



Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 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	14
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	14
3.1.1	Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	14
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen	17
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	19
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	21
4	Eisenbahngüterverkehr	30
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	30
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	32
4.3	Kombinierter Verkehr Straße - Schiene	38
5	Binnenschiffsgüterverkehr	42
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	42
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	50
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	54

1 Zusammenfassung

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 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. Allerdings schwächte sich die Wachstumsdynamik zum Jahresende deutlich ab. Zuwächsen in vielen Dienstleistungsbereichen standen im Jahr 2022 Produktionsrückgänge in energieintensiven Branchen wie der chemischen Industrie sowie der Metallerzeugung und -verarbeitung gegenüber; im Baugewerbe sank die Bruttowertschöpfung ebenfalls. Während der Schienengüterverkehr¹ im Jahr 2022 eine höhere Transportnachfrage verzeichnete, reichten der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen und die Binnenschifffahrt nicht an ihr Vorjahresniveau heran. Allerdings fielen die Verkehrsleistungszuwächse auf der Schiene mit rund 1,2 % im Vergleichszeitraum moderat aus; die Straße und die Wasserstraße verzeichneten Abnahmen von rund 1,3 % bzw. rund 8,4 %.

Gesamtentwicklung

Den Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen kennzeichneten im Jahr 2022 Leistungsrückgänge im Binnenverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr. Sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr entwickelten sich insgesamt schwächer als im Jahr 2021. Rückgänge zeigten sich u.a. bei Beförderungen von Baumaterialien, Nahrungs- und Genussmitteln, Metallerzeugnissen, chemischen Erzeugnissen und Fahrzeugen. Anhaltende Friktionen in den globalen Lieferketten, die sich infolge des Ukraine-Krieges in Teilbereichen zeitweise verstärkten, führten im Jahr 2022 weiterhin zu teils erheblichen Verfügbarkeitsproblemen bei Fahrzeug- und Aufbauherstellern und beeinträchtigten auch die Lkw-Neuzulassungen in Deutschland, die im Vorjahresvergleich leicht abnahmen. Die Neuzulassungen von gasbetriebenen Sattelzugmaschinen gingen im Jahr 2022 nach Zuwächsen in den Vorjahren deutlich zurück. Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßengüterverkehr, Umzugstransporte“ stiegen im Jahr 2022 um rund 13,5 %, im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ um rund 16,3 %. 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, verzeichneten sie im Jahr 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 resultierten die Zuwächse im Jahr 2022 im Wesentlichen aus hohen Mengen- und Leistungssteigerungen im Durchgangsverkehr; die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Empfang legten im Vergleich zum Jahr 2021 ebenfalls zu. Die übrigen Hauptverkehrsverbindungen wiesen Abnahmen auf. Zu den Wachstumstreibern zählten Kokerei- und Mineralölherzeugnisse sowie Fahrzeugbeförderungen. Der Kombinierte Verkehr legte – trotz starker Beeinträchtigungen in der Bahnabfertigung in den deutschen Containerhäfen aufgrund teils massiver Schiffsverspätungen – ebenfalls zu. Mit Mengen- und Leistungszuwächsen in Höhe von rund 2,1 % bzw. 3,0 % fiel sein Wachstum allerdings niedriger aus als im Jahr 2021. In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld stieg der Branchenumsatz im Jahr 2022 im Vorjahresvergleich um rund 6,6 % und damit auf den höchsten Stand seit Jahren. 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 Befragungen des Bundesamtes bewerteten Eisenbahnverkehrsunternehmen ihre Ertragslage im Jahr 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

In der Binnenschifffahrt gingen die Mengen und Leistungen im Jahr 2022 vor dem Hintergrund der o.g. Rahmenbedingungen und mehrerer, teils extremer, Niedrigwasserphasen um rund 6,4 % bzw. 8,4 % zurück und fielen damit auf den niedrigsten Stand seit Jahren. Der Anteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge an der Gesamtverkehrsleistung lag im Jahr 2022 nahezu unverändert bei rund 29,5 %. Sowohl bei trockenen und flüssigen Massengütern (-5,3 % bzw. -7,5 %) als auch bei Containern (-12,9 %) blieb die beförderte Tonnage im Jahr 2022 unter den Vorjahreswerten. Mit Ausnahme des Wesergebietes verzeichneten im Jahr 2022 alle Wasserstraßengebiete rückläufige Transportvolumina. Im Seehafen-Hinterlandverkehr erwachsen Beeinträchtigungen aus teils massiven Verspätungen von Containerseeschiffen und teils mehrtägigen Wartezeiten von Binnenschiffen in Rotterdam und Antwerpen. Der Branchenumsatz stieg im Vergleich zum Jahr 2021 dennoch um rund 43,1 % 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, des Weiteren auf die Niedrigwasserphasen im Frühjahr und Sommer 2022, im Zuge derer Kleinwasserzuschläge erhoben wurden und es zu einer zeitweiligen Laderaumverknappung kam. Bemerkbar machte sich zudem die Verlegung kleinerer Schiffe in den rumänischen Donaoraum. Die Zahl der Insolvenzverfahren in der gewerblichen Güterschifffahrt lag im Jahr 2022 weiter auf niedrigem Niveau; der Fachkräftebedarf stieg spürbar an.

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 im Jahr 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 Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 %. Allerdings schwächte sich die Dynamik der deutschen Wirtschaft zum Jahresende deutlich ab. Bezogen auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche zeigte sich im Jahr 2022 ein gemischtes Bild. Während die preisbereinigte Bruttowertschöpfung im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe im Vorjahresvergleich um 4,0 % anstieg, nahm sie im Baugewerbe um 2,9 % ab. Die Wirtschaftsleistung im Verarbeitenden Gewerbe wies im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 mit einem Plus von 0,2 % nur ein geringes Wachstum auf. Produktionsrückgänge in energieintensiven Branchen wie der chemischen Industrie sowie der Metallerzeugung und -verarbeitung dämpften die Entwicklung. Die Automobilindustrie wurde u.a. durch nicht ausreichend verfügbare elektrische Kabelbäume gebremst. In den meisten Dienstleistungsbereichen führte die Lockerung bzw. Aufhebung der Corona-Beschränkungen im Jahr 2022 im Vorjahresvergleich zu einem Anstieg der Wirtschaftsleistung. Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen positive Wachstumsimpulse im Jahr 2022 insbesondere von den privaten Konsumausgaben. Trotz starker Preisanstiege, deren negative Auswirkungen durch Nachholeffekte der Corona-Pandemie überlagert wurden, legten sie im Vergleich zum Jahr 2021 preisbereinigt um 4,3 % zu. Ein Grund war die höhere Reiselust der Menschen. Daneben gaben die privaten Haushalte auch mehr Geld für kurzlebige Güter aus. Die Bruttoanlageinvestitionen nahmen im Vorjahresvergleich um 0,4 % zu. Die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – legten im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 preisbereinigt um 3,3 % zu. Ein Grund war die deutliche Zunahme der gewerblichen Pkw-Neuzulassungen zum Jahresende 2022. Die Bauinvestitionen wiesen aufgrund hoher Baupreise, steigender Bauzinsen, Fachkräftemangel und Lieferengpässen im Vorjahresvergleich hingegen Rückgänge in Höhe von 1,7 % auf.

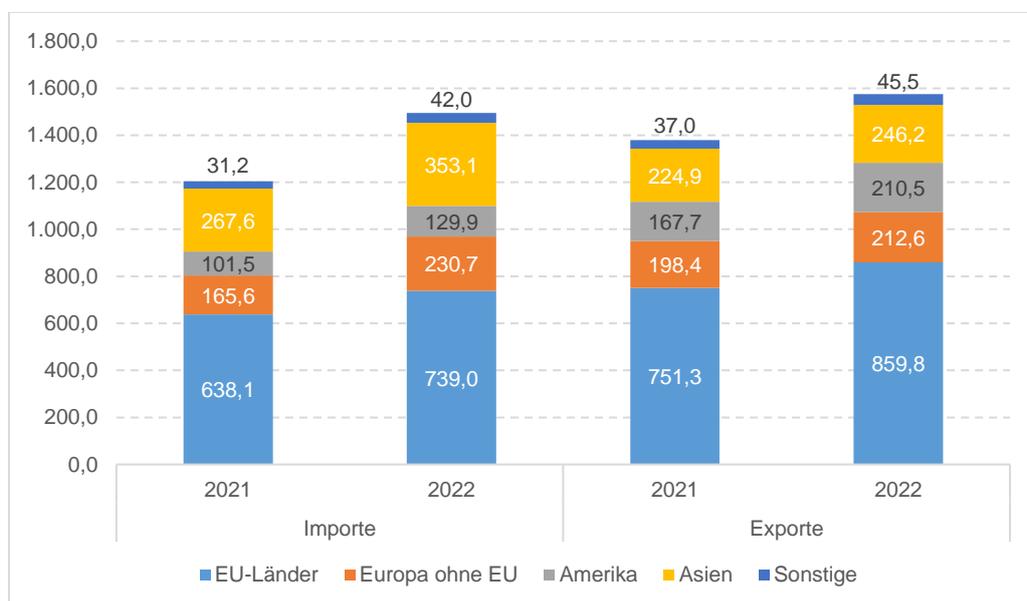
Bruttoinlandsprodukt

Der deutsche Außenhandel legte im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr wertmäßig deutlich zu. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Importe mit rund 1.494,8 Mrd. Euro nominal um rund 24,2 % über dem Vorjahreswert; die Exporte stiegen um rund 14,2 % auf rund 1.574,5 Mrd. Euro. Der vergleichsweise stärkere Anstieg der Importe war insbesondere auf die im Zuge des Ukraine-Krieges stark gestiegenen Preise für die Einfuhr von Energie zurückzuführen. Mengenmäßig lagen die deutschen Importe im Jahr 2022 mit rund 572,5 Mio. t um rund 9,4 % unter dem Vorjahreswert; die Exporte sanken um rund 11,4 % auf rund 373,1 Mio. t. Der überwiegende Teil des deutschen Au-

Außenhandel

ßenhandels entfiel im Jahr 2022 weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien (siehe Abbildung 1). Mit rund 859,8 Mrd. Euro lagen die deutschen Exporte in andere EU-Staaten im Jahr 2022 rund 14,4 % über dem Ergebnis des Vorjahres; die Einfuhren nahmen um rund 15,8 % auf rund 739,0 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 im Jahr 2022 insgesamt um rund 21,8 % auf rund 443,3 Mrd. Euro. Hier kamen insbesondere die hohen wertmäßigen Zuwächse der Importe aus Norwegen (+224,7 %), die vor allem auf die gestiegenen Preise im Energiebereich zurückzuführen waren, und der Türkei (+32,4 %) sowie die höheren Exporte in die Schweiz (+16,4 %) zum Tragen. Nach Rückgängen im Jahr 2021 verzeichnete der deutsche Außenhandel mit Großbritannien im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr sowohl einfuhr- als auch ausfuhrseitig eine deutliche Zunahme (+16,4 % bzw. +13,0 %). Die Exporte in die Russische Föderation sanken im Jahr 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 Jahr 2021 um rund 45,2 % auf rund 12,0 Mrd. Euro, die Importe erhöhten sich um rund 6,5 % auf rund 35,3 Mrd. Euro.

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro



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

Expansiv entwickelte sich im Vergleichszeitraum der deutsche Außenhandel mit Asien (+21,7 %) und Amerika (+26,4 %). In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel Deutschlands (Importe plus Exporte) lag die Volksrepublik China im Jahr 2022 bezogen auf den Warenwert weiterhin an erster Stelle. Der positiven Gesamtentwicklung folgend stieg der deutsch-chinesische Außenhandel im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 20,8 %; dabei wiesen die Importe ein Plus von rund 33,6 % und die Exporte einen Zuwachs von

rund 3,1 % auf. Auf den weiteren Rängen folgten im Jahr 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

Die in Deutschland im Straßen-, Schienen-³ und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge sank im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 1,6 % auf rund 3,59 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland nahm um rund 1,3 % auf rund 453,8 Mrd. tkm ab (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland) (siehe Tabelle 1). Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wies dabei mit einem Minus von rund 1,5 % auf rund 3,0 Mrd. t bzw. von rund 1,3 % auf rund 285,1 Mrd. tkm im Vergleichszeitraum unterproportionale Mengen- und Leistungsrückgänge auf. Überdurchschnittliche Abnahmen verzeichnete die Binnenschifffahrt. Sie wies im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 einen Mengenrückgang um rund 6,4 % auf rund 182,4 Mio. t auf; die Verkehrsleistung sank um rund 8,4 % auf rund 44,1 Mrd. tkm. Von allen Landverkehrsträgern konnte allein die Schiene im Vergleichszeitraum zulegen. Im Schienengüterverkehr beförderten die größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen⁴ in Deutschland im Jahr 2022 rund 358,9 Mio. t Güter, rund 1,3 Mio. t bzw. rund 0,4 % mehr als im Vorjahr; die Verkehrsleistung wuchs um rund 1,2 % auf rund 124,6 Mrd. tkm.

Zuwächse auf der Schiene, Rückgänge in der Binnenschifffahrt und im Straßengüterverkehr

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

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹		
	2021	2022	Δ in %	2021	2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ²	3.095,4	3.047,8	-1,5	288,7	285,1	-1,3
Schienengüterverkehr ³	357,6	358,9	0,4	123,1	124,6	1,2
Binnenschiffsgüterverkehr	195,0	182,4	-6,4	48,2	44,1	-8,4
Insgesamt	3.648,0	3.589,1	-1,6	460,0	453,8	-1,3

¹ Verkehrsleistung in Deutschland.

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

Nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr werden für das laufende Jahr 2023 in Deutschland steigende Güterverkehrsleistungen

Winterprognose 2022/2023

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

⁴ Siehe vorherige Fußnote.

und leicht sinkende Beförderungsmengen erwartet.⁵ Danach soll die Güterverkehrsleistung im Vergleich zum Jahr 2022 gesamtmodal (ohne Seeverkehr) um rund 0,7 % steigen, die Beförderungsmenge – aufgrund von Rückgängen auf der Straße – um rund 0,3 % abnehmen. Auf mittelfristige Sicht werden bei beiden Größen Zuwächse erwartet. Für den Zeitraum von 2024 bis 2026 werden für den gesamtmodalen Güterverkehr ein jahresdurchschnittlicher Anstieg der Verkehrsleistung in Höhe von rund 2,1 % und ein durchschnittliches jährliches Mengenwachstum in Höhe von rund 1,4 % prognostiziert. Am prognostizierten mittelfristigen Wachstum sollen alle Landverkehrsträger (ohne Rohrleitungen) partizipieren, allerdings in unterschiedlichem Maße. Dem Straßengüterverkehr werden für den Zeitraum von 2024 bis 2026 leicht überdurchschnittliche Zuwächse in Höhe von rund 2,3 % (tkm) bzw. 1,4 % (t) pro Jahr vorhergesagt. Die Mengen und Leistungen im Schienengüterverkehr steigen nach der Prognose auf mittelfristige Sicht um rund 2,3 % (tkm) bzw. 1,8 % (t) pro Jahr. Für den Kombinierten Verkehr werden dabei während des gesamten Prognosezeitraums überdurchschnittliche Wachstumsraten erwartet. Der Binnenschiffahrt werden für den Zeitraum von 2024 bis 2026 mit jahresdurchschnittlichen Mengen- und Leistungssteigerungen in Höhe von rund 0,8 % bzw. rund 1,1 % die geringsten Wachstumsraten aller Landverkehrsträger prognostiziert. Gesamtmodal (ohne Seeverkehr) wird die Verkehrsleistung im Jahr 2026 gemäß der Winterprognose 2022/2023 um rund 7,8 % über dem Niveau des Jahres 2019 liegen; die Transportmenge wird um rund 0,7 % höher ausfallen.

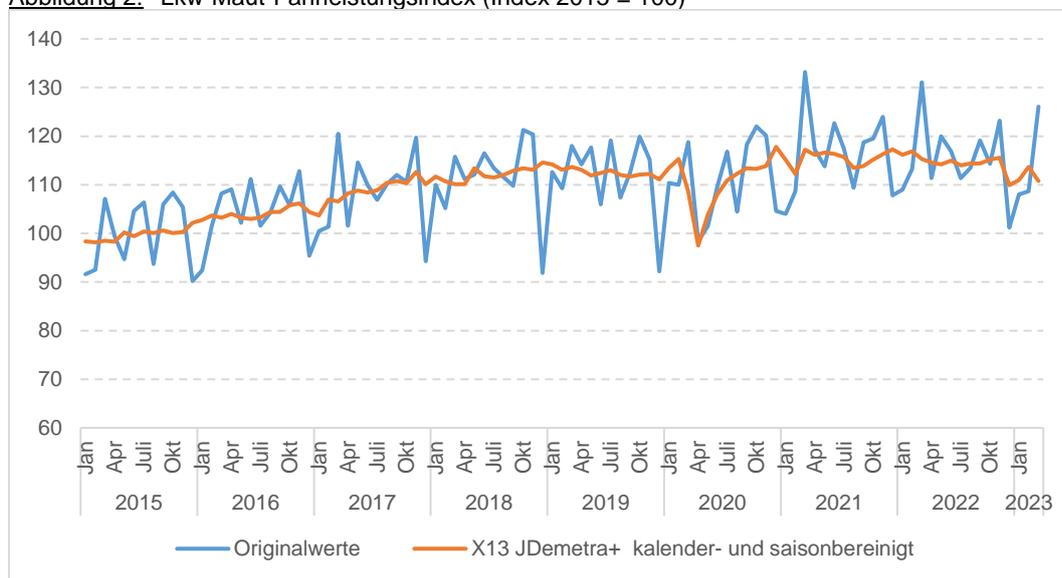
Das Bundesamt für Logistik und Mobilität hat auf Grundlage der digitalen Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung einen sogenannten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt, der den Verlauf der Fahrleistung für vergleichbare Basismerkmale angibt und strukturelle Änderungen, etwa durch Ausweitungen der Mautpflicht, weitestgehend ausschließt. Aufgrund seiner frühen Verfügbarkeit und hohen Datenqualität weist der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für verkehrliche und konjunkturelle Analysen eine hohe Aussagekraft auf. Abbildung 2 stellt den Verlauf des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für den Zeitraum von Januar 2015 bis März 2023 dar; ausgewiesen werden sowohl die Originalwerte als auch die kalender- und saisonbereinigten Werte. Letztere erreichten im Februar 2020 mit 115,3 ihren bis dahin höchsten Stand. Unter dem Einfluss der Corona-Krise folgte im März und insbesondere im April 2020 ein hoher Einbruch des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex. Mit 97,5 fiel der kalender- und saisonbereinigte Indexwert im April 2020 auf den niedrigsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Seitdem haben sich die Indexwerte schrittweise wieder erholt und zwischenzeitlich das Vorkrisenniveau übertroffen; im Dezember 2020 erreichte der kalender- und saisonbereinigte Wert mit 117,8 den höchsten, im Dezember 2021 mit 117,3 den zweithöchsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Im Jahr 2022 verzeichnete der kalender- und saisonbereinigte Fahrleistungsindex vor dem

Lkw-Maut-
Fahrleistungsindex

⁵ Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Logistik und Mobilität: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2022/23, S. 1 ff., München / Köln 2023.

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 angesichts der schwächeren wirtschaftlichen Entwicklung deutlich zurück; im Dezember 2022 lag sein Wert mit 109,9 unter dem Dezember-Niveau der Vorjahre. Die schwache Transportnachfrage setzte sich zu Jahresbeginn fort; der sonst übliche Frühjahrsaufschwung blieb nach Angaben von Güterkraftverkehrsunternehmen, die im Rahmen der Marktbeobachtung befragt wurden, teilweise aus. In der Folge lag der kalender- und saisonbereinigte Indexwert mit 110,8 im März 2023 weiterhin unter dem entsprechenden Vorjahreswert.

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 Jahren 2021 und 2022 nach Güterabteilungen. Maßgeblich für die Abnahme im Straßengüterverkehr waren im Vorjahresvergleich vor allem Aufkommensrückgänge in der aufkommensstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (-2,5 %), bei Nahrungs- und Genussmitteln (-2,3 %), Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen (-8,4 %), Metallen und Metallerzeugnissen (-3,8 %) sowie Sekundärrohstoffen und Abfällen (-6,3 %). Die hohe Inflation, der Fachkräftemangel und die stark gestiegenen Kosten für Energie und Baumaterialien ließen die Preise für Bauleistungen im Jahr 2022 deutlich ansteigen. Hinzu kamen steigende Zinsen für Immobilienkredite, die den Erwerb eines Eigenheims verteuerten. Infrastruktur- und Wohnungsbauvorhaben wurden daher teilweise zurückgestellt. Beförderungszuwächse verzeichnete der Straßengüterverkehr hingegen – ebenso wie der Schienengüterverkehr – bei landwirtschaftlichen

Heterogene
Nachfrageentwicklung
- Straße

und verwandten Erzeugnissen (+3,0 %) sowie Kokerei- und Mineralölzeugnissen (+8,7 %). Beförderungen von Post und Paketen sowie Sammelgut legten im Vergleichszeitraum ebenfalls zu.

Tabelle 2: Güterverkehr in den Jahren 2021 und 2022 nach Verkehrsträgern und Güterabteilungen

Güterabteilungen (NST-2007)	Straßengüterverkehr ¹			Schiengüterverkehr ²			Binnenschifffahrt		
	2021	2022	Δ in %	2021	2022	Δ in %	2021	2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mio. t			in Mio. t		
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	171,6	176,8	3,0	10,4	10,6	2,1	14,4	13,4	-7,3
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas ³	7,5	6,8	-9,0	22,1	22,0	-0,3	22,9	25,7	12,0
Erze, Steine u. Erden u.ä.	909,3	886,8	-2,5	52,4	52,7	0,6	51,1	46,9	-8,1
Nahrungs- und Genussmittel	323,6	316,0	-2,3	2,0	1,9	-4,5	7,8	7,2	-8,2
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä. ³	6,1	6,5	5,6	0,0	0,0	104,0	0,1	0,1	21,4
Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	107,0	98,0	-8,4	10,6	10,3	-3,0	3,0	2,5	-16,6
Kokerei- und Mineralölzeugnisse	76,2	82,8	8,7	36,2	39,8	10,1	34,1	32,7	-4,0
Chemische Erzeugnisse etc.	127,9	122,3	-4,4	25,5	23,5	-7,9	21,3	18,0	-15,7
Sonst. Mineralerzeugnisse	371,5	370,1	-0,4	10,4	10,9	5,1	2,8	2,4	-13,9
Metalle und Metallerzeugnisse	126,7	121,9	-3,8	57,2	52,4	-8,4	9,4	9,2	-2,2
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	40,5	42,8	5,6	0,6	0,6	2,9	0,9	0,8	-9,9
Fahrzeuge	75,7	75,1	-0,7	10,7	13,8	29,0	0,9	0,9	0,2
Möbel, Musikinstrumente u.ä. ³	13,4	13,4	-0,5	0,0	0,0	-18,2	0,1	0,1	-10,9
Sekundärrohstoffe, Abfälle	262,5	246,0	-6,3	11,2	11,5	2,0	11,0	9,2	-16,7
Post, Pakete	74,6	76,0	1,9	-	-	-	-	-	-
Geräte u. Material zur Güterbef.	88,8	85,1	-4,1	6,9	6,9	-0,9	1,4	1,1	-15,2
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	81,2	83,8	3,3	0,0	0,0	-60,2	0,0	0,0	30,8
Sammelgut	231,4	239,0	3,3	3,9	1,3	-66,3	0,1	0,1	-23,5
Nicht identifizierbare Güter ³	12,6	11,9	-5,7	96,2	98,4	2,3	13,7	12,1	-11,4
Sonstige Güter a.n.g.	-	-	-	1,2	2,2	83,3	0,0	0,0	313,7
Insgesamt	3.108,0	3.060,9	-1,5	357,6	358,9	0,4	195,0	182,4	-6,4

¹ Straßengüterverkehr deutscher Fahrzeuge, inklusive Dreiländerverkehr und Kobotage. Ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder 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 ist im Straßengüterverkehr eingeschränkt.

Quellen: Kraffahrt-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. 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. Insgesamt schwächte sich die Beförderungsnachfrage für Fahrzeuge im Straßengüterverkehr im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,7 % ab, im 1. Halbjahr 2022 hatte das Minus noch rund 4,9 % betragen. 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 Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr auf rund 4,4 %, im Schienengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt auf rund 7,9 % bzw. 15,7 %.

Die Aufkommenssteigerungen im Schienengüterverkehr⁶ resultierten im Jahr 2022 vorrangig aus einer höheren Beförderungsnachfrage für Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (+10,1 %) sowie Fahrzeuge (+29,0 %). Zudem verzeichneten die aufkommensstarken Güterabteilungen „Nicht identifizierbare Güter“ (+2,3 %), in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, und „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (+0,6 %) im Vergleich zum Jahr 2021 auf der Schiene Mengenzuwächse. Ein rückläufiges Transportaufkommen verbuchten die größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen im Vergleichszeitraum hingegen u.a. bei Metallen und Metallerzeugnissen sowie den bereits genannten chemischen Erzeugnissen.

- Schiene

Die Binnenschifffahrt, die unterjährig durch Niedrigwasserphasen stark beeinträchtigt wurde, verzeichnete im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr zwar deutliche Aufkommenszuwächse in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (+12,0 %). So führte der starke Anstieg der Gaspreise zu einer deutlichen Zunahme der Kohlebeförderungen von den Seehäfen ins deutsche Hinterland, da Gas zur Verstromung durch Kohle substituiert wurde. Diesen Zuwächsen standen jedoch teils hohe Transportrückgänge in anderen Güterabteilungen gegenüber, u.a. in den volumenträchtigen Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (-8,1 %), „Chemische Erzeugnisse“ (-15,7 %), „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (-4,0 %), „Sekundärrohstoffe und Abfälle“ (-16,7 %) und „Nicht identifizierbare Güter“ (-11,4 %). Das Gesamttransportaufkommen in der Binnenschifffahrt blieb daher im Jahr 2022 deutlich hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

- Wasserstraße

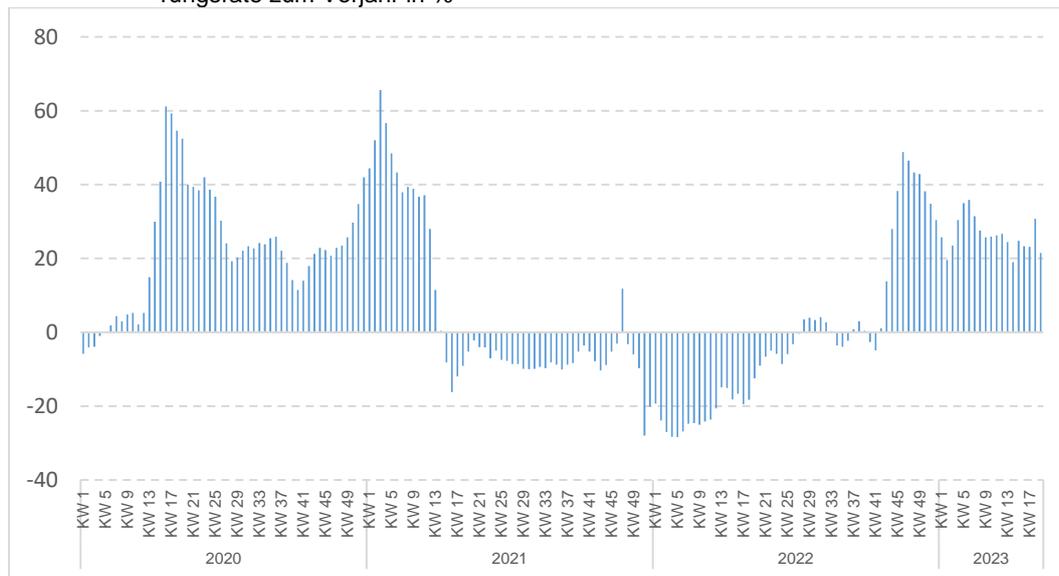
Nach hohen Zuwachsraten in den Vorjahren wiesen die Beförderungen von Post- und Paketsendungen im Straßengüterverkehr im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr nur noch ein vergleichsweise moderates Plus von rund 1,9 % auf. Im 1. Halbjahr 2022 war die Beförderung von Post- und Paketsendungen vor dem Hintergrund eines Nachfrage-

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.

rückgangs im Online-Handel, der sich mit einer gewissen Kaufzurückhaltung im Zuge des Ukraine-Krieges begründen lässt, im Vergleich zum 1. Halbjahr 2021 sogar rückläufig (-3,3 %). Wie Abbildung 3 veranschaulicht, fiel die Nachfrage im Online-Handel über weite Strecken des Jahres 2022 schwächer aus als im Vorjahr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes blieben die Online-Transaktionen während des gesamten 1. Halbjahres 2022 hinter den Vorjahreswerten zurück.⁷ Zum Jahresende 2022 hin stiegen die Online-Transaktionen wieder auf ein Niveau, das deutlich über jenem des Vorjahres lag. Dieser Zustand hielt in den ersten Monaten des laufenden Jahres an.

Abbildung 3: Online-Transaktionen 2020, 2021, 2022 und 2023 (bis einschl. KW 19), Veränderungsrate zum Vorjahr in %



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 3 stellt exemplarisch für die Jahre 2012, 2017 und 2022 verkehrsträgerübergreifend die Entwicklung der Beförderungsmenge in Deutschland nach Güterabteilungen dar. Demnach ist der Anteil der Massengüter an der Gesamtbeförderungsmenge im Zeitablauf zugunsten eines höheren Anteils von Halb- und Fertigerzeugnissen weiter zurückgegangen (Güterstruktureffekt). Belief sich der Anteil von Steinen und Erden an der Gesamttransportmenge im Jahr 2012 noch auf rund 29,0 %, erreichte er im Jahr 2022 lediglich noch 27,4 %. Der Anteil der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sank gesamtmodal von rund 2,3 % im Jahr 2012 auf rund 1,5 % im Jahr 2022, der Anteil der Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ fiel von rund 5,0 % auf rund 4,3 %.

Güterstruktureffekt

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>.

Demgegenüber erhöhte sich der Anteil der sonstigen Produkte, zu denen u.a. Post und Pakete, Sammelgut und nicht identifizierbare Güter zählen, von rund 11,6 % im Jahr 2012 auf rund 17,2 % im Jahr 2022. Wenig verändert zeigten sich im Betrachtungszeitraum die Mengenanteile von Maschinen, Ausrüstungen und anderen langlebigen Konsumgütern, chemischen Erzeugnissen und Mineralerzeugnissen sowie Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch und Holzwaren. Die Anteile von Metallen und Metallenerzeugnissen reduzierten sich von rund 5,9 Prozent im Jahr 2012 auf rund 5,1 Prozent im Jahr 2022.

Tabelle 3: Beförderungsmenge in Deutschland* in den Jahren 2012, 2017 und 2022 nach Güterabteilungen

Güterabteilungen (NST-2007)	Gesamtverkehr			Anteil am Gesamtverkehr		
	2012	2017	2022	2012	2017	2022
	in Mio. t			in %		
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	181,9	188,2	200,7	5,2	5,1	5,6
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	80,6	72,6	54,5	2,3	2,0	1,5
Erze, Steine u. Erden u.ä.	1.009,2	1.039,0	986,4	29,0	27,9	27,4
Nahrungs- und Genussmittel	316,6	335,4	325,1	9,1	9,0	9,0
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	9,0	8,1	6,6	0,3	0,2	0,2
Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	131,1	122,0	110,8	3,8	3,3	3,1
Kokerei- und Mineralölzeugnisse	172,9	168,6	155,3	5,0	4,5	4,3
Chemische Erzeugnisse etc.	198,8	189,6	163,8	5,7	5,1	4,5
Sonst. Mineralerzeugnisse	339,6	400,7	383,4	9,8	10,8	10,6
Metalle und Metallenerzeugnisse	206,1	207,2	183,4	5,9	5,6	5,1
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	55,3	49,6	44,2	1,6	1,3	1,2
Fahrzeuge	88,8	106,0	89,8	2,5	2,9	2,5
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	14,1	13,4	13,5	0,4	0,4	0,4
Sekundärrohstoffe, Abfälle	273,6	292,5	266,6	7,9	7,9	7,4
Post, Pakete	37,7	56,0	76,0	1,1	1,5	2,1
Geräte u. Material zur Güterbef.	80,4	95,4	93,1	2,3	2,6	2,6
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	63,7	77,9	83,8	1,8	2,1	2,3
Sammelgut	126,0	197,7	240,4	3,6	5,3	6,7
Nicht identifizierbare Güter	93,4	97,7	122,4	2,7	2,6	3,4
Sonstige Güter a.n.g.	1,9	1,6	2,2	0,1	0,0	0,1
Insgesamt	3.480,6	3.719,1	3.602,2	100,0	100,0	100,0

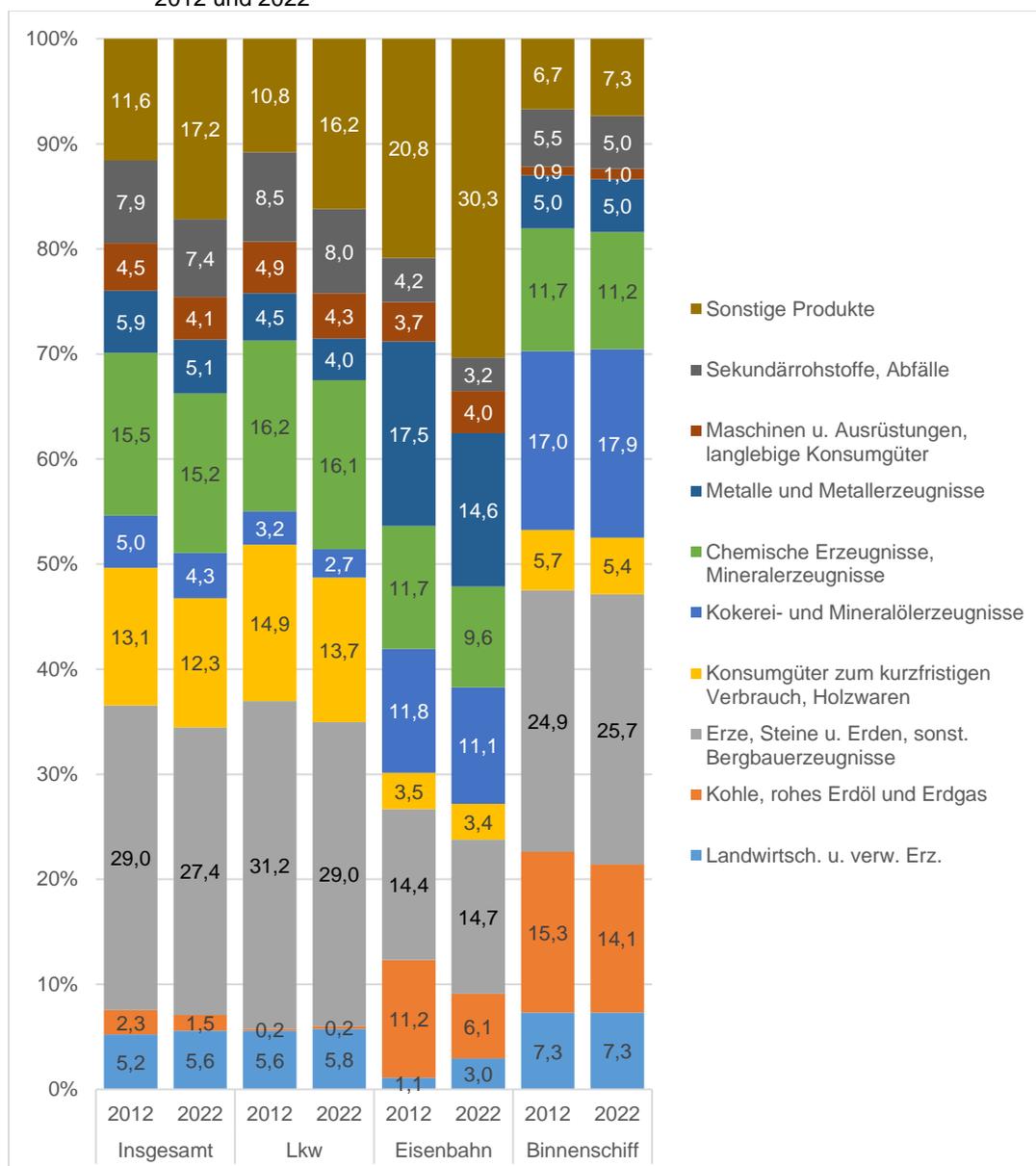
* Beförderungsmenge im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr. Straßengüterverkehr deutscher Fahrzeuge, inklusive Dreiländerverkehr und Kobotage. Ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge. Schienengüterverkehr: Ausschließlich größere Unternehmen, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

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

Als Massengutverkehrsträger sind die Schiene und vor allem die Wasserstraße in besonderem Maße vom Güterstruktureffekt betroffen. Wie Abbildung 4 veranschaulicht, vereinten die drei Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse“ und „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ im Jahr 2022 noch einen kumulierten Anteil an der Gesamttransportmenge der Binnenschifffahrt in Höhe von rund 57,7 %; dies waren rund 0,5 Prozentpunkte mehr als im Jahr 2012. Dies vergleicht sich mit einem Anteilswert von rund 33,2 %, den die drei genannten Güterabteilungen kumuliert an der gesamtmodalen Beförderungsmenge im Jahr 2022 erreichten.

- Wasserstraße

Abbildung 4: Anteile zusammengefasster Güterabteilungen der NST-2007 an der Beförderungsmenge des Straßen-¹, Schienen-² und Binnenschiffsgüterverkehrs in den Jahren 2012 und 2022



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

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

Auf der Schiene sank der kumulierte Anteil der drei genannten Güterabteilungen von rund 37,4 % im Jahr 2012 auf rund 31,9 % im Jahr 2022. Im Gegenzug stieg der Anteil der sonstigen Güter an der Gesamtbeförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland von rund 20,8 % im Jahr 2012 auf rund 30,3 % im Jahr 2022. In der Binnenschifffahrt hat zwar der Anteil der sonstigen Produkte an der Gesamtbeförderungsmenge entsprechend der gesamtverkehrswirtschaftlichen Entwicklung ebenfalls zugenommen – und zwar von rund 6,7 % im Jahr 2012 auf rund 7,3 % im Jahr 2022. Diese Zuwächse fielen jedoch vergleichsweise moderat aus. Die Binnenschifffahrt hat den Güterstruktureffekt im vergangenen Jahrzehnt damit nur bedingt nachvollzogen.

- Schiene

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Im Jahr 2022 beförderten deutsche Lastkraftwagen im In- und Ausland eine Gütermenge von insgesamt knapp 3,1 Mrd. t und damit rund 1,5 % weniger als im Jahr 2021 (siehe Tabelle 4). Der Inlandsverkehr, auf den im Jahr 2022 rund 99,6 % der gesamten Transportmenge entfielen, nahm im Vergleichszeitraum ebenfalls um rund 1,5 % ab. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen im In- und Ausland ging im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,1 % auf insgesamt rund 303,9 Mrd. tkm zurück. Die Verkehrsleistung im Inland sank dabei im Vergleichszeitraum um rund 1,3 % auf rund 285,1 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge lag im Jahr 2022 bei rund 93,8 %. Nachdem der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftwagen in der ersten Jahreshälfte 2022 im Vorjahresvergleich noch Mengen- und Leistungssteigerungen verzeichnet hatte, drehten beide Vorzeichen auf Jahressicht noch ins Minus. Maßgeblich hierfür war vor allem das schwächere 4. Quartal 2022.

Beförderungsmenge
und Verkehrsleistung
deutscher Lkw

Tabelle 4: 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	
2021	307,3	288,7	3.108,0	3.095,4
2022	303,9	285,1	3.060,9	3.047,8
<i>Veränderung in %¹</i>	-1,1	-1,3	-1,5	-1,5

¹ Inklusive Dreiländerverkehr und Kabotage.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Tabelle 5 differenziert die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 nach Hauptverkehrsverbindungen sowie gewerblichem Verkehr und Werkverkehr. Danach war das Jahr 2022 durch Mengen- und Leistungsrückgänge bei beiden Verkehrsarten geprägt. Der gewerbliche

Verkehre deutscher
Lkw nach Haupt-
verkehrsverbindungen

Verkehr verzeichnete im Vergleich zum Jahr 2021 Mengen- und Leistungsrückgänge in Höhe von rund 0,5 % (t) bzw. 0,6 % (tkm). Im Werkverkehr sank das Transportaufkommen um rund 5,1 %; die Verkehrsleistung nahm um rund 4,4 % auf rund 35,9 Mrd. tkm ab. Die Rückgänge deutscher Lastkraftfahrzeuge resultierten im Jahr 2022 sowohl aus den Binnen- und als auch den grenzüberschreitenden Verkehren. Im Binnenverkehr sank die Verkehrsleistung im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,3 % auf rund 268,6 Mrd. tkm; die Transportmenge nahm insgesamt um rund 1,4 % auf knapp 3,0 Mrd. t ab. Die grenzüberschreitenden Verkehre entwickelten sich im Jahr 2022 ebenfalls rückläufig. Bezogen auf die Verkehrsleistung nahm der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 0,4 % auf rund 33,9 Mrd. tkm ab, bezogen auf die beförderte Gütermenge sank er um rund 5,5 % auf rund 96,9 Mio. t. Die Kabotageverkehre deutscher Lastkraftfahrzeuge wiesen im Vergleichszeitraum hingegen Steigerungsraten auf; bezogen auf die Verkehrsleistung fielen diese mit einem Plus von 21,3 % sogar zweistellig aus.

Tabelle 5: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Hauptverkehrsverbindungen und Verkehrsart

Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2021	2022	Δ in %	2021	2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr	2.439,8	2.427,1	-0,5	269,7	268,0	-0,6
davon: Binnenverkehr	2.340,2	2.330,3	-0,4	236,6	234,6	-0,9
grenzüb. Verkehr	91,8	88,3	-3,8	31,9	32,0	0,2
Kabotage	7,8	8,5	9,2	1,2	1,4	23,0
Werkverkehr	668,2	633,8	-5,1	37,6	35,9	-4,4
davon: Binnenverkehr	656,6	624,4	-4,9	35,4	34,0	-4,0
grenzüb. Verkehr	10,7	8,6	-19,8	2,1	1,9	-10,7
Kabotage	0,8	0,8	-6,8	0,1	0,1	-5,9
Gesamtverkehr	3.108,0	3.060,9	-1,5	307,3	303,9	-1,1
davon: Binnenverkehr	2.996,8	2.954,7	-1,4	272,0	268,6	-1,3
grenzüb. Verkehr	102,5	96,9	-5,5	34,0	33,9	-0,4
Kabotage	8,7	9,3	7,6	1,2	1,5	21,3

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Wie Tabelle 6 zu entnehmen ist, entfiel im Jahr 2022 das Gros der Mengenrückgänge auf den Nahbereich. Im Werkverkehr sank das Transportaufkommen in diesem Entfernungsbereich im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 5,2 % auf rund 439,2 Mio. t, im gewerblichen Verkehr nahm es um rund 0,5 % auf rund 1.234,0 Mio. t ab. Insgesamt ging das Beförderungsvolumen im Nahbereich im Vergleichszeitraum damit um rund 1,8 % auf knapp 1,7 Mrd. t zurück. Der Fernbereich, auf den im Jahr 2022 rund 20,5 % des gesamt-

Verkehre nach
Entfernungsbereichen

ten Beförderungsvolumens deutscher Lastkraftfahrzeuge entfiel, verzeichnete ebenfalls Mengenrückgänge. Der Werkverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge verzeichnete in diesem Entfernungsbereich im Vergleichszeitraum eine Abnahme um rund 2,2 % auf rund 60,4 Mio. t, der gewerbliche Verkehr um rund 1,8 % auf rund 565,9 Mio. t. Generell verzeichnete der Werkverkehr im Jahr 2022 in allen Entfernungsbereichen Mengen- und Leistungsrückgänge, während der gewerbliche Verkehr zumindest im Regionalverkehr leicht zulegte. Letzterer wies mit einem Minus von jeweils 0,7 % in Jahr 2022 von allen Entfernungsbereichen insgesamt die geringsten prozentualen Mengen- und Leistungsrückgänge im Vorjahresvergleich auf. Bezüglich der Verkehrsleistung entfielen die höchsten prozentualen Abnahmen im Jahr 2022 auf den Nahverkehr, die höchsten absoluten Rückgänge auf den Fernbereich. Insgesamt blieben die Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Fernbereich mit rund 201,7 Mrd. tkm um rund 2,3 Mrd. tkm bzw. 1,1 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Damit entfielen im Jahr 2022 rund 66,3 % der Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge auf diesen Entfernungsbereich.

Tabelle 6: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen und Verkehrsart

Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2021	2022	Δ in %	2021	2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr	2.439,8	2.427,1	-0,5	269,7	268,0	-0,6
davon: Nahverkehr	1.240,5	1.234,0	-0,5	25,1	25,0	-0,6
Regionalverkehr	615,5	618,7	0,5	56,1	56,4	0,4
Fernverkehr	576,0	565,9	-1,8	187,3	185,2	-1,1
Kabotage	7,8	8,5	9,2	1,2	1,4	23,0
Werkverkehr	668,2	633,8	-5,1	37,6	35,9	-4,4
davon: Nahverkehr	463,4	439,2	-5,2	8,3	7,6	-8,0
Regionalverkehr	142,2	133,5	-6,1	12,5	11,8	-5,8
Fernverkehr	61,7	60,4	-2,2	16,7	16,5	-1,5
Kabotage	0,8	0,8	-6,8	0,1	0,1	-5,9
Gesamtverkehr	3.108,0	3.060,9	-1,5	307,3	303,9	-1,1
davon: Nahverkehr	1.703,9	1.673,2	-1,8	33,4	32,6	-2,5
Regionalverkehr	757,7	752,2	-0,7	68,7	68,2	-0,7
Fernverkehr	637,7	626,2	-1,8	204,0	201,7	-1,1
Kabotage	8,7	9,3	7,6	1,2	1,5	21,3

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

Tabelle 7 stellt für ausgewählte Verkehrsarten die Entwicklung der Leerfahrtenanteile deutscher Lastkraftfahrzeuge seit dem Jahr 2016 dar. Danach ist der Anteil der Leerfahr-

Leerfahrtenanteile

ten an den Gesamtfahrten von rund 37,7 % im Jahr 2021 auf rund 37,9 % im Jahr 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 Jahr 2022 zunächst nicht fort. Im gewerblichen Verkehr fielen die Leerfahrtenanteile hingegen höher aus als im Jahr 2021. Gleiches gilt für den Werkverkehr, den Binnenverkehr sowie den Nah- und Fernbereich.

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

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

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Mit einer Gesamtstrecke von rund 29,3 Mrd. km sank die Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 1,4 %. Maßgeblich hierfür waren Abnahmen sowohl bei den gefahrenen Lastkilometern, die im Vorjahresvergleich um rund 1,3 % auf knapp 22,7 Mrd. km fielen, als auch bei den Leerkilometern, die ein Minus von rund 1,7 % auf knapp 6,7 Mrd. km verzeichneten. Der Anteil der gefahrenen Leerkilometer an den gesamten Fahrleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge bewegte sich im Jahr 2022 mit rund 22,7 % annähernd auf Vorjahresniveau (2021: 22,8 %).

Last-/Leerkilometer

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen

Tabelle 8 weist die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland aus. Bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz sanken die Fahrleistungen im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,2 % auf insgesamt knapp 41,3 Mrd. km. Während deutsche Lastkraftfahrzeuge im Vergleichszeitraum einen Rückgang von rund 2,4 % verzeichneten, stiegen die mautpflichtigen Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge um rund 0,4 % an. Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleichszeitraum um rund 0,9 % ab; Fahrleistungsrückgängen deutscher Lastkraftfahrzeuge (-2,3 %) standen dort ebenfalls Zunahmen bei gebietsfremden Fahrzeugen (+0,6 %) gegenüber. Die mautpflichtigen Fahrleistungen auf Bundesstraßen sanken im

2022: Rückgänge bei Inländern, Zuwächse bei Gebietsfremden

Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 2,5 % auf rund 7,4 Mrd. km; dort zeigten sich Rückgänge sowohl bei den inländischen Fahrzeugen (-2,7 %) als auch den gebietsfremden Fahrzeugen (-1,6 %). Mit knapp 23,7 Mrd. km entfiel auf Inländer im Jahr 2022 ein Anteil von rund 57,4 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen; gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge vereinten mit insgesamt rund 17,6 Mrd. km einen Anteil von knapp 42,6 % auf sich. Auf gebietsfremde Fahrzeuge aus EU-Staaten entfiel hiervon im Jahr 2022 eine Fahrleistung von insgesamt rund 16,8 Mrd. km; im Vergleich zum Jahr 2021 bedeutete dies ein Plus von rund 1,6 %. Fahrzeuge aus Polen erzielten mit rund 7,7 Mrd. km einen Anteil von knapp 18,6 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen im Jahr 2022 und wiesen damit weiterhin die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden auf. Auf den weiteren Plätzen folgten mautpflichtige Fahrzeuge aus Tschechien, Litauen und Rumänien mit jeweils rund 1,3 Mrd. km sowie den Niederlanden mit rund 1,0 Mrd. km. Einen Zuwachs ihrer mautpflichtigen Fahrleistungen erzielten im Vorjahresvergleich Lastkraftfahrzeuge aus Irland (+23,7 %), Frankreich (+9,1 %), Malta (+7,0 %), Italien (+5,5 %), Kroatien (+5,2 %), Polen (+5,1 %), Litauen (+4,0 %), Dänemark (+3,2 %), Griechenland (+0,9 %) und Spanien (+0,4 %).

Tabelle 8: Mautpflichtige Fahrleistungen, 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						
2021	6,10	-0,1	1,52	5,5	7,62	0,9
2022	5,94	-2,7	1,49	-1,6	7,43	-2,5
Q1 2022	1,45	2,8	0,38	3,1	1,84	2,8
Q1 2023	1,38	-5,4	0,36	-4,8	1,74	-5,2
Autobahnen						
2021	18,15	1,1	16,00	8,4	34,15	4,4
2022	17,74	-2,3	16,10	0,6	33,84	-0,9
Q1 2022	4,47	0,1	4,16	4,5	8,63	2,2
Q1 2023	4,34	-2,9	4,04	-2,8	8,38	-2,8
Insgesamt						
2021	24,25	0,8	17,52	8,1	41,77	3,7
2022	23,67	-2,4	17,59	0,4	41,27	-1,2
Q1 2022	5,92	0,8	4,54	4,3	10,47	2,3
Q1 2023	5,72	-3,5	4,41	-2,9	10,13	-3,2

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.

Im 1. Quartal 2023 wiesen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland einen weiteren Rückgang auf. Im Vergleich zum 1. Quartal 2022 sanken sie insgesamt um rund 3,2 % auf rund 10,1 Mrd. km. Rückgänge verzeichneten dabei sowohl deutsche Lastkraftfahrzeuge (-3,5 %) als auch gebietsfremde Fahrzeuge (-2,9 %). Der Anteil letzterer

1. Quartal 2023:
Rückgänge bei Inländern und Gebietsfremden

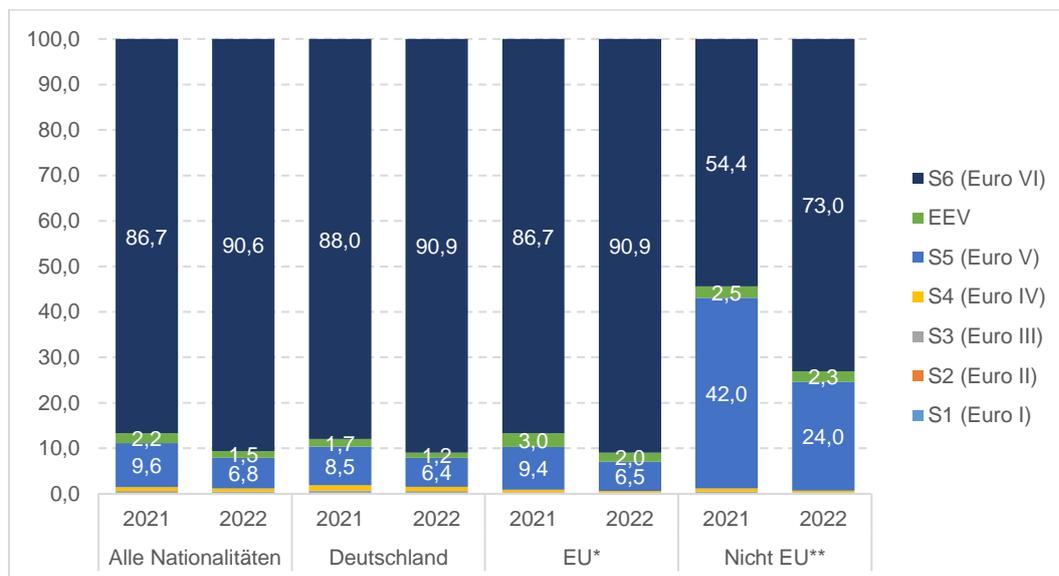
an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland lag damit im 1. Quartal 2023 bei rund 43,5 %.

3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Lastkraftfahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen legte im Jahr 2022, wie in den Vorjahren, weiter zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen erhöhte sich nationalitätenübergreifend von rund 86,7 % im Jahr 2021 um rund 3,9 Prozentpunkte auf rund 90,6 % im Jahr 2022 (siehe Abbildung 5). Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Auf mautpflichtige Fahrzeuge der Schadstoffklassen EEV und Euro V entfielen im Jahr 2022 Anteile in Höhe von rund 1,5 % bzw. rund 6,8 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Sie nahmen im Vorjahresvergleich um rund 0,7 bzw. rund 2,9 Prozentpunkte ab. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV entwickelte sich gleichsam rückläufig und umfasste zuletzt rund 1,2 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen (2021: rund 1,5 %).

Anteile umweltfreundlicherer Lkw steigen

Abbildung 5: Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Fahrzeugherkunft, Anteile in %



* Ohne Deutschland und Großbritannien.

** Einschließlich Großbritannien.

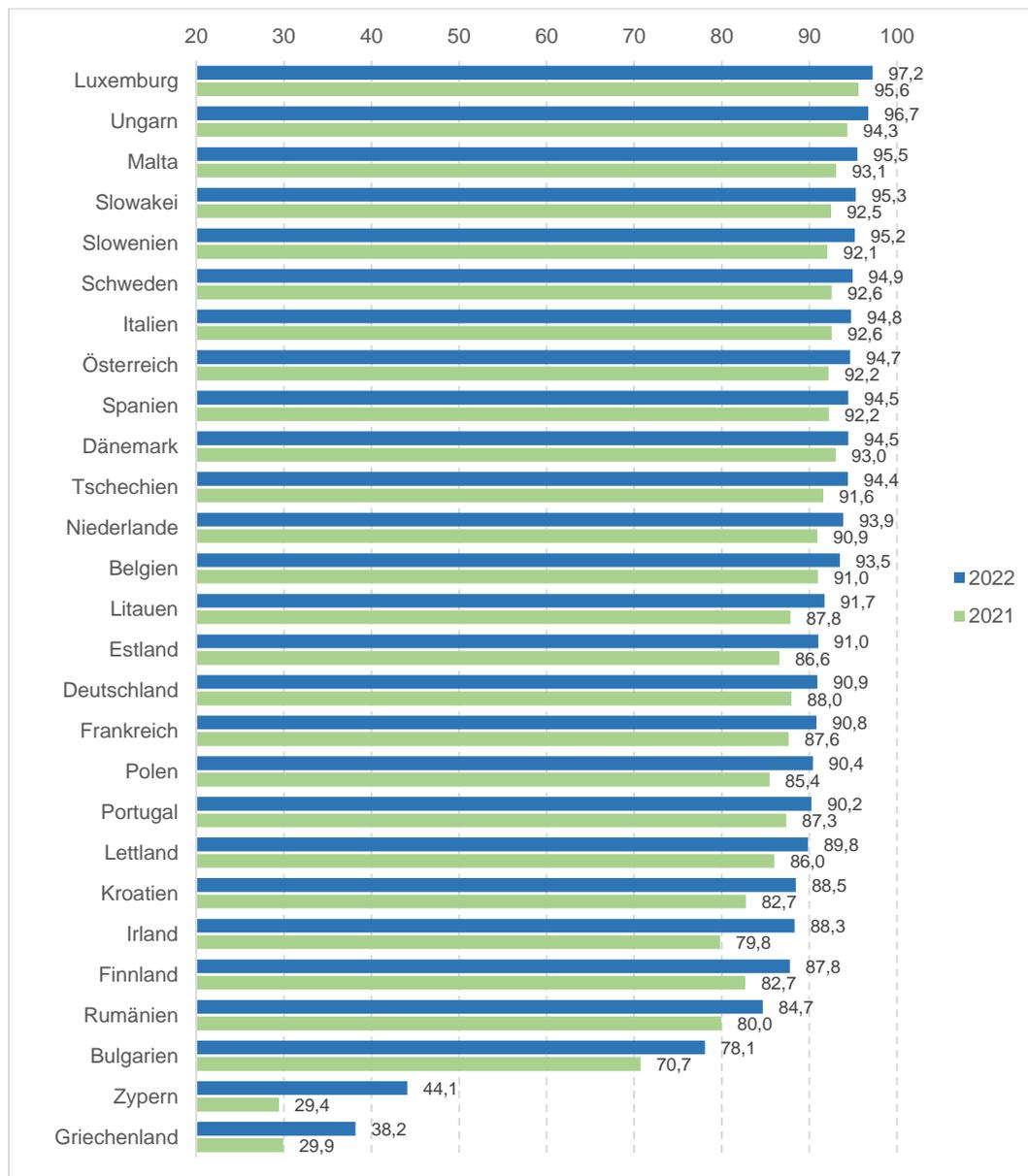
Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität.

Der Fahrleistungsanteil deutscher Euro VI-Fahrzeuge lag mit rund 90,9 % im Jahr 2022 über dem Durchschnittswert. Im Vergleich zum Vorjahr stieg er um knapp 3,0 Prozentpunkte. Der Anteil von EEV-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge sank im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 0,5 Prozentpunkte auf rund 1,2 %, der Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro V um rund 2,1 Prozentpunkte auf rund 6,4 %. Mautpflichtige Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV verzeichneten im Jahr 2022 lediglich noch einen kumulierten

Inländer versus Gebietsfremde

Anteil von rund 1,5 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen der Inländer (2021: rund 1,9 %). Bei den Gebietsfremden stiegen die Fahrleistungsanteile von Euro VI-Fahrzeugen im Jahr 2022 ebenfalls an. Bei mautpflichtigen Fahrzeugen aus anderen EU-Staaten legten sie im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 4,2 Prozentpunkte auf rund 90,9 % zu, bei mautpflichtigen Fahrzeugen aus Nicht-EU-Staaten um knapp 18,7 Prozentpunkte auf rund 73,0 %. Entsprechend rückläufig waren die Anteile von Fahrzeugen der übrigen Schadstoffklassen.

Abbildung 6: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI nach ausgewählten Herkunftsstaaten in %



Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität.

Der Trend zum Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge setzte sich im Jahr 2022 sowohl bei den einheimischen als auch den gebietsfremden Flotten fort. Abbildung 6 stellt dahingehend die mautpflichtigen Fahrleistungen von Euro VI-Fahrzeugen differenziert nach

Euro VI-Anteile nach Herkunftsstaaten

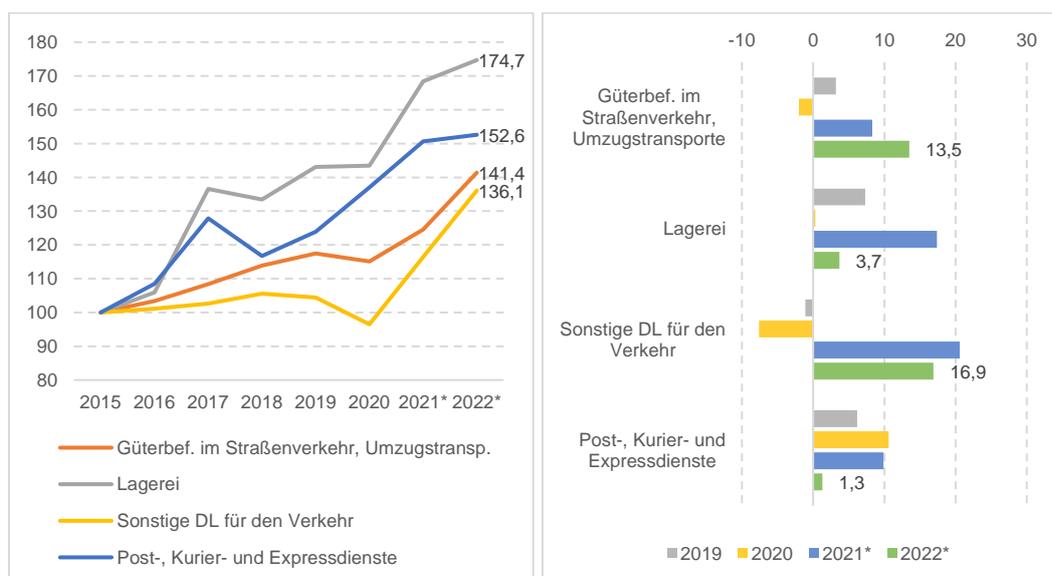
Herkunftsländern dar. Danach wiesen im Jahr 2022 Fahrzeuge aus Luxemburg mit rund 97,2 % die höchsten Euro VI-Fahrleistungsanteile auf, gefolgt von mautpflichtigen Fahrzeugen aus Ungarn (96,7 %), Malta (95,5 %), der Slowakei (95,3 %), Slowenien (95,2 %), Schweden (94,9 %), Italien (94,8 %), Österreich (94,7 %) sowie Spanien und Dänemark (jeweils 94,5 %). Deutschland lag mit seinem Anteil von rund 90,9 % im EU-Vergleich im Mittelfeld, Polen als Nation mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen aller Gebietsfremden lediglich auf Rang 18. Gleichwohl zeigte sich im Jahr 2022 bei allen aufgeführten Nationalitäten im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung des Fahrleistungsanteils von Euro VI-Fahrzeugen an den länderspezifischen mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen. Besonders hohe Zuwächse bei den Euro VI-Anteilen waren im Jahr 2022 bei mautpflichtigen Fahrzeugen aus Zypern, Griechenland, Irland und Bulgarien zu verzeichnen.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes verzeichnete der Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßengüterverkehr, Umzugstransporte“ im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr ein Umsatzwachstum von rund 13,5 %, im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ stiegen die Umsätze im Vorjahresvergleich um rund 16,9 % (siehe Abbildung 7). Treiber der Umsatzentwicklung war vor allem der hohe Anstieg der Frachtraten. Im Wirtschaftszweig „Post-, Kurier- und Expressdienste“ erhöhten sich die Umsätze im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,3 %.

Umsatz- und Ertragslage

Abbildung 7: Umsatzentwicklung in ausgewählten Wirtschaftszweigen (Index 2015=100) (linke Abbildung) und Veränderung gegenüber dem Vorjahr in % (rechte Abbildung)



* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Der Wirtschaftszweig „Lagerei“ wies nach den hohen Zuwächsen im Jahr zuvor im Jahr 2022 weitere Umsatzsteigerungen auf. Im Vergleich zum Jahr 2021 betrug sie rund 3,7 %. 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.

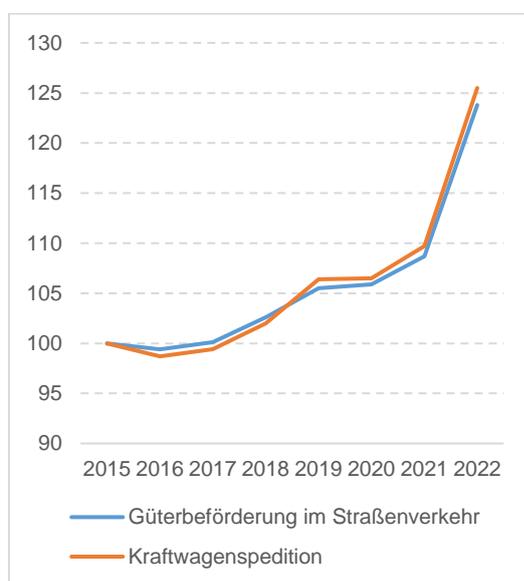
Teils sehr hohe Kostensteigerungen bei Dieselkraftstoff, Energie, weiteren Betriebsmitteln, Löhnen und Gehältern führten im Jahr 2022 zu einem hohen Anstieg der Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr. Befördert wurde die Frachtenentwicklung zudem durch eine vorübergehende Verknappung des Angebots 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. 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“ im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 13,9 % und im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“ um rund 14,4 % (siehe Abbildung 8).⁸ Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Unternehmensbefragungen waren Auftraggeberinnen und Auftraggeber aus der verladenden

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 Speditiionsverträgen dar, die neben dem reinen Transportauftrag die Organisation von Straßengütertransporten zum Gegenstand haben. Mithin sind in diesem Index die Preise für die gebündelten Leistungen von Speditionen enthalten.

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 nach Gewerbeangaben nicht wenige Unternehmen am finanziellen Limit bzw. sahen sich in ihrer Existenz bedroht.

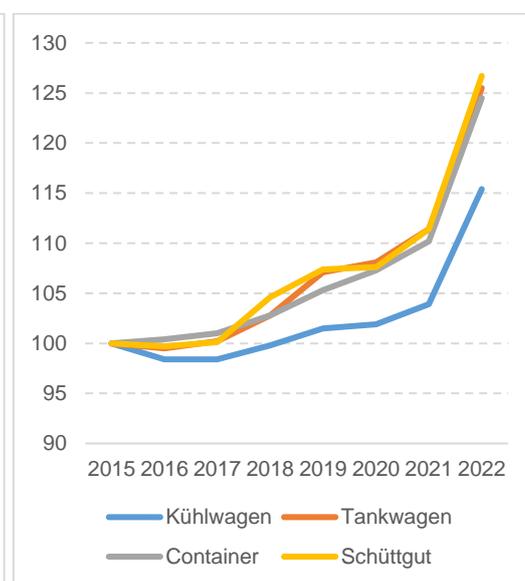
Abbildung 8: Erzeugerpreisindex für ausgewählte Wirtschaftszweige (2015=100)



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 9: 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 9 differenziert die Erzeugerpreisentwicklung im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungen. Danach lagen die Erzeugerpreise im Jahr 2022 bei allen betrachteten Dienstleistungen deutlich über den Vorjahreswerten. So stiegen im Jahr 2022 die Erzeugerpreise für Tankwagentransporte nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 12,7 %. Im Segment der Containerbeförderungen stiegen die Entgelte im Vorjahresvergleich um rund 13,0 %. Hohe Anstiege zeigten sich im Vergleichszeitraum mit Zuwächsen von rund 13,7 % ebenso im Bereich der Schüttguttransporte. Beförderungen in Kühlfahrzeugen verteuerten sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 11,1 %.

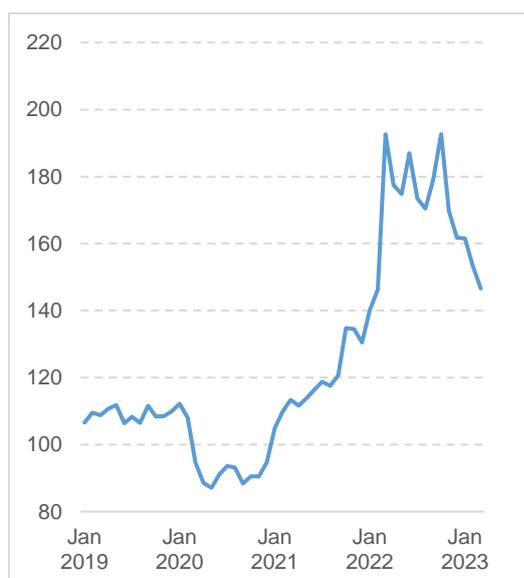
Entgelte nach Dienstleistungsart

Hohe finanzielle Herausforderungen erwuchsen dem deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe – ebenso wie Hafenbetrieben, Binnenschifffahrts- und Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie anderen Sektoren des Verkehrsbereichs – im Jahr 2022 aus dem starken

Dieselpreisentwicklung

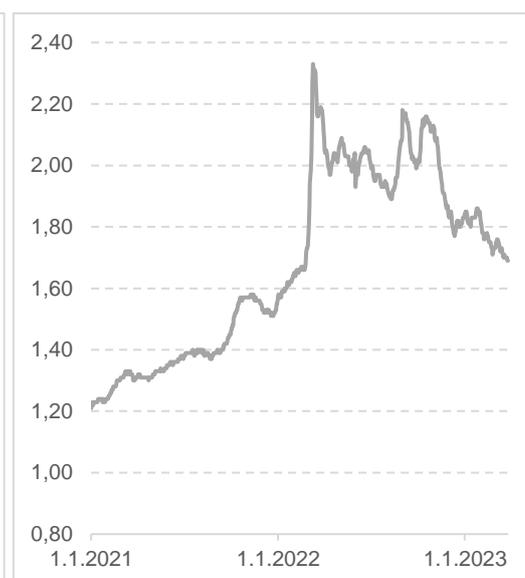
Anstieg der Dieselpreise. Nachdem die Preise für Dieselkraftstoff im Jahr 2020 zwischenzeitlich stark gesunken waren, wiesen sie seit dem 4. Quartal 2020 wieder eine steigende Tendenz auf, die sich im 2. Halbjahr 2021 und insbesondere im Jahr 2022 im Zuge des Krieges in der Ukraine verstärkt fortsetzte (siehe Abbildung 10). Im März 2022 lagen die Dieselpreise um rund 70 % über dem entsprechenden Wert des Vorjahresmonats. In der Spitze erreichte der Tagesdurchschnittspreis pro Liter Diesel an öffentlichen Tankstellen 2,33 Euro (siehe Abbildung 11). Seit dem 4. Quartal 2022 entwickeln sich die Dieselpreise tendenziell rückläufig. Insgesamt lagen die Preise für Dieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 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 der Intervalle 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 10: Erzeugerpreisentwicklung für Dieselkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher im Zeitraum von Januar 2019 bis März 2023 (Index 2015=100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 11: Tagesdurchschnittspreis in Euro pro Liter Diesel an öffentlichen Tankstellen



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

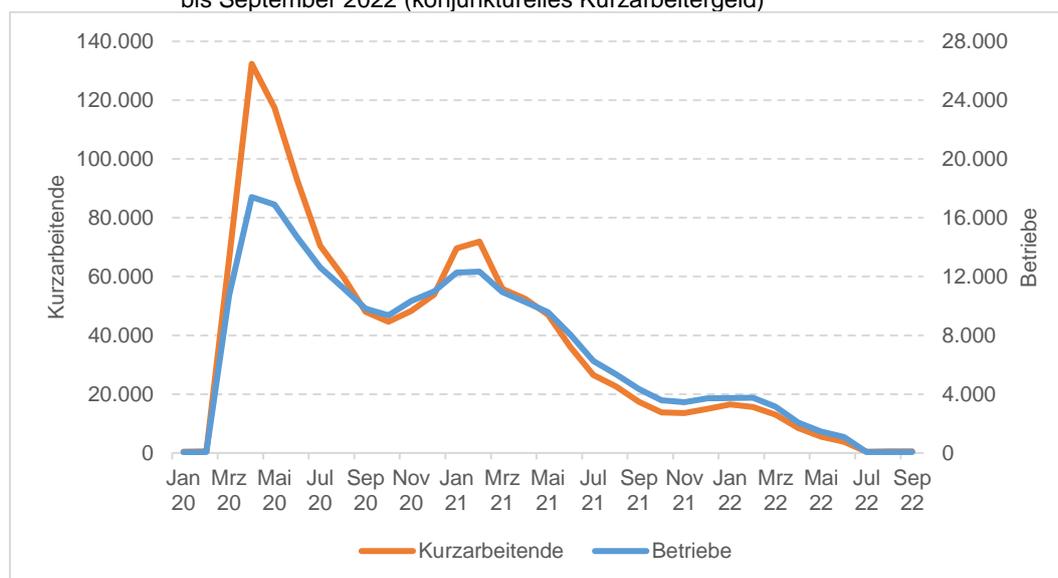
Neben dem deutlichen Anstieg der Kraftstoffkosten sahen sich Unternehmen des deutschen Güterkraftverkehrs- und Speditionsgewerbes mit weiterhin steigenden Personalaufwendungen konfrontiert. Im Rahmen neuer Tarifabschlüsse sowie von Stufenerhöhungen stiegen beispielsweise die tariflichen Stundenlohnsätze 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 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.

Personalkosten

Die Anzahl der kurzarbeitenden Betriebe sowie der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrleitungen“ hat im Jahr 2022 weiter abgenommen. Wie Abbildung 12 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 nahmen die Anzahl der kurzarbeitenden Betriebe und der Kurzarbeitenden sukzessive ab und fielen im 3. Quartal 2022 auf das Vorkrisenniveau vom Jahresbeginn 2020. Im September 2022 belief sich die Anzahl kurzarbeitender Unternehmen im o.g. Wirtschaftszweig noch auf insgesamt 68, die Anzahl der Kurzarbeiterinnen und Kurzarbeiter auf insgesamt 508.

Kurzarbeit

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

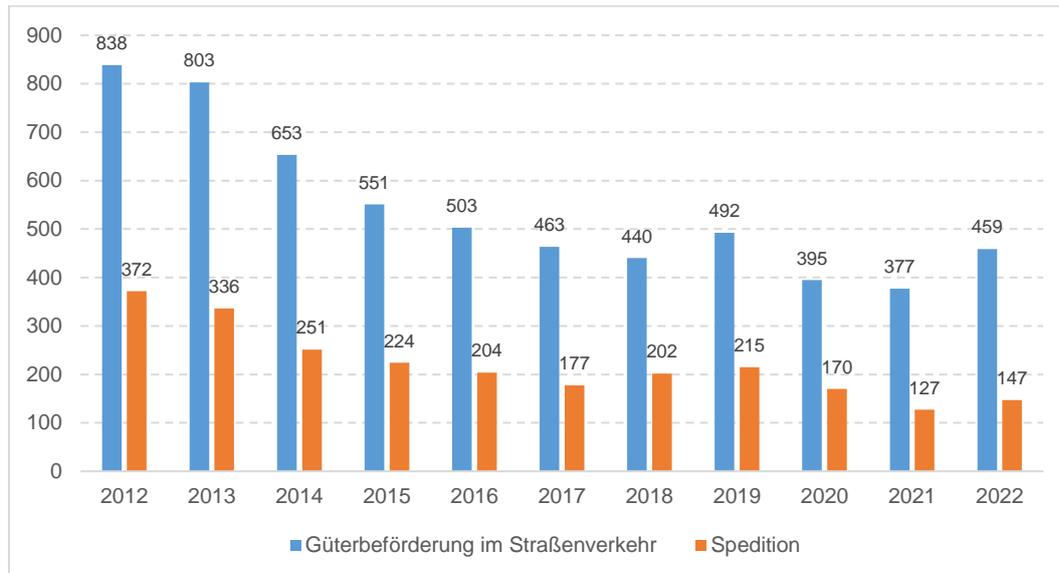


Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Nachdem die Anzahl der Insolvenzverfahren im Gewerbe im Jahr 2021 auf den niedrigsten Stand seit Jahren gefallen war, verzeichnete sie im Jahr 2022 einen Anstieg. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sie sich im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 21,8 % auf insgesamt 459, im Wirtschaftszweig „Spedition“ um rund 15,7 % auf insgesamt 147 (siehe Abbildung 13). Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vergleichszeitraum um rund 26,5 % auf insgesamt 258. Bei der Interpretation gilt es, die im Verlauf der Corona-Pandemie getroffenen gesetzlichen Sonderregelungen, wie die zeitweilige Aussetzung der Insolvenzantragspflicht, und geleistete Wirtschaftshilfen zu berücksichtigen.

Insolvenzen

Abbildung 13: 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 127 im Jahr 2021 auf 154 im Jahr 2022; branchenübergreifend erhöhte sie sich zeitgleich von 47 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 227 im Jahr 2021 auf 280 im Jahr 2022. Im Durchschnitt über alle Branchen lag die Risikoquote im Jahr 2022 mit 114 ebenfalls über dem Vorjahresniveau (2021: 106).

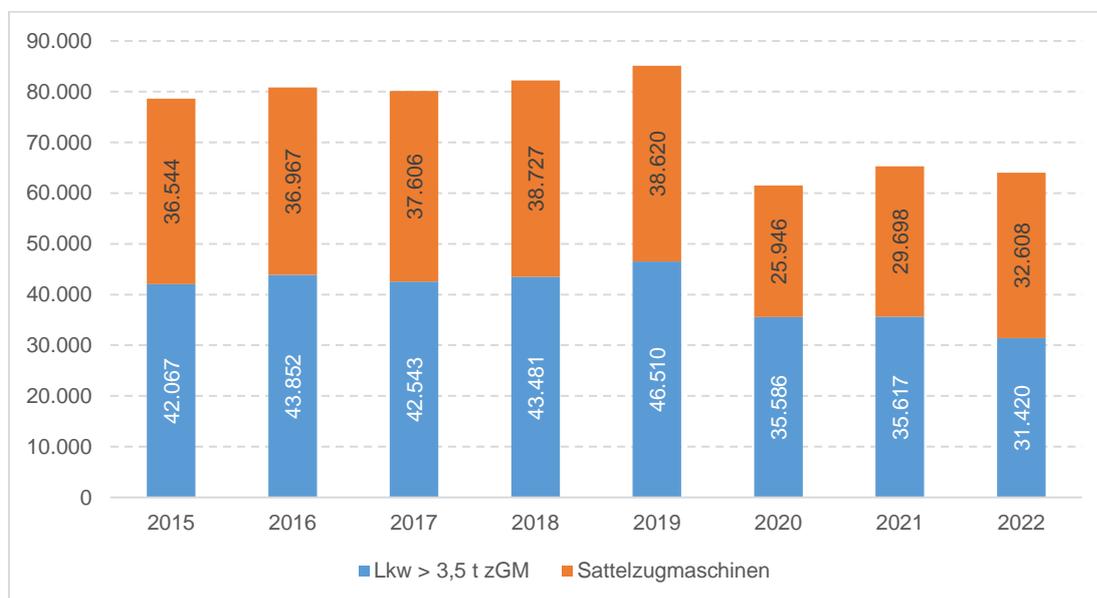
Insolvenz- und Risikoquote

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 Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr 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 Jahr 2022 mit insgesamt 31.420 um rund 11,8 % unter dem Vorjahresniveau. Die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen stiegen im Vergleichszeitraum hingegen um rund 9,8 % auf insgesamt 32.608 an (siehe Abbildung 14). 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 Fahrzeugersatzteile geführt hatten, durch kriegsbedingte Produktionsstilllegungen in der Ukraine, die zu einem Mangel an bestimmten Bauteilen, bspw. Kabelbäumen, führten, zeitweilig verstärkt. Nach Angaben

Fahrzeuginvestitionen

befragter Unternehmen betrug die Warte- und Lieferzeiten bei Neubestellungen bestimmter Fahrzeuge im Jahr 2022 teilweise deutlich über ein Jahr. Teilweise wurden Bestellmengen herstellerseitig kontingentiert. 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 14: Neuzulassungen von Lkw über 3,5 t zGM und Sattelzugmaschinen seit 2015



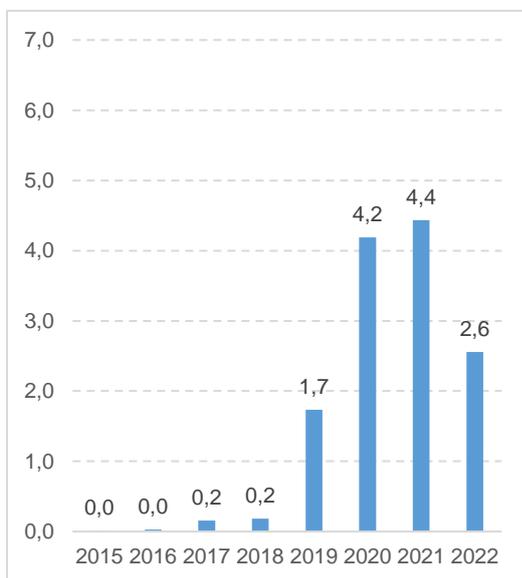
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der Anteil der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb an der Gesamtzahl der neu zugelassenen Sattelzugmaschinen lag im Jahr 2022 bei rund 2,6 % und fiel damit niedriger aus als im Vorjahr (2021: 4,4 %) (siehe Abbildung 15). Insgesamt bezifferten sich die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen mit alternativem Antrieb in den Jahren 2021 und 2022 auf 1.317 bzw. 834 Einheiten. Der weit überwiegende Teil hiervon entfällt auf gasbetriebene Sattelzugmaschinen. Deren Neuzulassungen erreichten im Jahr 2021 mit

Fahrzeuge mit alternativen Antrieben

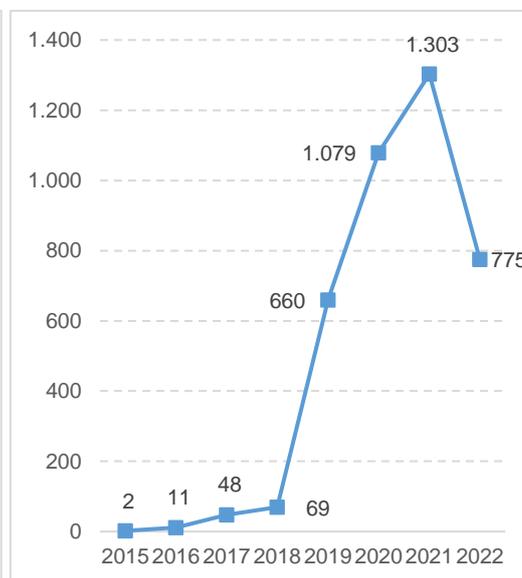
1.303 ihren vorläufigen Höhepunkt, bevor sie im Jahr 2022 auf 775 zurückgingen (siehe Abbildung 16). Befördert wurden die Neuzulassungen von gasbetriebenen Sattelzugmaschinen und Lkw durch zwischenzeitliche Zuschüsse beim Erwerb dieser Fahrzeuge und eine Mautbefreiung. Durch das Auslaufen des Förderprogrammes zum 31.03.2021, das Ende der Mautbefreiung zum 31.12.2023 sowie den Gaspreisanstieg im Jahr 2022 im Zuge des Ukraine-Krieges hat die Anschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen deutlich an Attraktivität verloren. Nach Angaben von Unternehmen, die gasbetriebene Fahrzeuge in ihren Fuhrpark aufgenommen haben, seien diese Fahrzeuge aufgrund der wesentlich höheren Anschaffungskosten zumeist nur aufgrund der Mautbefreiung und der staatlichen Förderung rentabel einsetzbar. Infolge des Gaspreisanstieges im Zuge des Ukraine-Krieges waren gasbetriebene Fahrzeuge vielfach gar nicht mehr wirtschaftlich einsetzbar. Dies hat sich durch den zwischenzeitlichen Rückgang des Gaspreises mittlerweile wieder relativiert. Ihr Einsatz erfolgt in hohem Maße von Unternehmen, die über eine hohe Dichte an festen Linienverkehren verfügen, die regelmäßig an einer Tankinfrastruktur zur Gasbetankung vorbeiführen. Sattelzugmaschinen mit Elektro-Antrieb (einschließlich Plug-in-Hybrid) sind bislang Ausnahmen. Im Jahr 2022 beliefen sich deren Neuzulassungen auf 58.

Abbildung 15: Anteil von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb an den Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen seit 2015, Angaben in %



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

Abbildung 16: Jährliche Anzahl der neu zugelassenen, gasbetriebenen Sattelzugmaschinen



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

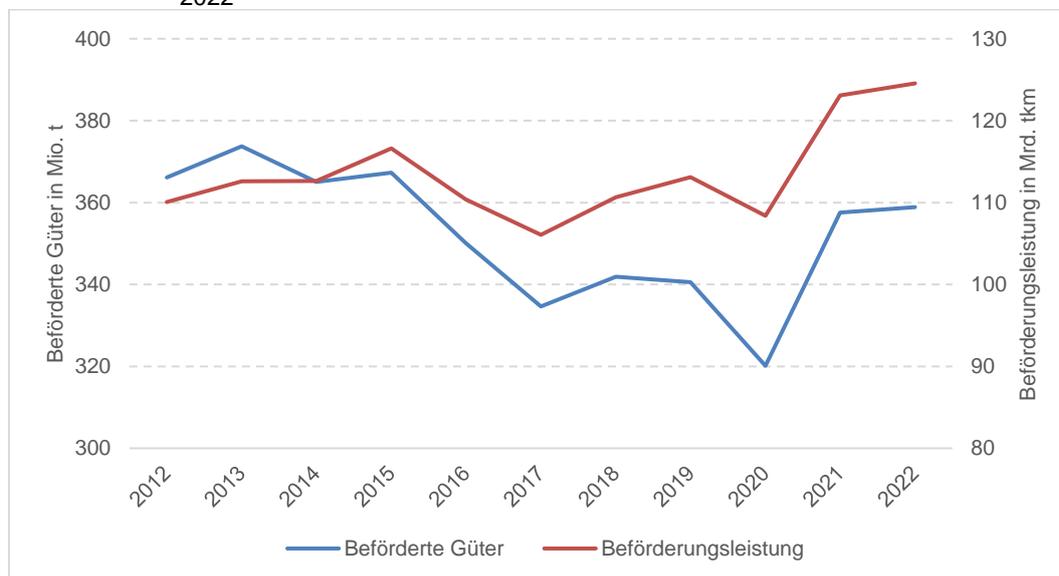
4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2022 von den größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt rund 358,9 Mio. t Güter befördert; im Vergleich zum Jahr 2021 entsprach dies einem Anstieg von rund 0,4 %. Die Verkehrsleistung erhöhte sich im Vergleichszeitraum um rund 1,2 % auf rund 124,6 Mrd. tkm.⁹ Gegenüber dem Vorjahr schwächte sich das Wachstum im Schienengüterverkehr im Jahr 2022 damit deutlich ab (siehe Abbildung 17). Das letzte Quartal 2022 fiel angesichts der nachlassenden Dynamik der deutschen Wirtschaft deutlich schwächer aus als im Vorjahr. Maßgeblich für den auf Jahressicht neuerlichen Mengen- und Leistungsanstieg waren vor allem Nachfragesteigerungen für Beförderungen von Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (t: +10,1 %; tkm: +4,8 %) sowie Fahrzeugen (t: +29,0 %; tkm: +4,7 %). Zudem verzeichnete die aufkommensstarke Güterabteilung „Nicht identifizierbare Güter“, in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, erneut Zuwächse (t: +2,3 %; tkm: +3,4 %). Beförderungsrückgänge u.a. bei chemischen Erzeugnissen (t: -7,9 %; tkm: -5,4 %) sowie Metallen und Metallerzeugnissen (t: -8,4 %; tkm: -5,6 %) wurden so kompensiert.

Gesamtverkehr

Abbildung 17: Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland im Zeitraum von 2012 bis 2022¹



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.

Wie Tabelle 9 zu entnehmen ist, resultierten die Zuwächse im Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2022 im Wesentlichen aus hohen Mengen- und Leistungssteige-

Hauptverkehrs-
verbindungen
- Binnenverkehr

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).

rungen im Durchgangsverkehr; die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden Empfang legten – trotz eines rückläufigen Mengenaufkommens – im Vergleich zum Jahr 2021 ebenfalls zu. Die übrigen Hauptverkehrsverbindungen wiesen im Vergleichszeitraum Abnahmen auf. Im aufkommensträchtigen Binnenverkehr erreichte das Beförderungsaufkommen im Jahr 2022 mit rund 231,9 Mio. t annähernd das Vorjahresniveau (2021: 232,0 Mio. t), die Verkehrsleistung blieb mit rund 61,1 Mrd. tkm um rund 0,5 % dahinter zurück. Mengen- und Leistungszuwächsen u.a. bei Kokerei- und Mineralölerzeugnissen (t: +9,6 %; tkm: +1,5 %) sowie Fahrzeugen (t: +39,5 %, tkm: +2,5 %) standen im Binnenverkehr im Vergleichszeitraum Rückgänge u.a. bei Metallen und Metallerzeugnissen (t: -4,2 %; tkm: -8,1 %) sowie chemischen Erzeugnissen (t: -8,5 %; tkm: -7,9 %) gegenüber.

Tabelle 9: Schienengüterverkehr im öffentlichen Verkehr in Deutschland in den Jahren 2021 und 2022 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2021	2022	Δ in %	2021	2022	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Binnenverkehr	232,0	231,9	-0,05	61,4	61,1	-0,5
Grenzüberschreitender Versand	48,9	48,1	-1,6	24,3	24,0	-1,4
Grenzüberschreitender Empfang	57,5	56,8	-1,2	25,1	25,3	0,5
Durchgangsverkehr	19,2	22,1	15,1	12,2	14,3	16,4
Insgesamt	357,6	358,9	0,4	123,1	124,6	1,2

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.

Im grenzüberschreitenden Versand und Empfang reduzierte sich die Beförderungsmenge im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 1,5 Mio. t bzw. rund 1,4 % auf rund 104,9 Mio. t, die Verkehrsleistung nahm um rund 0,2 Mrd. tkm bzw. rund 0,4 % auf insgesamt rund 49,2 Mrd. tkm ab. Einerseits profitierten die grenzüberschreitenden Verkehre von den im Vorjahresvergleich deutlichen Zuwächsen in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (t: +14,7 %; tkm: +17,7 %) und „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (t: 13,9 %; tkm: +15,0 %). Andererseits verzeichneten sie im Vorjahresvergleich Rückgänge bei Beförderungen von Metallen und Metallerzeugnissen (t: -6,2 %; tkm: -4,9 %) sowie chemischen Erzeugnissen (t: -8,6 %; tkm: -4,4 %).

- Grenzüberschreitender Versand und Empfang

Im Durchgangsverkehr stieg die Beförderungsmenge auf der Schiene im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 15,1 % auf rund 22,1 Mio. t; die Verkehrsleistung im Transit durch Deutschland legte um rund 16,4 % auf rund 14,3 Mrd. tkm zu. Maßgeblich waren Verkehrszuwächse zwischen Italien und Belgien bzw. den Niederlanden sowie Österreich und Belgien im Transit durch Deutschland. Wachstumstreiber waren die Güterabteilungen „Gutart unbekannt“ (t: +23,4 %; tkm: +24,5 %), „Geräte und Material für die Gü-

- Durchgangsverkehr

terbeförderung“ (t: +18,1 %; tkm: +18,9 %) und „Chemische Erzeugnisse“ (t: +14,5 %; tkm: +14,6 %). Abnahmen zeigten sich hingegen u.a bei Beförderungen von Erzen, Steinen und Erden und sonstigen Bergbauerzeugnissen (t: -27,7 %; tkm: -32,7 %).

An den Nachfragezuwächsen im Schienengüterverkehr in Deutschland partizipierten im Jahr 2022 die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in stärkerem Maße als die bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach Unternehmensangaben sank die Verkehrsleistung der deutschen Gesellschaften der DB Cargo AG im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,2 % auf rund 59,6 Mrd. tkm; die Beförderungsmenge nahm um rund 0,7 % auf rund 186,4 Mio. t ab.¹⁰ Der Anteil der Unternehmen des DB-Konzerns an der Gesamtverkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland erreichte im Jahr 2022 nach Angaben der Deutschen Bahn AG rund 42 %, im Jahr 2021 lag der Anteilswert bei knapp 43 %.¹¹

Bundeseigene /
nicht-bundeseigene
Eisenbahnen

4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

In einem Marktumfeld, das nach Unternehmensangaben im Jahr 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 Waggonen, 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 Güterwaggonen bei.

Rahmenbedingungen

Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ stiegen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 insgesamt um rund 6,6 % und erreichten damit ihr höchstes Niveau seit Jahren (siehe Ab-

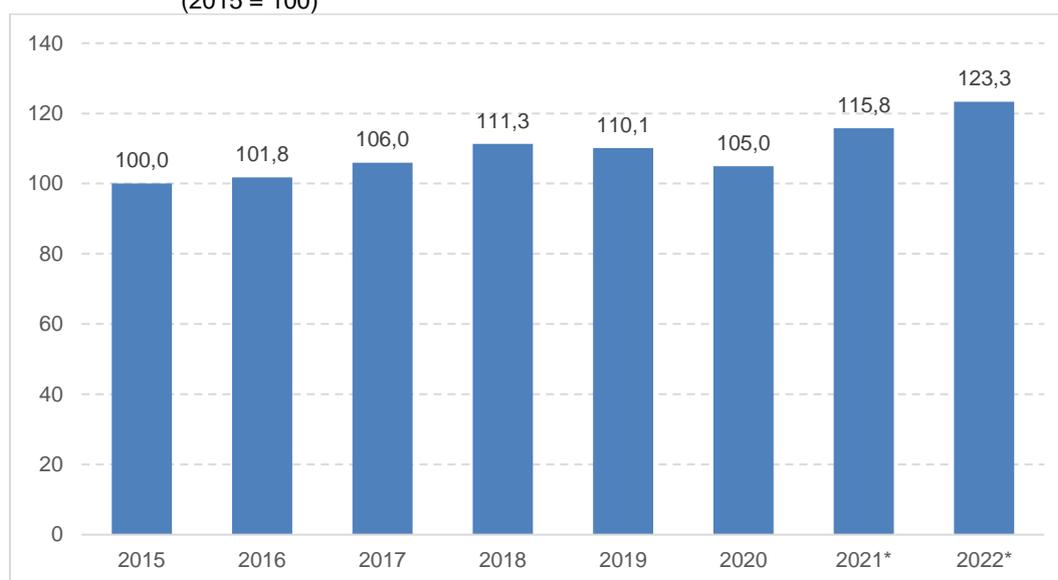
Umsatz- und Ertrags-
entwicklung

¹⁰ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten & Fakten 2022, S. 24, Berlin 2023.

¹¹ Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2022, S. 112, Berlin 2023.

bildung 18). 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 im Jahr 2022, in Abhängigkeit von den Tätigkeitsschwerpunkten und Hauptkundenbranchen wurde teilweise jedoch auch von Umsatzrückgängen berichtet. Die DB Cargo AG verzeichnete nach eigenen Angaben im Jahr 2022 eine Steigerung ihres Außenumsatzes im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 6,0 % auf knapp 5,0 Mrd. Euro; das operative Ergebnis (EBIT) verschlechterte sich von -467 Mio. Euro im Jahr 2021 auf -665 Mio. Euro im Jahr 2022.¹² Im Rahmen von Unternehmensbefragungen des Bundesamtes bewerteten nicht-bundeseigene Eisenbahnen ihre Ertragslage im Jahr 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 Energiepreise. Die Insolvenzgefahr für das eigene Unternehmen wurde von den Befragten zumeist als sehr gering eingeschätzt.

Abbildung 18: 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 im Jahr 2022 zu den Umsatzsteigerungen bei. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhten sich die Entgelte für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr im Vergleich zum Jahr 2021 segmentübergreifend im Durchschnitt um rund 2,8 % (siehe Tabelle 10). Nahezu identisch fielen im Vergleichszeitraum die prozentualen Preisanstiege im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre (+2,8 %) sowie für Traktionsleistungen und Kombinierte Verkehre (+2,9 %) aus. Vergleichsweise höher fielen die Entgeltsteigerungen für speditionelle Dienstleistungen im Bahnbereich aus. Dies-

Entgeltentwicklung

¹² Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2022, S. 96, Berlin 2023.

bezüglich weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2022 Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von rund 6,0 % aus.

Tabelle 10: Erzeugerpreisindex für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr nach Segmenten (Index 2015 = 100)

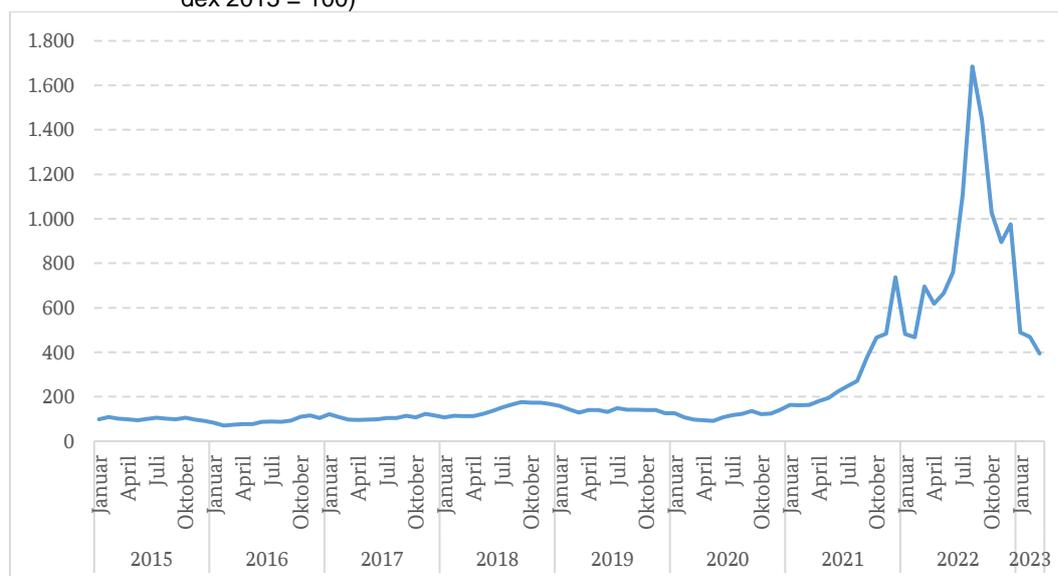
Jahr	Gesamtindex	darunter:	
		Einzelwagen- und Ganzzugverkehre	Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehre
2015	100,0	100,0	100,0
2016	100,7	100,9	100,1
2017	100,9	101,2	100,1
2018	102,4	102,9	100,7
2019	104,1	104,1	104,0
2020	105,8	105,8	106,0
2021	106,1	106,1	106,2
2022	109,1	109,1	109,3

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. Ein Indikator für die Kostenentwicklung bei Energie ist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für elektrischen Strom, hier der Börsenpreis, dessen monatlicher Verlauf in Abbildung 19 wiedergegeben wird. Nachdem der Erzeugerpreisindex bereits im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr um rund 164,0 % gestiegen war, erhöhte er sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um weitere rund 195,3 %. Im August 2022 erreichte der Börsenpreis für elektrischen Strom seinen zwischenzeitlichen Höhepunkt. Seitdem ist er deutlich gesunken und lag im März 2023 in etwa auf dem Niveau vom Herbst 2021.

Kostenentwicklung
- elektrischer Strom
(Börsenpreis)

Abbildung 19: Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte – Elektrischer Strom, Börsenpreis (Index 2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

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.¹³ Weiterhin beklagt wird 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 aus-

- Löhne und Gehälter etc.

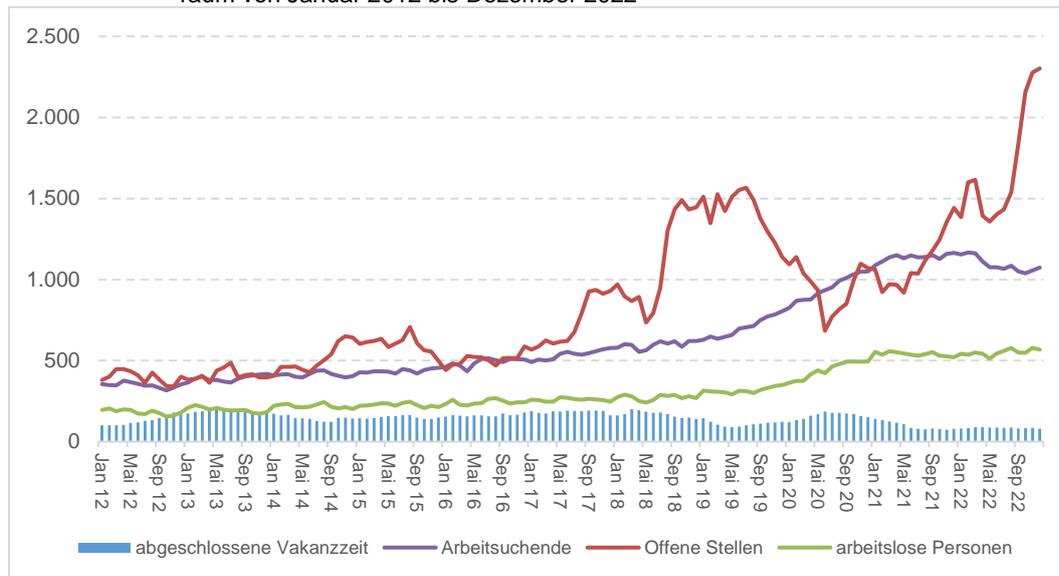
¹³ Bei der DB Cargo AG erhöhten sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 nach eigenen Angaben der Materialaufwand um 9,4 %, der Personalaufwand um 3,5 % und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 13,5 %. Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2022, S. 131, Berlin 2023.

schließlich 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 (siehe Abbildung 20). Im Dezember 2022 übertraf die Zahl der gemeldeten Stellen mit insgesamt 2.302 den Wert des entsprechenden Vorjahresmonats um rund 59,6 % (Dezember 2021: 1.442). Seit September 2021 liegt die Zahl der offenen Stellen dauerhaft über der Zahl der arbeitssuchenden Fahrzeugführerinnen und -führer. Die hohe Nachfrage nach Lokführerinnen und Lokführern im Jahr 2022 deckt sich mit Aussagen von Unternehmen im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes, in denen befragte Unternehmen vielfach auf einen Fachkräftemangel in der Branche hinwiesen, 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. Trotz der zunehmenden Diskrepanz zwischen offenen Stellen und Arbeitslosen bzw. Arbeitssuchenden mit dem Zielberuf „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ unterlag die abgeschlossene Vakanzzeit im Jahr 2022 lediglich geringeren Schwankungen; sie bewegte sich im Bereich von 79 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.

Arbeitsmarkt-
entwicklung

Abbildung 20: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitsuchenden und arbeitslosen Personen sowie Vakanzzeiten in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. 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 über weite Strecken des Jahres 2022 anhaltenden Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung in den Seehäfen, die zu starken Beeinträchtigungen in der Bahnabfertigung führten. Zusätzlich verschärft wurden die Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung im Sommer 2022 durch zeitweilige Arbeitsniederlegungen in den großen norddeutschen Häfen im Zuge der Tarifverhandlungen zwischen ver.di und dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS). Nach Angaben der Deutschen Bahn AG sank die Pünktlichkeit von DB Cargo von rund 69,5 % im Jahr 2021 auf

Schieneninfrastruktur

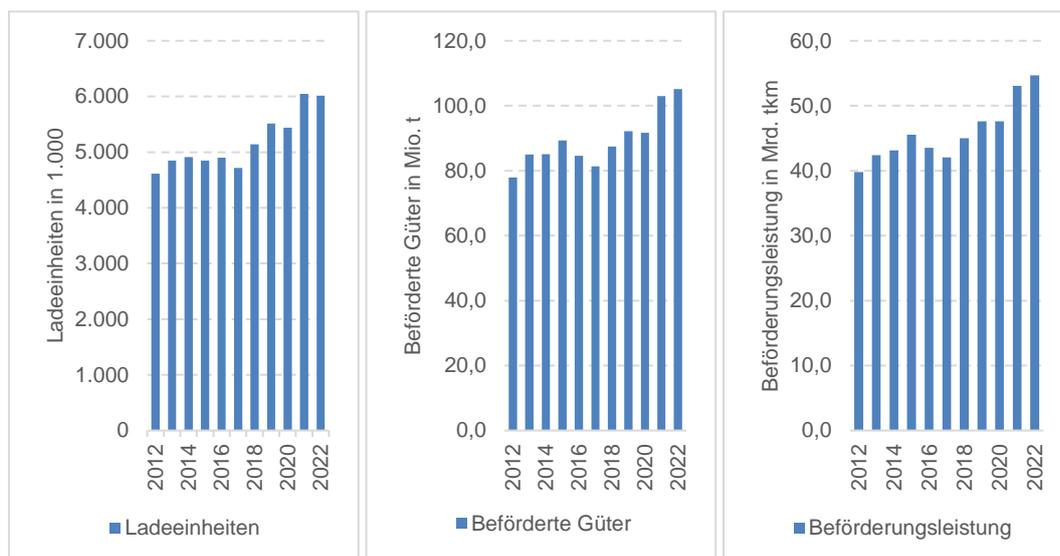
rund 66,3 % im Jahr 2022.¹⁴ Dies spiegelte sich ebenso in einer geringeren Kundenzufriedenheit wider. Der von der Deutschen Bahn AG veröffentlichte Kundenzufriedenheits-Index fiel von 70 Punkten im Jahr 2021 auf 67 Punkte im Jahr 2022.

4.3 Kombiniertes Verkehr Straße - Schiene

Im Kombinierten Verkehr stiegen im Jahr 2022 die Tonnage und die Verkehrsleistung, die Anzahl der transportierten Ladeeinheiten nahm im Vergleich zum Jahr 2021 hingegen ab. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2022 im Kombinierten Verkehr in Deutschland von größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen¹⁵ über 6,0 Mio. Ladeeinheiten befördert, rund 0,5 % weniger als im Jahr 2021. Die beförderte Tonnage erhöhte sich im Vergleichszeitraum aufgrund eines Anstiegs der durchschnittlichen gewichtsmäßigen Auslastung der Ladeeinheiten um rund 2,1 % auf rund 105,1 Mio. t, die Verkehrsleistung stieg aufgrund einer Zunahme der mittleren Transportweite um rund 3,0 % auf rund 54,7 Mrd. tkm. Wie Abbildung 21 veranschaulicht, erreichten die Mengen- und Leistungswerte im Kombinierten Verkehr damit den höchsten Stand der letzten zehn Jahre, während die Anzahl der transportierten Ladeeinheiten auf hohem Niveau stagnierte.

Gesamtentwicklung

Abbildung 21: Kombiniertes Verkehr im Zeitraum von 2012 bis 2022 nach Ladeeinheiten, beförderten Gütern und Beförderungsleistung



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 11 zu entnehmen ist, verzeichneten die Durchgangsverkehre im Vergleichszeitraum in Bezug auf alle genannten Leistungswerte überdurchschnittliche Zuwächse im zweistelligen Prozentbereich, die Binnenverkehre und der grenzüberschreitende Empfang hingegen mehr oder minder hohe Rückgänge. Der grenzüberschreitende Versand

¹⁴ Siehe hierzu und im Folgenden Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2022, S. 130, Berlin 2023.

¹⁵ Ausschließlich größere Unternehmen, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

wies im Jahr 2022 ebenfalls einen Rückgang der transportierten Ladeeinheiten auf; die Tonnage und die Verkehrsleistung legten hingegen zu. Insgesamt nahm die Anzahl der im grenzüberschreitenden Versand und Empfang transportierten Ladeeinheiten damit im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 2,7 % ab, die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung stiegen um rund 0,3 % bzw. rund 1,2 %.

Tabelle 11: Kombiniertes Güterverkehr in den Jahren 2021 und 2022 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)			Aufkommen (Mio. t)			Leistung (Mrd. tkm)		
	2021	2022	Δ in %	2021	2022	Δ in %	2021	2022	Δ in %
Binnenverkehr	3.086	2.990	-3,1	44,8	44,1	-1,7	20,9	20,4	-2,5
Grenzüberschreitend	2.371	2.307	-2,7	46,0	46,2	0,3	25	25	1,2
darunter Versand	1.158	1.147	-1,0	23,9	24,2	1,4	12,7	13,0	2,6
darunter Empfang	1.212	1.160	-4,3	22,1	21,9	-0,9	11,9	11,9	-0,3
Durchgangsverkehr	589	716	21,5	12,1	14,9	23,1	7,5	9,3	24,1
Insgesamt	6.046	6.014	-0,5	102,9	105,1	2,1	53,1	54,7	3,0

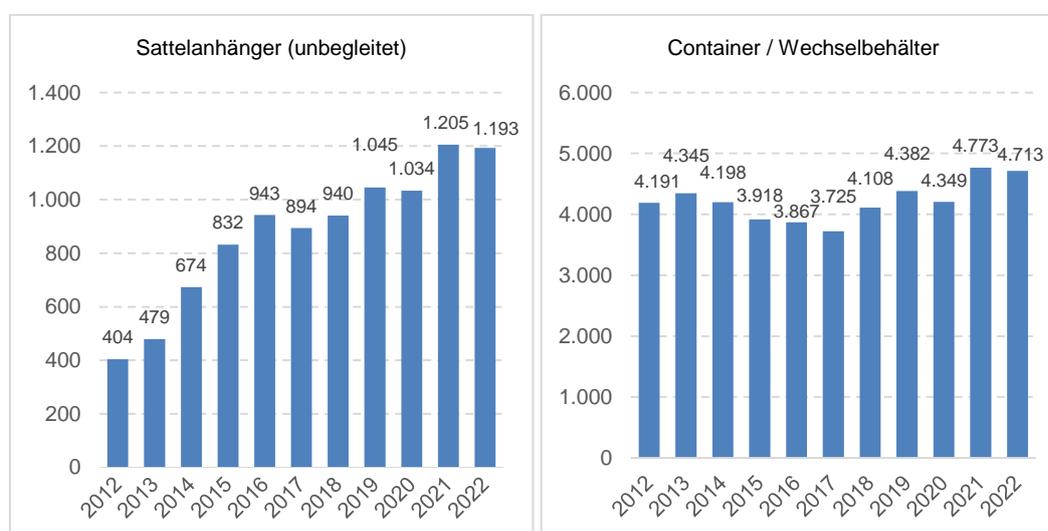
¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Abbildung 22 stellt die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger sowie der Container bzw. Wechselbehälter im Zeitraum von 2012 bis 2022 dar. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der beförderten Sattelanhänger im Jahr 2022 um knapp 1,0 % auf knapp 1,2 Mio. Einheiten, die Anzahl der beförderten Container bzw. Wechselbehälter um rund 1,3 % auf rund 4,7 Mio. Einheiten. Dies waren jeweils die zweithöchsten Werte der letzten zehn Jahre.

Unbegleiteter KV
- insgesamt

Abbildung 22: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von 2012 bis 2022 jährlich transportierten Sattelanhänger (linke Abb.) und Container/Wechselbehälter (rechte Abb.) in 1.000¹



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 Darstellung.

Tabelle 12 differenziert das Beförderungsaufkommen an Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr nach Hauptverkehrsrelationen. Während die Gesamtergebnisse im Jahr 2022 in Bezug auf alle Leistungswerte im Wesentlichen von Stagnation geprägt waren, zeigten sich in Bezug auf die einzelnen Hauptverkehrsrelationen gegenläufige Entwicklungstendenzen. Während die Leistungswerte im Binnenverkehr zweistellige prozentuale Rückgänge aufwiesen, legten sie sowohl im grenzüberschreitenden Versand und Empfang als auch im Durchgangsverkehr mehr oder minder stark zu. Insgesamt bewegte sich im Jahr 2022 die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierten Sattelanhänger (-1,0 %), das Beförderungsaufkommen (-0,4 %) und die Verkehrsleistung (+0,9 %) annähernd auf dem Niveau des Jahres 2021.

- Sattelanhänger

Tabelle 12: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2022 gegenüber dem Jahr 2021

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	2021	2022		2021	2022		2021	2022	
Binnenverkehr	203	175	-13,8%	4,2	3,5	-17,9%	2,3	1,8	-21,0%
Grenzüberschreitend	705	717	1,7%	17,4	18,0	3,3%	10,9	11,5	5,5%
darunter Versand	351	362	3,2%	9,2	9,6	4,5%	5,8	6,1	6,6%
darunter Empfang	354	355	0,2%	8,2	8,4	2,0%	5,1	5,3	4,4%
Durchgangsverkehr	297	302	1,5%	7,0	7,0	0,8%	4,6	4,6	0,9%
Insgesamt	1.205	1.193	-1,0%	28,6	28,5	-0,4%	17,7	17,9	0,9%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr sank im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,9 % auf rund 7,7 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit); die Tonnage und die Verkehrsleistung erhöhten sich im Vorjahresvergleich hingegen um rund 2,2 % bzw. rund 4,0 % (siehe Tabelle 13). Während der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Versand und Empfang im Vergleich zum Jahr 2021 in Bezug auf alle Größen Abnahmen aufwiesen, verbuchte der Durchgangsverkehr sowohl in Bezug auf die beförderten TEU (+46,3 %) als auch die Tonnage (+53,6 %) und die Verkehrsleistung (+60,8 %) zweistellige prozentuale Wachstumsraten. Maßgeblich waren Verkehrszuwächse zwischen Italien und Belgien bzw. den Niederlanden sowie Österreich und Belgien im Transit durch Deutschland.

- Container und Wechselbehälter (TEU)

Tabelle 13: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2022 gegenüber 2021

Verkehrsrelation	TEU (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	2021	2022		2021	2022		2021	2022	
Binnenverkehr	4.766	4.622	-3,0%	40,6	40,0	-1,4%	18,7	18,6	-0,3%
Grenzüberschreitend	2.577	2.434	-5,5%	26,3	25,8	-2,1%	13,6	13,3	-2,4%
darunter Versand	1.240	1.196	-3,5%	13,5	13,4	-1,3%	6,9	6,8	-0,9%
darunter Empfang	1.337	1.238	-7,4%	12,8	12,4	-2,8%	6,8	6,5	-3,9%
Durchgangsverkehr	473	692	46,3%	5,1	7,9	53,6%	2,9	4,7	60,8%
Insgesamt	7.816	7.747	-0,9%	72,1	73,7	2,2%	35,2	36,6	4,0%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

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 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 zum Seehafen 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 Jahresende hin begann sich die Situation in den norddeutschen Containerhäfen und im Seehafen-Hinterlandverkehr zu entschärfen. Verloaderseitig 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 Hinter-

Seehafen-
Hinterlandverkehr

landverkehr 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 Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 2,8 % auf rund 2,7 Mio. TEU zurück; dennoch erzielte die Schiene damit im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens das zweitbeste Jahresergebnis ihrer Geschichte.¹⁶ Insgesamt wurden im Jahr 2022 rund 47,3 Mio. t Güter im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens auf der Schiene transportiert; dies war das drittbeste Ergebnis des Hamburger Hafens nach 2021 und 2019. Mit einem Anteil von rund 53,9 % am Modal Split blieb die Schiene im Zu- und Ablaufverkehr des Hamburger Hafens im Jahr 2022 der führende Verkehrsträger (2021: 52,8 %). Anders als in Hamburg stieg im Rostocker Hafen der Umschlag intermodaler Ladeeinheiten im Kombinierten Ladungsverkehr im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 8 % auf über 130.000 Einheiten.¹⁷ Die Anzahl der über See transportierten Eisenbahnwaggons sank hingegen von rund 27.100 Einheiten im Jahr 2021 auf rund 18.100 Einheiten im Jahr 2022, nachdem sie aufgrund eines Sondereffekts, namentlich einer zeitweiligen Streckensperrung auf dem Großen Belt in Dänemark, im Jahr 2021 deutlich angestiegen war.

Hamburg, Rostock

5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ging die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 12,6 Mio. t bzw. 6,4 % auf insgesamt rund 182,4 Mio. t zurück; die Verkehrsleistung nahm von rund 48,2 Mrd. tkm um rund 8,4 % auf rund 44,1 Mrd. tkm ab. Damit fielen die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung auf die niedrigsten Werte der letzten 15 Jahre (siehe Abbildung 23). Geprägt wurde die Nachfrageentwicklung in der Binnenschifffahrt durch zunächst weiter anhaltende Friktionen in den Lieferketten sowie den Krieg in der Ukraine, im Zuge dessen es zu einem starken Anstieg der Energiepreise kam, der sich dämpfend auf die deutsche Industrieproduktion und die konjunkturelle Entwicklung auswirkte. Darüber hinaus wurde die Entwicklung in der Binnenschifffahrt im

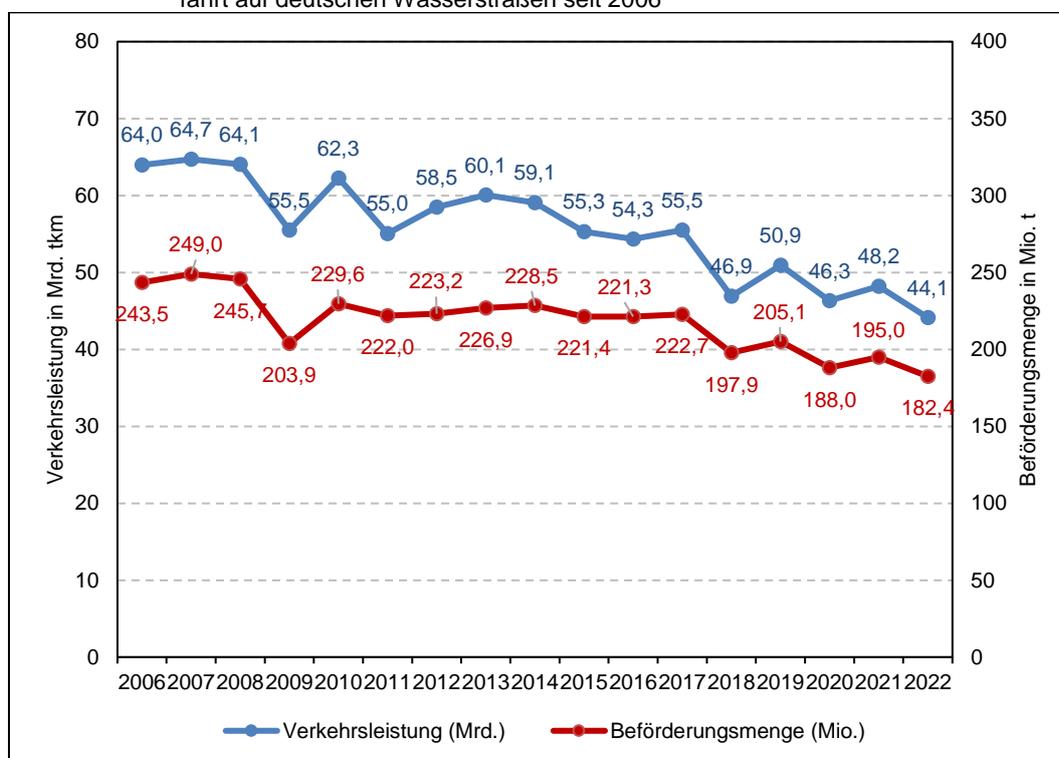
Mengen- und Leistungsrückgänge

¹⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: „Weltpolitische Lage beeinflusst das Ergebnis des Hamburger Hafens“, Pressemitteilung vom 20.02.2023, abgerufen am 30.05.2023.

¹⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Rostock Port GmbH: „Starke Entwicklung im Überseehafen: Rostock bestätigt Umschlagrekord“, Pressemitteilung vom 13.01.2023, abgerufen am 30.05.2023.

Frühjahr und insbesondere im Sommer 2022 abermals durch Niedrigwasserphasen beeinträchtigt. Besonders betroffen hiervon war das Rheingebiet; dort fielen die Pegel zum Teil auf ähnlich niedrige Stände wie im Sommer 2018. In der Folge blieb das Beförderungsaufkommen im Jahr 2022 mit einer Ausnahme in allen aufkommensträchtigeren Güterabteilungen hinter jenem des Vorjahres zurück (siehe hierzu auch Abschnitt 2.2.2). Besonders deutlich fielen die Rückgänge bei Beförderungen für die Stahl-, Bau- und Chemieindustrie aus. Einzig die Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ legte im Vorjahresvergleich zu. So führte der starke Anstieg der Gaspreise zu einer deutlichen Zunahme der Kohlebeförderungen von den Seehäfen ins deutsche Hinterland, da Gas zur Verstromung durch Kohle substituiert wurde.

Abbildung 23: Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen seit 2006

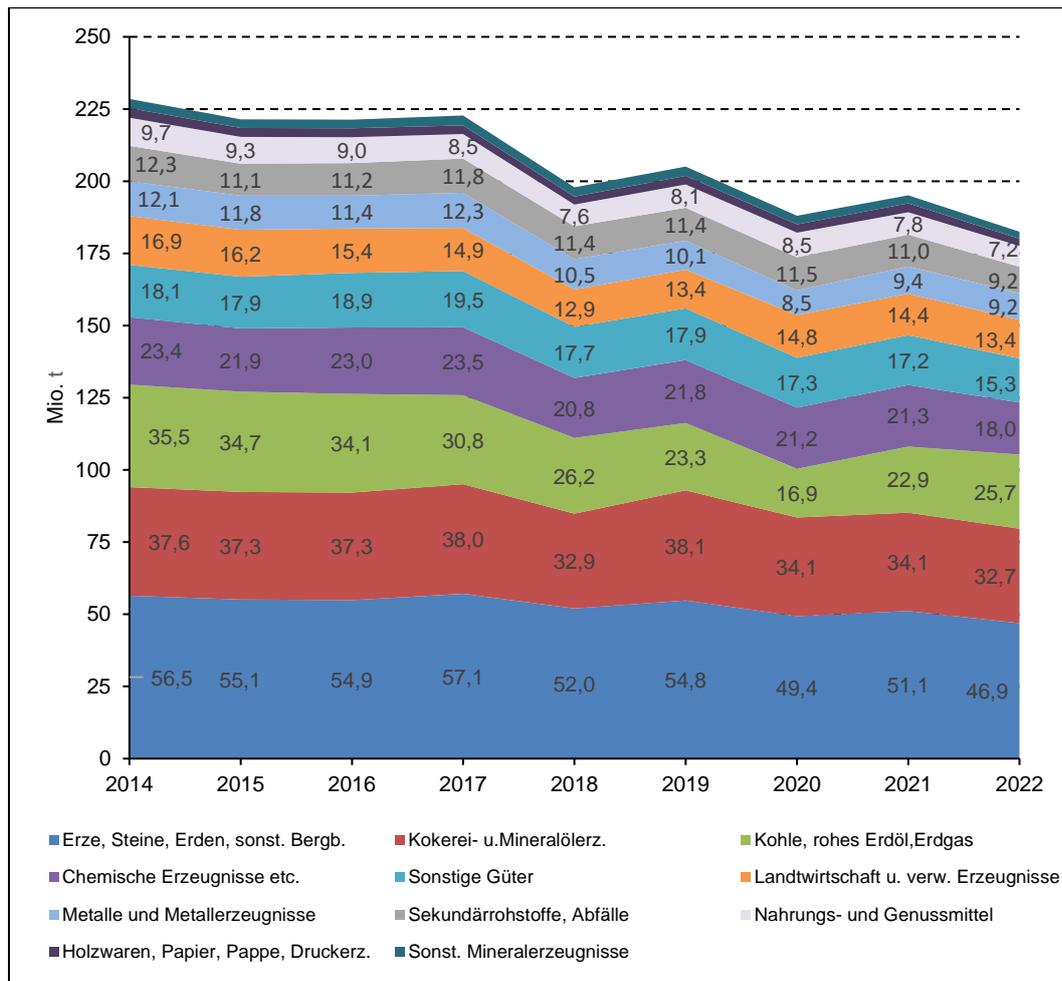


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Trotz des jüngsten Anstiegs wiesen die Kohlebeförderungen in der Binnenschifffahrt in den letzten Jahren – ebenso wie viele andere Güterabteilungen – eine tendenziell rückläufige Aufkommensentwicklung auf (siehe Abbildung 24). Mit zuletzt rund 25,7 Mio. t blieb das Beförderungsaufkommen in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ im Jahr 2022 ebenso hinter dem Ergebnis früherer Jahre zurück, wie in den Güterabteilungen „Erze, Steine, Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (2022: 46,9 Mio. t) und „Kokerei und Mineralölzeugnisse“ (2022: 32,7 Mio. t). Allein auf diese drei Güterabteilungen entfielen im Jahr 2022 rund 57,7 % des Gesamttransportaufkommens in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen.

Entwicklung nach Güterabteilungen

Abbildung 24: Transportmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2014 bis 2022

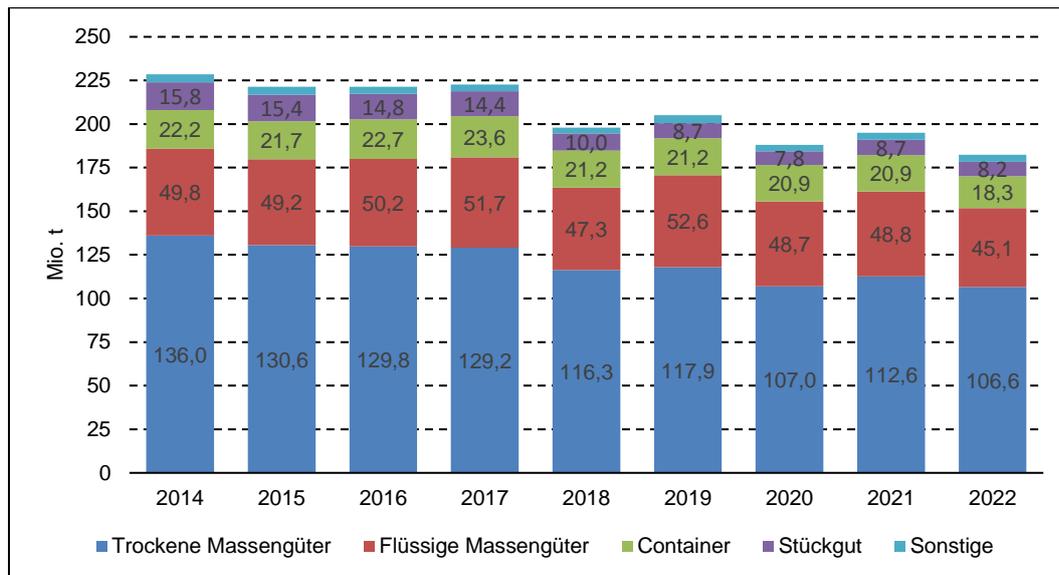


Quelle: Statistisches Bundesamt (GENESIS-Online). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Nach wie vor dominieren in der Binnenschifffahrt Beförderungen von trockenen und flüssigen Massengütern. Ihre Anteile am gesamten Transportaufkommen betragen im Jahr 2022 rund 58,5 % bzw. rund 24,7 %. Die trockenen und flüssigen Massengüter waren im Jahr 2022 ebenso von den Mengenrückgängen in der Binnenschifffahrt betroffen wie Container und Stückgüter. Im Vergleich zum Jahr 2021 sanken die Transportmengen fester Massengüter um rund 5,3 % auf rund 106,6 Mio. t und flüssiger Massengüter um rund 7,5 % auf rund 45,1 Mio. t. Containertransporte, die aufgrund anhaltender Friktionen in den globalen Lieferketten weiterhin durch Verzögerungen bei der Abfertigung in den großen westeuropäischen Seehäfen beeinträchtigt wurden, nahmen im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 mengenmäßig um rund 12,9 % auf rund 18,3 Mio. t ab. Ihr Anteil am Gesamtbeförderungsaufkommen betrug damit im Jahr 2022 rund 10,0 %. Beförderungen von Stückgütern verzeichneten im Vergleichszeitraum einen Rückgang von rund 5,5 % auf rund 8,2 Mio. t. Einzig die sonstigen Ladungsträger konnten im Jahr 2022 mit einem Plus von rund 1,9 % auf rund 4,2 Mio. t im Vergleich zum Vorjahr etwas zulegen.

Ladungsarten

Abbildung 25: Transportmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Ladungsarten im Zeitraum von 2014 bis 2022



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Beförderungsmenge von Binnenschiffen unter deutscher Flagge sank von knapp 57,2 Mio. t im Jahr 2021 um rund 3,1 % auf rund 55,4 Mio. t im Jahr 2022. Aufgrund der unterdurchschnittlichen Abnahme stieg der Anteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge an der Gesamtbeförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen im Vergleichszeitraum von rund 29,3 % auf rund 30,4 %. Nahezu spiegelbildlich ging der Anteil niederländischer Binnenschiffe im Vergleichszeitraum von rund 58,4 % auf rund 57,3 % zurück. Bezogen auf die Verkehrsleistung verzeichneten Schiffe unter deutscher Flagge mit einem Minus von rund 8,7 % – von rund 14,3 Mrd. tkm im Jahr 2021 auf rund 13,0 Mrd. tkm im Jahr 2022 – hingegen einen überdurchschnittlichen Rückgang. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen verringerte sich damit leicht von rund 29,6 % im Jahr 2021 auf rund 29,5 % im Jahr 2022. Der Anteil niederländischer Binnenschiffe fiel von rund 55,8 % auf rund 55,2 %. Wie die Abbildungen 26 und 27 veranschaulichen, haben sich die Anteile der Schiffe unter deutscher Flagge an den Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen auf deutschen Wasserstraßen – nach Rückgängen in den Jahren zuvor – seit etwa Mitte des letzten Jahrzehnts weitgehend stabilisiert. Die Anteile von Binnenschiffen unter belgischer und schweizerischer Flagge unterlagen im Zeitraum von 2004 bis 2022 geringeren Schwankungen und bewegten sich zuletzt bezogen auf die Transportmenge bei rund 6,4 % bzw. rund 1,9 %, bezogen auf die Verkehrsleistung bei rund 8,2 % bzw. rund 2,1 %. Der kumulierte Anteil der Binnenschiffe aus den oben genannten Flaggenstaaten an den Gesamtbeförderungsmengen bzw. -verkehrsleistungen auf deutschen Wasserstraßen betrug im Jahr 2022 rund 96,0 % (t) bzw. rund 95,0 % (tkm).

Flaggenanteile

Abbildung 26: Flaggenanteile auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2004 bis 2022 (Basis:t)

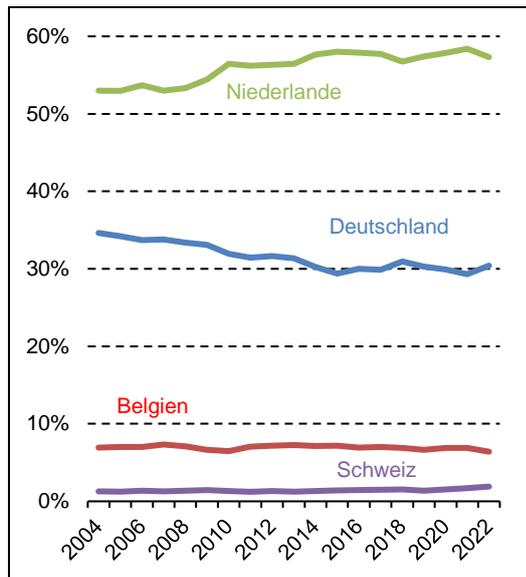
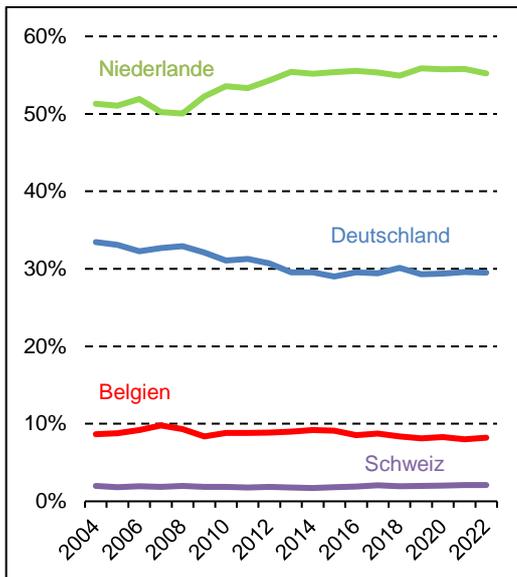


Abbildung 27: Flaggenanteile auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2004 bis 2022 (Basis:tkm)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Sonderauswertung). Eigene Darstellung.

Mit Ausnahme des Wesergebietes, in dem die Güterbeförderungen im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 4,3 % auf rund 7,7 Mio. t stiegen, verzeichneten im Jahr 2022 alle Wasserstraßengebiete im Vorjahresvergleich ein rückläufiges Transportaufkommen (siehe Tabelle 14). Im Rheinstromgebiet reduzierte sich die Beförderungsmenge im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 insgesamt um rund 13,1 Mio. t bzw. 7,8 % auf rund 155,4 Mio. t. Auf dem Niederrhein, an dem u.a. die großen Binnenhäfen Duisburg, Köln, Neuss und Krefeld liegen, wurden dabei im Jahr 2022 rund 141,7 Mio. t Güter, auf dem Mittelrhein rund 60,8 Mio. t Güter und auf dem Oberrhein rund 41,4 Mio. t Güter befördert.¹⁸ Alle Werte fielen deutlich geringer aus als im Jahr 2021. Das zweithöchste Beförderungsaufkommen im Jahr 2022 verzeichnete das westdeutsche Kanalgebiet mit rund 36,9 Mio. t. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Abnahme um rund 6,2 %. Innerhalb des westdeutschen Kanalgebiets wies der Wesel-Datteln-Kanal im Jahr 2022 mit rund 17,9 Mio. t das höchste Beförderungsaufkommen auf. Ein rückläufiges Beförderungsaufkommen verzeichneten im Vergleichszeitraum ebenso das Mittellandkanalgebiet (-5,5 %), das Elbegebiet (-3,7 %), das Donaugebiet (-16,2 %) sowie die Gebiete Berlin (-14,7 %) und Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern (-20,4 %).

Güterbeförderung
nach Wasserstraßen-
gebieten

¹⁸ Da ein Gut auf mehreren Wasserstraßen, Wasserstraßenabschnitten und Wasserstraßengebieten transportiert werden kann, weicht die Summe der Einzelpositionen von der Gesamtsumme ab.

Tabelle 14: Güterbeförderung nach Wasserstraßen und Wasserstraßenabschnitten

Wasserstraße / Wasserstraßenabschnitt	Güterbeförderung in Mio. t		Veränderung ggü. 2021	
	2021	2022	absolut in Mio. t	%
Elbegebiet	14,3	13,8	-0,5	-3,7
Elbe-Seitenkanal	5,6	5,8	0,2	3,7
Nord-Ostsee-Kanal	3,2	3,4	0,2	6,8
Wesergebiet	7,4	7,7	0,3	4,3
Mittellandkanalgebiet	17,9	16,9	-1,0	-5,5
Bergeshövede bis Minden, Stichkanal Osnabrück	12,3	11,5	-0,9	-6,9
Minden bis Elbe einschl. Stichkanäle	15,1	14,2	-0,9	-6
Westdeutsches Kanalgebiet	39,3	36,9	-2,4	-6,2
Rhein-Herne-Kanal	13,6	12,4	-1,3	-9,2
Wesel-Datteln-Kanal	19,1	17,9	-1,2	-6,1
Datteln-Hamm Kanal	4,8	5,5	0,7	14,5
Dortmund-Ems-Kanal (Dortmund bis Datteln)	17,3	16,4	-0,9	-5,4
Dortmund-Ems-Kanal (Datteln bis Seegrenze)	17,5	15,7	-1,8	-10,1
Rheingebiet	168,5	155,4	-13,1	-7,8
Oberrhein	45,1	41,4	-3,7	-8,3
Mittelrhein	66,2	60,8	-5,4	-8,2
Niederrhein	153,9	141,7	-12,2	-7,9
Main	14,3	13,0	-1,3	-9,1
Neckar	5,0	4,4	-0,6	-12,5
Mosel	7,4	7,0	-0,4	-5,8
Donaugebiet	4,6	3,8	-0,8	-16,2
Main-Donau-Kanal	3,4	2,8	-0,6	-16,9
Gebiet Berlin	2,7	2,3	-0,4	-14,7
Brandenburg/MV	1,9	1,5	-0,4	-20,4

Anmerkung: Da ein Gut auf mehreren Wasserstraßen, Wasserstraßenabschnitten und Wasserstraßengebieten transportiert werden kann, sind die Einzelpositionen nicht addierbar.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der Güterumschlag in den deutschen Binnenhäfen wies im Jahr 2022 eine heterogene Entwicklung auf. Tabelle 15 veranschaulicht diese für die zehn umschlagsstärksten Binnenhäfen in Deutschland. In Duisburg, dem mit großem Abstand umschlagsstärksten Binnenhafen in Deutschland und Europa, verringerte sich der Güterumschlag im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 6,8 % auf rund 41,9 Mio. t. Maßgeblich waren insbesondere Umschlagsrückgänge in den mengenmäßig bedeutsamen Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“, Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ sowie „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“. Neben Duisburg verzeichneten auch Köln (-16,7 %) und Ludwigshafen (-18,8 %) im Jahr 2022 hohe Umschlagsrückgänge. Ursächlich waren dort u.a. rückläufige Umschläge von Erzen, Steinen und Erden sowie sonstigen Bergbauerzeugnissen bzw. chemischen Erzeugnissen. In Hamburg stieg hingegen der Güterumschlag im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 8,5 % auf rund 8,3 Mio. t, vor allem aufgrund höherer Umschläge in den Güterabteilungen „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“, „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sowie „Erzeugnisse der Land- und

Umschlagsstärkste
Binnenhäfen

Forstwirtschaft, Fischerei“. Umschlagszuwächse verzeichneten im Vergleichszeitraum des Weiteren Mainz (+ 11,6 %), Karlsruhe (+ 6,2 %) und Mannheim (+ 3,2 %).

Tabelle 15: Umschlagsstärkste Binnenhäfen auf deutschen Wasserstraßen

Binnenhafen	2021	2022	Veränderung	
	in Tsd. t		in Tsd. t	in %
Duisburg	44.964,8	41.928,8	-3.036,1	-6,8
Hamburg	7.614,0	8.261,1	647,1	8,5
Köln	9.857,6	8.212,4	-1.645,1	-16,7
Mannheim	7.348,8	7.599,6	250,8	3,4
Karlsruhe	6.369,8	6.763,6	393,8	6,2
Ludwigshafen	6.930,4	5.630,5	-1.299,8	-18,8
Neuss	6.592,0	5.623,1	-968,9	-14,7
Gelsenkirchen	4.900,9	4.893,0	-7,9	-0,2
Frankfurt a. M.	5.408,3	4.782,6	-625,7	-11,6
Mainz	3.130,4	3.493,6	363,2	11,6

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

Wie Tabelle 16 zu entnehmen ist, waren im Jahr 2022 sämtliche Hauptverkehrsverbindungen von Mengenrückgängen betroffen. Im Binnenverkehr nahm die Beförderungsmenge im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 3,8 % auf rund 44,6 Mio. t ab. Beförderungsanstiege bei Kohle und flüssigen Mineralölzeugnissen konnten Rückgänge u.a. bei Getreide und chemischen Erzeugnissen nicht ausgleichen. Im grenzüberschreitenden Versand sank die Transportmenge im Vergleichszeitraum um rund 12,1 % auf rund 43,7 Mio. t, vor allem aufgrund eines deutlichen Transportrückgangs bei Natursteinen, Sand, Kies und Ton, mineralisch-chemischen Grundstoffen sowie Getreide. Im grenzüberschreitenden Empfang reduzierte sich die Beförderungsmenge im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr trotz eines deutlichen Anstiegs der Importkohle insgesamt um rund 3,8 % auf rund 84,9 Mio. t. Maßgeblich hierfür waren Aufkommensrückgänge u.a. bei Eisenerzen und flüssigen Mineralölzeugnissen. Im Durchgangsverkehr führten im Vorjahresvergleich stark rückläufige Beförderungen von Roheisen und Stahl sowie flüssigen Mineralölzeugnissen zu einer Abnahme von rund 13,5 % auf rund 9,2 Mio. t. Der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs an den Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen lag im Jahr 2022 bei rund 62,7 % (2021: 61,9 %). Insgesamt sanken die Transportmengen im Seehafen-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 6,3 Mio. t bzw. rund 5,2 % auf rund 114,4 Mio. t. Die Seehafen-Hinterlandverkehre wiesen im Vorjahresvergleich mit Ausnahme des Binnenverkehrs, der diesbezüglich um rund 3,4 % auf rund 16,4 Mio. t zulegte, auf allen Hauptverkehrsrelationen Aufkommensrückgänge auf. Am höchsten fielen diese im Jahr 2022 prozentual im grenzüberschreitenden Versand (-11,8 %) und im Durchgangsverkehr (-18,3 %) aus.

Hauptverkehrs-
verbindungen
- Beförderungsmenge

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

Hauptverkehrsverbindung	Beförderungsmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen							
	2021	2022	Δ	darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
				2021	2022	Δ	Anteil an der Gütermenge	
	Mio. t		%	Mio. t		%		2021
Insgesamt	195,0	182,4	-6,4	120,7	114,4	-5,2	61,9	62,7
<i>davon:</i>								
Binnenverkehr	46,4	44,6	-3,8	15,9	16,4	3,4	34,2	36,8
Versand in das Ausland	49,8	43,7	-12,1	27,7	24,4	-11,8	55,5	55,8
Empfang aus dem Ausland	88,2	84,9	-3,8	70,8	68,4	-3,4	80,2	80,5
Durchgangsverkehr	10,6	9,2	-13,5	6,4	5,2	-18,3	60,1	56,8
Grenzüberschr. Verkehr insg.	148,6	137,8	-7,3	104,9	98,0	-6,5	70,5	71,1

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Mit Blick auf die Verkehrsleistung waren im Jahr 2022 alle Hauptverkehrsverbindungen von Rückgängen betroffen (siehe Tabelle 17). Im Binnen- und Durchgangsverkehr beliefen sich diese im Vergleich zum Jahr 2021 jeweils auf rund 1,0 Mrd. tkm. Im grenzüberschreitenden Versand sank die Verkehrsleistung im Vergleichszeitraum um rund 1,7 Mrd. tkm bzw. rund 12,6 % auf rund 11,6 Mrd. tkm, im grenzüberschreitenden Empfang um rund 0,5 Mrd. tkm bzw. rund 2,5 % auf rund 18,1 Mrd. tkm. Der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen stieg im Vergleichszeitraum um 0,9 Prozentpunkte auf rund 57,4 %. Insgesamt gingen die im Seehafen-Hinterlandverkehr erbrachten Verkehrsleistungen im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,9 Mrd. tkm bzw. 7,1 % auf rund 25,3 Mrd. tkm zurück. Im Gegensatz zur Gesamtverkehrsleistung stiegen die im innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehr erbrachten Verkehrsleistungen im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr an (+3,7 %). Auf den anderen Hauptverkehrsverbindungen sanken sie.

- Verkehrsleistung

Tabelle 17: Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen und Anteilen des Seehafen-Hinterlandverkehrs

Hauptverkehrsverbindung	Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen							
	2021	2022	Δ	darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
				2021	2022	Δ	Anteil an Verkehrsleistung	
	Mrd. tkm		%	Mrd. tkm		%		2021
Insgesamt	48,2	44,1	-8,4	27,2	25,3	-7,1	56,5	57,4
<i>davon:</i>								
Binnenverkehr	9,7	8,7	-10,3	2,5	2,6	3,7	26,4	30,6
Versand in das Ausland	13,3	11,6	-12,6	6,6	5,7	-13,2	49,5	49,1
Empfang aus dem Ausland	18,6	18,1	-2,5	14,0	13,7	-2,5	75,4	75,5
Durchgangsverkehr	6,7	5,7	-13,9	4,1	3,3	-19,8	61,5	57,3
Grenzüberschr. Verkehr insg.	38,5	35,5	-8,0	24,7	22,7	-8,2	64,0	63,9

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

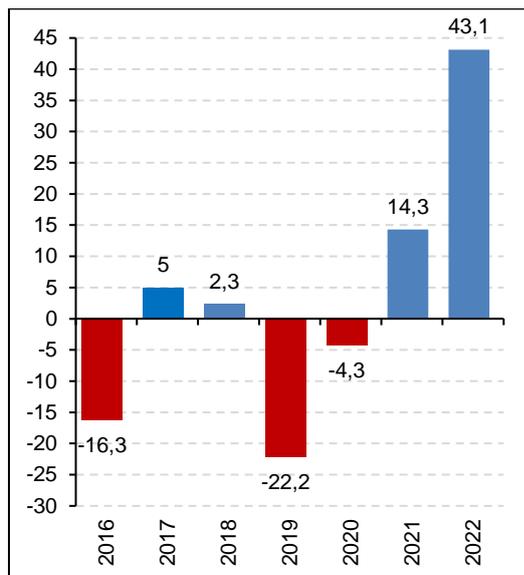
5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Nachdem die Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt nach teils hohen Rückgängen in den Jahren 2019 (-22,2 %) und 2020 (-4,3 %) im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Erholung bereits im Jahr 2021 (+14,3 %) deutlich gestiegen waren, setzte sich deren Erholung im Jahr 2022 verstärkt fort. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 43,1 % und übertrafen damit ihr Niveau vom Jahr 2015 (siehe Abbildungen 28 und 29). 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 die Niedrigwasserphasen im Frühjahr und Sommer 2022, im Zuge derer Kleinwasserzuschläge erhoben wurden und es zeitweise zu einer Verknappung des zur Verfügung stehenden Frachtraums kam. Des Weiteren reduzierte sich in der Rheinschifffahrt nach Informationen des Bundesamtes das Kapazitätsangebot kleinerer Binnenschiffe, die bei niedrigen Pegelständen grundsätzlich höher ausgelastet werden können als große Einheiten, da einige dieser Schiffe in das Donaugebiet wechselten, um dort Transporte von ukrainischem Getreide durchzuführen. Teilweise wurden zu diesem Zweck auch Binnenschiffe in den Donaoraum verkauft. 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 Frachtniveau – insbesondere auf dem Spotmarkt. Hiervon profitierten vor allem freie Partikuliere. Im Rahmen von Neuausschreibungen von Grund- bzw. Kontraktfrachten wurden in der

Frachten- und Umsatzentwicklung

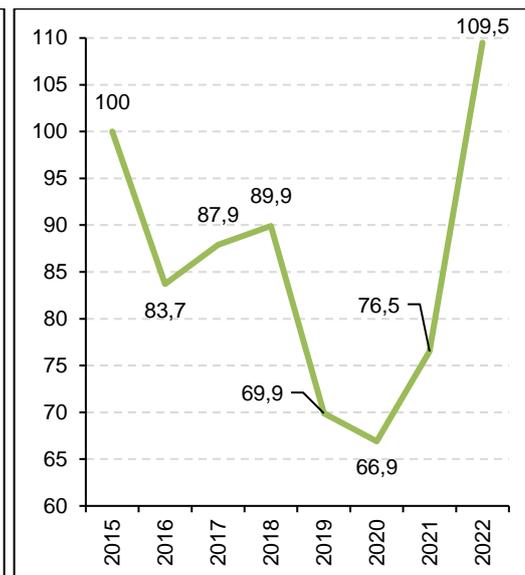
Trockengüterschifffahrt in Abhängigkeit von der Gutart und Transportrichtung häufig deutlich höhere Frachtraten durchgesetzt. Dies galt ebenso für die Containerschifffahrt. Oftmals kam hierbei der Versorgungssicherheit höhere Bedeutung zu als dem Preis. Eine hohe Nachfrage nach kleineren Schiffen erlaubte es in Verbindung mit den o.g. Kostensteigerungen dabei insbesondere Unternehmen, die in den Kanalgebieten aktiv sind, höhere Frachtraten durchzusetzen. In der Tankschifffahrt zogen die Vertragsfrachten und Spotmarktpreise nach Angaben von befragten Unternehmen im Jahr 2022 ebenfalls an. Insbesondere während der Niedrigwasserphasen legten die Frachtraten für Beförderungen von Mineralölzeugnissen am Spotmarkt deutlich zu. Vorübergehende Nachfrageimpulse kamen dabei u.a. von einigen Kraftwerken, die aufgrund des starken Preisanstiegs bei Erdgas vermehrt Öl statt Gas zur Verstromung einsetzten. Zudem bevorrateten sich bereits im Sommer 2022 zahlreiche Kunden aus Sicherheitsgründen trotz hoher Preise mit Heizöl.

Abbildung 28: Umsatzentwicklung¹⁹ im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung ggü. Vorjahr in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 29: Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt seit 2015, Index (2015=100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

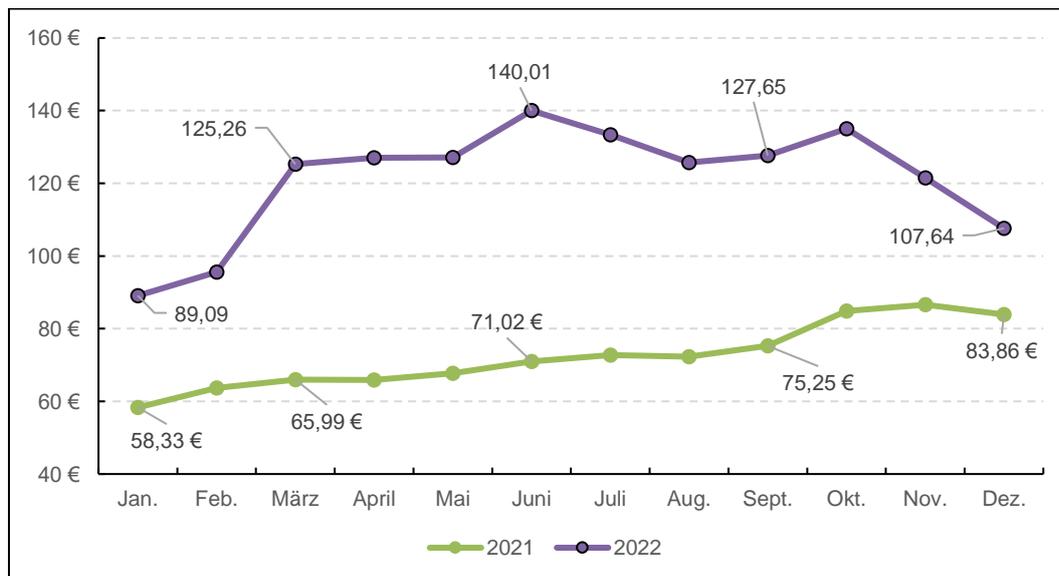
Maßgeblich für den hohen Kostenanstieg in der gewerblichen Güterschifffahrt waren im Jahr 2022 vor allem höhere Kosten für den Bezug von Gasöl. Diesbezüglich greifen regelmäßig die vertraglich vereinbarten Gasölklauseln. Auf die Gasölkosten entfällt neben

Kostenentwicklung
- Gasöl

¹⁹ 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.

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 30 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, bevor in der zweiten Jahreshälfte 2022 eine Entspannung auf hohem Niveau einsetzte. Bis Dezember 2022 fiel der Gasölpreis auf rund 107,64 Euro pro 100 Liter. Insgesamt erreichte der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Diesel damit im Jahr 2022 rund 121,25 Euro und lag damit rund 67,6 % höher als im Jahr 2021 (72,35 Euro pro 100 Liter).

Abbildung 30: Entwicklung des Gasölpreises in den Jahren 2021 und 2022 in Euro pro 100 Liter



Quelle: Contargo, BAF Historie. Eigene Darstellung.

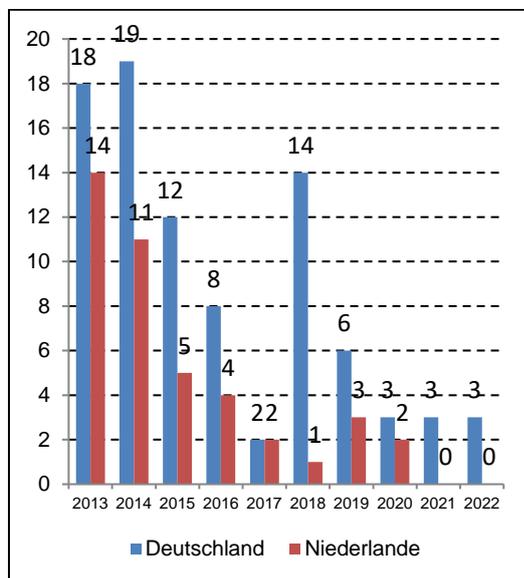
Als Ergebnis von Tarifverhandlungen zwischen der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) und dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) stiegen die Tarifgehälter in der deutschen Güterbinnenschifffahrt im November 2022 um 5,5 %. Zusätzlich wurde allen Besatzungsmitgliedern unabhängig von ihrer Eingruppierung als Inflationsausgleichsprämie eine Einmalzahlung in Höhe von 800 Euro gewährt; Auszubildende erhielten eine Einmalzahlung in Höhe von 400 Euro. Der neue Tarifvertrag kann erstmalig zum 31. August 2023 gekündigt werden. Die Kosten für die Wartung und Reparatur von Schiffen sind im Jahr 2022 ebenfalls gestiegen. Wartezeiten von mehreren Wochen für einen Werfttermin waren nach Angaben von befragten Binnenschifffahrtsunternehmen keine Seltenheit. Im Zuge der Leitzinserhöhungen durch die Europäische Zentralbank stiegen zudem die Kosten für Refinanzierungen und Investitionen. Ferner führten wasserbauliche Sanierungsarbeiten an Brücken, Schleusen und Hafenanlagen sowie personalbedingte Betriebseinschränkungen an Schleusen zu Beeinträchtigungen betrieblicher Abläufe und damit ebenfalls zu einer Schmälerung der Betriebsergebnisse.

- Personal, Wartung
und Reparatur, Fi-
nanzierung

Die Anzahl der Insolvenzen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland blieb im Jahr 2022 auf niedrigem Niveau. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2022 – wie im Jahr 2021 – gegen 3 Unternehmen im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ Insolvenzverfahren eröffnet (siehe Abbildung 31). In den Niederlanden wurde im Jahr 2022 – wie im Jahr 2021 – 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.

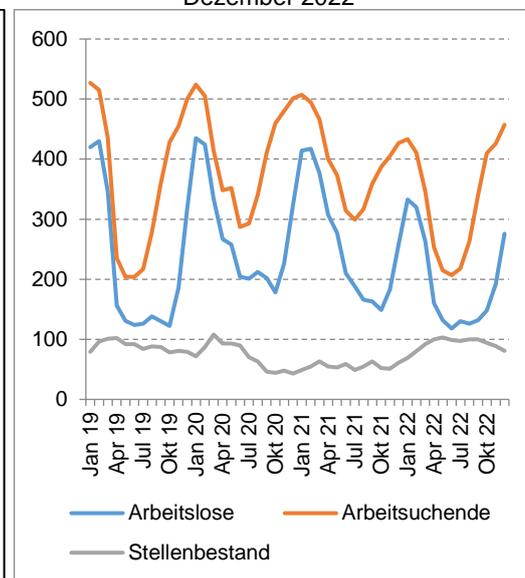
Insolvenzverfahren

Abbildung 31: Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt seit 2013



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

Abbildung 32: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „Schiffsführer/-in Binnen- und Hafenverkehr“ im Zeitraum von Januar 2019 bis Dezember 2022



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Der Fachkräftebedarf in der deutschen Binnenschifffahrt ist im Jahr 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 im Jahr 2022 spürbar erhöht. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit bewegte sich die Zahl der offenen Stellen in der Berufsgruppe „Schiffsführer/-in Binnen- und Hafenverkehr“ im Jahr 2022 auf Monatsbasis zwischen 69 im Januar 2022 und 103 im Mai 2022 und lag damit in etwa wieder auf dem Niveau vor Ausbruch der Pandemie (siehe Abbildung 32). Auf Abwerbungsversuche bei ihren Schiffsbesatzungen haben einige Binnenschifffahrtsunternehmen mit Gehaltserhöhungen und flexibleren Arbeitszeitmodellen reagiert, darüber hinaus treten „weiche“ Faktoren verstärkt in den Vordergrund. 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

Personalsituation

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. Nach Einschränkungen in den Vorjahren im Zuge der Corona-Pandemie fanden Weiterbildungslehrgänge sowie Prüfungstermine für das fahrende Personal im Jahr 2022 größtenteils wieder planmäßig statt. Gleiches galt für die Präsenzzeiten in den Berufsschulen, wenngleich einige Lernmodule weiterhin im Online-Format angeboten wurden. Die Möglichkeit für kaufmännisches Personal, an einigen Tagen in der Woche im Home-Office zu arbeiten, besteht vielfach fort.

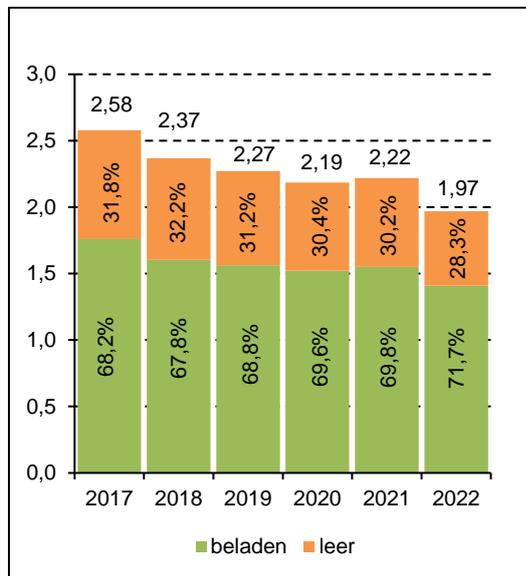
5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Neben der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung stand der Kombinierte Verkehr über weite Strecken des Jahres 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. Zusätzlich verschärft wurden die Verzögerungen bei der Schiffsabfertigung im Sommer 2022 durch zeitweilige Arbeitsniederlegungen in den großen norddeutschen Häfen im Zuge der Tarifverhandlungen zwischen ver.di und dem Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. (ZDS). In der Binnenschiffahrt erschwerten die zum Teil mehrtägigen Wartezeiten in den Seehäfen die Planbarkeit der Verkehre und die Einhaltung der Linienfahrpläne im Hinterland. Teilweise mussten Anbieter von Containerliniendiensten zusätzliche Binnenschiffe chartern, um Laufzeiten bzw. Linienpläne einhalten zu können. Weitere Beeinträchtigungen erwuchsen aus den Niedrigwasserphasen im Frühjahr und Sommer 2022, infolge derer die möglichen Auslastungsgrade der Containerbinnenschiffe sanken. An manchen Tagen war der Rheinpegel so niedrig, dass Containerbinnenschiffe nur noch zu einem Drittel beladen werden konnten. Insgesamt nahm das auf deutschen Binnenwasserstraßen beförderte Containervolumen im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 11,3 % auf rund 1,97 Mio. TEU ab; dies war der niedrigste Wert der letzten Jahre (siehe Abbildung 33). Insgesamt wurden im Jahr 2022 rund 1,41 Mio. beladene und rund 0,56 Mio. unbeladene Standardcontainer befördert. Der Anteil der Leercontainer, die zumeist von den großen Seehäfen rheinaufwärts ins Hinterland befördert und dort für die maritime Containerschiffahrt beladen werden, an der Gesamtzahl der beförderten Standardcontainer lag im Jahr 2022 damit bei rund 28,3 %. Der größte Teil der Containerbeförderungen entfiel im Jahr 2022 mit insgesamt rund 0,83 Mio. TEU, davon 0,15 Mio. TEU unbeladen, auf den grenzüberschreitenden Versand – zumeist in Richtung Rotterdam und Antwerpen. Im grenzüberschreitenden Empfang wurden im Jahr 2022 rund 0,74 Mio. TEU mit Binnenschiffen transportiert, von denen rund 0,26 Mio. TEU unbeladen waren (siehe Abbildung 34). Im innerdeutschen Con-

Containeraufkommen

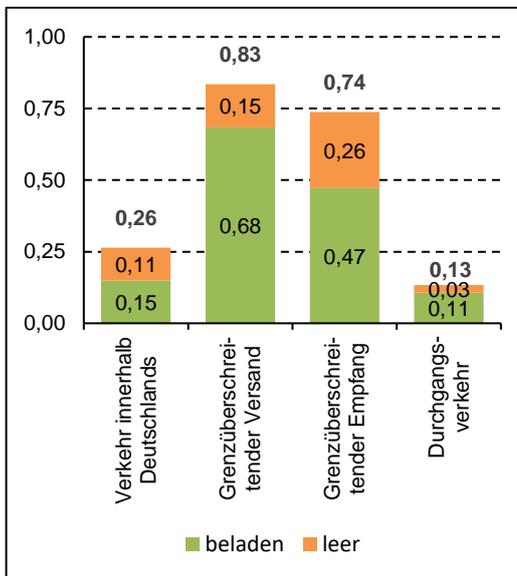
tainerverkehr wurden im Jahr 2022 rund 0,26 Mio. TEU bewegt, im Durchgangsverkehr, bei dem es sich vor allem um Verkehre zwischen den ARA-Häfen und Binnenhäfen in Frankreich bzw. der Schweiz handelt, rund 0,13 Mio. TEU.

Abbildung 33: Containerbeförderung nach Beladungszuständen in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 34: Containerbeförderung nach Hauptverkehrsbeziehung in 2022 in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Binnenschiffe unter deutscher Flagge erreichten im Jahr 2022 einen Anteil von rund 16,6 % an den Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen; dies waren rund 0,2 Prozentpunkte mehr als im Jahr 2021 (siehe Abbildung 35). Die mit Abstand höchsten diesbezüglichen Anteile erreichen seit Jahren Binnenschiffe unter niederländischer Flagge. Lediglich geringe Änderungen zeigten sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr in Bezug auf die Verteilung der Containerumschläge auf die einzelnen Wasserstraßengebiete. Diese finden nach wie vor hauptsächlich auf dem Rhein mit seinen Nebenflüssen Mosel, Neckar und Main statt (siehe Abbildung 36). Insgesamt wurden im Jahr 2022 – wie im Vorjahr – rund 77 % des gesamten Containerumschlags im Rheingebiet abgewickelt. Die Anteile des Elbe- und westdeutschen Kanalgebietes blieben im Vorjahresvergleich mit rund 6 % bzw. rund 4 % ebenfalls unverändert. Der Anteil des Mittellandkanalgebietes am bundesweiten Containerumschlag in der Binnenschifffahrt stieg im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um einen Prozentpunkt auf rund 6 %; der Anteil des Wesergebiets ging im Gegenzug um einen Prozentpunkt auf rund 7 % zurück.

Flaggen- und Wasserstraßenanteile

Abbildung 35: Containerbeförderung nach Schiffsarten und Flaggen in Mio. TEU, Anteile in %

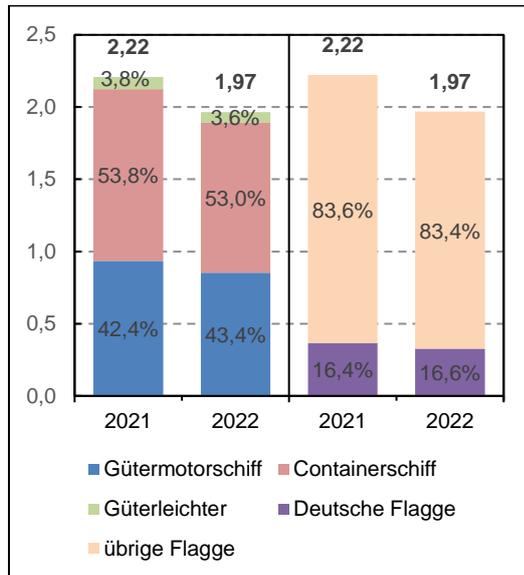
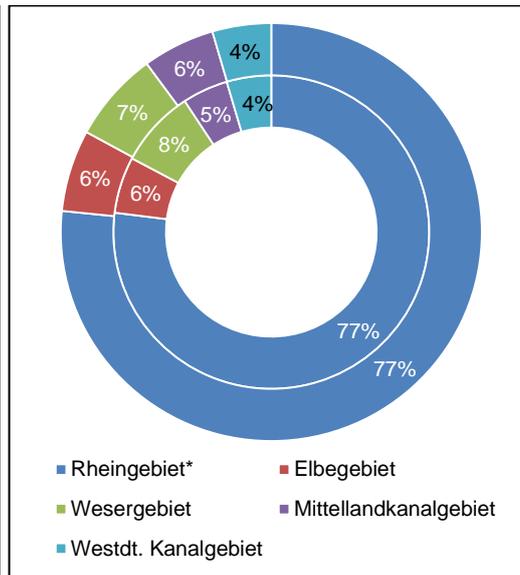


Abbildung 36: Containerumschlag in 2022 (äußerer Ring) und 2021 (innerer Ring) nach Wasserstraßengebieten, Anteile in %



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

Von den rückläufigen Transportvolumina waren im Jahr 2022 alle Hauptverkehrsrelationen betroffen. Im innerdeutschen Verkehr reduzierte sich das Transportvolumen im Vergleichszeitraum um rund 10,6 % auf rund 0,26 Mio. TEU, die Beförderungsmenge sank um rund 8,2 % auf rund 2,15 Mio. t und die Anzahl der Ladungsträger um rund 10,1 % auf rund 0,16 Mio. Einheiten. Im grenzüberschreitenden Empfang ging das Containeraufkommen im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 10,3 % auf rund 0,74 Mio. TEU zurück, die Anzahl der Ladungsträger verringerte sich um rund 10,6 % auf rund 0,45 Mio. Einheiten. Die Beförderungsmenge von ausländischen Häfen zu den deutschen Binnenhäfen sank im Vergleichszeitraum um rund 2,0 % auf rund 5,51 Mio. t. Im grenzüberschreitenden Versand sank das Containeraufkommen im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 11,9 % auf rund 0,83 Mio. TEU, die Anzahl der Ladungsträger um rund 11,9 % auf rund 0,52 Mio. Einheiten. Überdurchschnittliche Rückgänge verzeichnete die Beförderungsmenge von inländischen Binnenhäfen ins Ausland mit rund 19,0 % auf rund 9,05 Mio. t. Im Durchgangsverkehr ging das Containervolumen im Vergleichszeitraum um rund 14,1 % auf rund 0,13 Mio. TEU zurück. Die Beförderungsmenge nahm um rund 14,8 % auf rund 1,54 Mio. t ab, die Anzahl der Ladungsträger um rund 14,2 % auf rund 80 Tsd. Einheiten.

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 18: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2022

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durch- gangs- verkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	18,25	2,15	5,51	9,05	1,54
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	1,21	0,16	0,45	0,52	0,08
TEU (in Mio.)	1,97	0,26	0,74	0,83	0,13
	<i>Veränderung 2022 ggü. 2021 in %</i>				
Beförderungsmenge ¹	-12,9	-8,2	-2,0	-19,0	-14,8
Anzahl der Ladungsträger	-11,3	-10,1	-10,6	-11,9	-14,2
TEU	-11,3	-10,6	-10,3	-11,9	-14,1

¹ Ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Mit einem Volumen von rund 1,89 Mio. TEU entfielen im Jahr 2022 rund 95,9 % des gesamten Containeraufkommens auf deutschen Wasserstraßen auf Seehafen-Hinterlandverkehre (2021: 95,8 %), hauptsächlich zwischen deutschen Binnenhäfen und den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Insgesamt wurden im Rahmen dieser Verkehre im Jahr 2022 im Hinterland Rotterdams knapp 0,9 Mio. TEU und im Hinterland Antwerpens über 0,6 Mio. TEU mit Binnenschiffen befördert (siehe Tabelle 19). Die Seehäfen Amsterdam und Zeebrügge sind für die deutsche Containerbinnenschifffahrt von vergleichsweise geringer Bedeutung. Im Vergleich zu den internationalen Verkehren sind Containerbeförderungen im innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehr von geringerer Bedeutung. Mit Aufkommensmengen von rund 119,8 Tsd. TEU bzw. rund 63,5 Tsd. TEU entfiel das Gros dieser Verkehre im Jahr 2022 weiterhin auf Hamburg und die Bremischen Häfen. Beide verzeichneten im Vorjahresvergleich Rückgänge, die mit rund 6,1 % in Hamburg geringer ausfielen als in den Bremischen Häfen mit rund 13,0 %. Die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen in bzw. aus Richtung Seehäfen reduzierten sich im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um rund 14,1 % auf rund 133,9 Tsd. TEU.

Seehafen-
Hinterlandverkehre

Tabelle 19: Containerbinnenschiffsverkehr (Seehafen-Hinterlandverkehr) in den Jahren 2021 und 2022 nach Hauptverkehrsverbindungen in 1.000 TEU

Hauptverkehrsverbindung	2021	2022	Differenz	
			absolut	in %
Binnenverkehr	295,6	264,2	-31,4	-10,6
darunter:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Hamburg	125,9	119,8	-6,1	-4,8
Deutsche Binnenhäfen <=> Bremen/Bremerhaven	76,5	63,5	-13,0	-17,0
Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr	1.769,7	1572,2	197,5	-11,2
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> andere ausl. Binnenhäfen	34,6	46,7	12,1	35,0
Deutsche Binnenhäfen <=> ZARA-Häfen	1.735,1	1525,5	-209,6	-12,1
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Antwerpen	715,1	641,4	-73,7	-10,3
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Rotterdam	1.008,9	881,5	-127,4	-12,6
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Amsterdam	3,5	2,6	-0,9	-25,7
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Zeebrügge	7,6	0	-7,6	-
Durchgangsverkehr	155,8	133,9	-21,9	-14,1

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 intensivere 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.

Binnenterminals



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: Juni 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
