Niederlande	0	0	60	0	0
Schweiz	0	1.042	0	0	8.753
Übrige Staaten	0	1.689	1	0	303
Zusammen	0	20.809	411	0	31.282

Quelle: Statistisches Bundesamt (Sonderauswertung). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Nach Angaben von Unternehmen, die vom Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung befragt wurden, nutzten Unternehmen im Jahresverlauf 2022 Binnenterminals entlang der Rheinschiene zeitweise als wichtige Pufferlager. Begründet wurde dies von Befragten u.a. damit, dass viele Im- und Exporteure ihre Container zeitweise lieber im Binnenterminal als in den Seehäfen stehen ließen, da deren Lagerung dort vergleichsweise kostengünstiger sei. Zudem verblieben viele beladene Container länger als üblich in den Binnenterminals. Als Begründung hierfür hieß es, dass Unternehmen teilweise eine in-

Binnenterminals

tensivere Vorratshaltung betrieben, auch um Produktionsstillstände und Lieferengpässe zu vermeiden, die Container allerdings nicht sofort abriefen. Entsprechend seien die Standzeiten beladener und unbeladener Container in den Binnenterminals im Jahr 2022 örtlich zeitweise stark angestiegen und die Lagerflächen entsprechend hoch ausgelastet gewesen.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Logistik und Mobilität
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

Druck: Druckerei des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr
Bundesamt für Logistik und Mobilität

Stand des Berichtes: Februar 2023

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

... aktiv für den Güterverkehr
