



Bundesamt
für Logistik
und Mobilität

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2023

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
3.1.4	Kabotage	21
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	25
4	Eisenbahngüterverkehr	33
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	33
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	36
4.3	Kombinierter Verkehr Straße - Schiene	41
5	Binnenschiffsgüterverkehr	48
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	48
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	55
5.3	Kombinierter Verkehr Straße - Wasserstraße	58

1 Zusammenfassung

Im Jahr 2023 waren hohe Rückgänge der Güterverkehrsnachfrage zu verzeichnen. Bemerkbar machten sich insbesondere die schwache Baukonjunktur und die Abnahme des deutschen Außenhandels. Im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen sank die Verkehrsleistung im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 5,7 %, im Schienengüterverkehr¹ um rund 6,5 % und in der Binnenschifffahrt um rund 5,9 %. Die mautpflichtigen Fahrleistungen gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge in Deutschland nahmen im Vorjahresvergleich um rund 2,7 % ab. Von der rückläufigen Güterverkehrsnachfrage waren nahezu alle Entfernungsbereiche und Hauptverkehrsrelationen betroffen.

Gesamtentwicklung

Den Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen kennzeichneten im Jahr 2023 hohe Leistungsrückgänge im Binnenverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr. Sowohl der gewerbliche Verkehr als auch der Werkverkehr entwickelten sich insgesamt deutlich schwächer als im Jahr 2022. Trotz der hohen Nachfragerückgänge stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßengüterverkehr, Umzugstransporte“ im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr noch um rund 2,1 %; im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ sanken sie um rund 6,3 %. Maßgeblich für das Umsatzwachstum war die Entwicklung der Vertragsfrachten, die nach dem hohen Anstieg im Vorjahr zu Jahresbeginn 2023 nochmals deutlich anzogen und dem Wirtschaftszweig im 1. Quartal 2023 im Vorjahresvergleich ein Umsatzplus von rund 9,4 % bescherten. Angesichts eines hohen Laderaumangebots waren im weiteren Jahresverlauf keine größeren Preissteigerungen mehr erkennbar; vor dem Hintergrund einer schwachen Transportnachfrage blieben die Umsätze im 3. und 4. Quartal 2023 hinter jenen des Vorjahres zurück. Trotz einer gewissen Entspannung bei den Kraftstoffkosten und des hohen Anstiegs der Beförderungsentgelte waren letztere nach Unternehmensangaben zumeist nicht ausreichend, um die im Verlauf des Jahres 2023 gestiegenen Personal-, Miet-, Lohn-, Finanzierungs-, Fahrzeugbeschaffungs- und -vorhaltekosten sowie Kosten für weitere Betriebsmittel vollumfänglich zu decken. Die Mauterhöhung zum 01.12.2023 führte unternehmensseitig sowohl direkt als auch indirekt ebenfalls zu hohen Belastungen der Liquiditätslage. Da viele kleine und mittelständische Güterkraftverkehrsunternehmen über eine vergleichsweise geringe Eigenkapitaldecke verfügen, operierten nach Gewerbeangaben nicht wenige Unternehmen am finanziellen Limit bzw. sahen sich in ihrer Existenz bedroht. Ein Teil der Unternehmen schloss das Jahr 2023 mit Verlust ab. Die Anzahl der Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr“ nahm im Jahr 2023 weiter zu. Die Zahl der Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen stieg im Jahr 2023 annähernd auf das Vorkrisen-Niveau von 2019; dennoch war die Investitionsneigung im Gewerbe im Jahr 2023 verhalten.

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.

Der Schienengüterverkehr² verzeichnete im Jahr 2023 auf allen Hauptverkehrsverbindungen hohe Mengen- und Leistungsabnahmen; prozentual am höchsten fielen sie im grenzüberschreitenden Versand und Empfang aus, am geringsten im Durchgangsverkehr. Zu den wenigen Güterabteilungen, die im Vorjahresvergleich Mengenzuwächse auf der Schiene verbuchten, zählten Fahrzeuge sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnisse. Der Kombinierte Verkehr wies Mengen- und Leistungsrückgänge in Höhe von rund 7,7 % bzw. 7,3 % auf. Trotz der hohen Nachfragerückgänge und einer hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität stieg der Branchenumsatz im Jahr 2023 im Vorjahresvergleich um rund 9,9 % und damit auf den höchsten Stand seit Jahren. Maßgeblich hierfür war der im Vorjahresvergleich hohe Anstieg der Frachtraten, der durch deutliche Kostenanstiege bei Energie, Löhnen und Gehältern, Werkstattleistungen, Ersatzteilen und weiteren Betriebsmitteln sowie höhere Finanzierungskosten befördert wurde. Nach Unternehmensangaben waren die Frachtenanstiege allerdings nicht in allen Fällen kostendeckend. Im Rahmen von Unternehmensbefragungen des Bundesamtes berichteten nicht-bundeseigene Eisenbahnen im Jahr 2023 überwiegend von einer Verschlechterung ihrer Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr. Als ein limitierender Faktor für die eigene Geschäftsentwicklung wird vielfach weiterhin der Fachkräftemangel genannt. Hemmnisse für den Schienengüterverkehr resultieren nach Unternehmensangaben weiterhin aus der anhaltend hohen Bautätigkeit im Netz und dessen Störanfälligkeit.

Schienengüterverkehr

In der Binnenschifffahrt gingen die Mengen und Leistungen im Jahr 2023 vor dem Hintergrund der o.g. Rahmenbedingungen insgesamt um jeweils rund 5,9 % zurück und fielen damit auf den niedrigsten Stand seit Jahren. Binnenschiffe unter deutscher Flagge verzeichneten im Vergleichszeitraum unterdurchschnittliche Nachfragerückgänge. Mit Ausnahme der Kokerei- und Mineralölerzeugnisse sowie der Sekundärrohstoffe und Abfälle verzeichnete die Binnenschifffahrt im Jahr 2023 in allen aufkommensstarken Güterabteilungen Mengenrückgänge. Hohe Rückgänge zeigten sich insbesondere bei Kohlebeförderungen angesichts einer im Vorjahresvergleich stark abnehmenden Stromerzeugung aus Stein- und Braunkohle. Die Containerbeförderungen auf deutschen Binnenwasserstraßen sanken im Vorjahresvergleich auf TEU-Basis um rund 7,7 %. Von den Rückgängen der Transportnachfrage waren alle Wasserstraßengebiete und – mit Ausnahme der Durchgangsverkehre – alle Hauptverkehrsverbindungen betroffen. Der Branchenumsatz sank im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 15,1 %. Angesichts des Rückgangs der Transportnachfrage und eines hohen Angebots an Schiffsraum, insbesondere seitens größerer Binnenschiffe im Rheinstromgebiet, standen die Frachtraten unter Druck, insbesondere am Spotmarkt. Umsatzmindernd wirkten sich zudem die im Vorjahresvergleich geringeren Zuschläge für Kleinwasser und Gasöl aus. Die Zahl der Insolvenzverfahren in der gewerblichen Güterschifffahrt verharrte im Jahr 2023 auf sehr niedrigem Niveau. Ein Dauerthema blieb der Fachkräftemangel, insbesondere beim fahrenden Personal.

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

Vor dem Hintergrund anhaltend schwieriger weltwirtschaftlicher Rahmenbedingungen ist die Wirtschaftsleistung in Deutschland im Jahr 2023 leicht gesunken. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nahm das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um 0,2 % ab. Bezogen auf die einzelnen Wirtschaftsbereiche zeigte sich im Jahr 2023 ein gemischtes Bild. Während die preisbereinigte Bruttowertschöpfung u.a. im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe (-1,0 %), im Verarbeitenden Gewerbe (-0,3 %) und im Baugewerbe (-0,2 %) im Vorjahresvergleich abnahm, legte sie im Bereich Information und Kommunikation (2,6 %) und in verschiedenen Dienstleistungsbereichen zu. Gebremst wurde die Wirtschaftsleistung u.a. von rückläufigen Bruttoanlageinvestitionen, die im Jahr 2023 im Vorjahresvergleich preisbereinigt um insgesamt 0,7 % abnahmen. Dabei verzeichneten die Bauinvestitionen aufgrund hoher Baupreise und gestiegener Bauzinsen, die vor allem den Wohnungsbau bremsen, im Vorjahresvergleich Rückgänge in Höhe von 2,7 %. Die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – legten im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 preisbereinigt um 3,0 % zu. Dazu trug vor allem der Anstieg der gewerblichen Pkw-Neuzulassungen bei. Sowohl die privaten als auch die staatlichen Konsumausgaben entwickelten sich im Vorjahresvergleich rückläufig. Zwar erholten sich die privaten Konsumausgaben im Laufe des Jahres 2023 nach starken Rückgängen im Winterhalbjahr 2022/2023 bei sinkender Inflationsrate etwas, bezogen auf das Gesamtjahr 2023 blieben sie preisbereinigt dennoch um 0,7 % hinter dem Vorjahreswert zurück. Vor allem für Nahrungsmittel, die sich im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr nochmals spürbar verteuerten, und Einrichtungsgegenstände gaben private Haushalte preisbereinigt weniger Geld aus. Im Jahresdurchschnitt 2023 stiegen die Verbraucherpreise in Deutschland im Vergleich zum Vorjahr um 5,9 % (2022: 6,9 %).

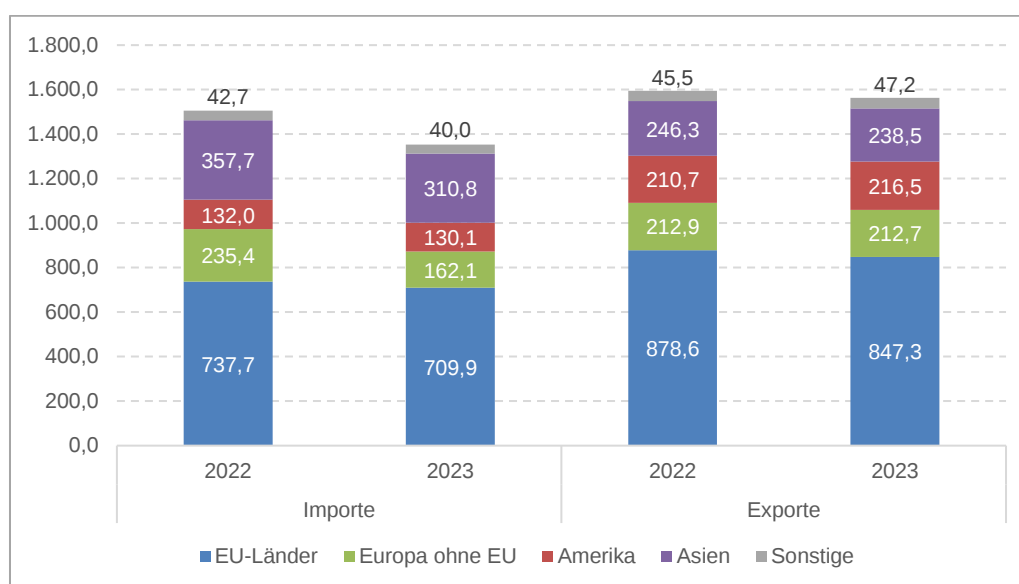
Bruttoinlandsprodukt

Der deutsche Außenhandel nahm im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr wertmäßig ebenfalls ab. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Importe mit rund 1.352,8 Mrd. Euro nominal um rund 10,1 % unter dem Vorjahreswert; die Exporte sanken um rund 2,0 % auf rund 1.562,4 Mrd. Euro. Mengenmäßig lagen die deutschen Importe im Jahr 2023 mit rund 523,7 Mio. t um rund 8,9 % unter dem Vorjahreswert; die Exporte sanken um rund 5,8 % auf rund 354,6 Mio. t. Der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels entfiel im Jahr 2023 weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien (siehe Abbildung 1). Mit rund 847,3 Mrd. Euro lagen die deutschen Exporte in andere EU-Staaten im Jahr 2023 rund 3,6 % unter dem Ergebnis des Vorjahres; die Einfuhren nahmen um rund 3,8 % auf rund 709,9 Mrd. Euro ab. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, sank im Jahr 2023 insgesamt um rund 16,4 % auf rund 374,8 Mrd. Euro. Hier kamen insbesondere die hohen wertmäßigen Abnahmen der Importe aus Norwegen zum Tragen, die vor allem auf die gesunkenen Preise im Energie-

Außenhandel

bereich zurückzuführen waren. Die Exporte in die Russische Föderation sanken im Jahr 2023 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 2022 um rund 38,8 % auf rund 8,9 Mrd. Euro, die Importe um rund 90,0 % auf knapp 3,7 Mrd. Euro. Nach Zuwächsen im Jahr 2022 verzeichneten die deutschen Einfuhren aus Großbritannien im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang von rund 8,8 % auf rund 36,8 Mrd. Euro, die Ausfuhren nach Großbritannien stiegen erneut um rund 6,2 % auf rund 78,3 Mrd. Euro an. Der deutsche Außenhandel mit der Schweiz nahm im Vorjahresvergleich sowohl einfuhr- als auch ausfuhrseitig ab (-7,1 % bzw. -5,7 %).

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro



Quelle: Statistisches Bundesamt (Statistischer Bericht Außenhandel – Dezember 2023). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Der deutsche Außenhandel mit Asien entwickelte sich im Vergleichszeitraum ebenfalls rückläufig (-9,1 %); eine überdurchschnittliche Abnahme verzeichneten dabei die deutschen Einfuhren (-13,1 %). Aufgrund eines deutschen Exportanstiegs (2,8 %) wies der Warenhandel zwischen Deutschland und Amerika im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt noch ein leichtes Plus auf (1,2 %). In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel Deutschlands (Importe plus Exporte) lag die Volksrepublik China im Jahr 2023 bezogen auf den Warenwert weiterhin an erster Stelle (253,1 Mrd. Euro), knapp vor den Vereinigten Staaten (252,3 Mrd. Euro). Der rückläufigen Gesamtentwicklung folgend sank der deutsch-chinesische Außenhandel im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 15,5 %; dabei wiesen die deutschen Importe ein Minus von rund 19,2 % und die Exporte eine Abnahme von rund 8,0 % auf. Auf den weiteren Rängen folgten im Jahr 2023 die Niederlande, Frankreich, Polen, Italien, Österreich und die Schweiz. Mit all diesen Staaten ging das deutsche Außenhandelsvolumen im Vorjahresvergleich wertmäßig zurück.

2.2 Verkehrliche Entwicklung

2.2.1 Gesamtverkehr

Die in Deutschland im Straßen-, Schienen-³ und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge sank im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 6,6 % auf rund 3,35 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland nahm um rund 6,0 % auf rund 435,7 Mrd. tkm ab (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland) (siehe Tabelle 1). Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wies dabei mit einem Minus von rund 6,7 % auf rund 2,8 Mrd. t bzw. von rund 5,7 % auf rund 268,8 Mrd. tkm im Vergleichszeitraum überproportionale Mengen- und unterproportionale Leistungsrückgänge auf. Die Binnenschifffahrt verzeichnete im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 mit Abnahmen von jeweils rund 5,9 % leicht unterdurchschnittliche Mengen- und Leistungsrückgänge auf rund 171,7 Mio. t bzw. 41,5 Mrd. tkm. Im Schienengüterverkehr beförderten die größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen⁴ in Deutschland im Jahr 2023 rund 337,1 Mio. t Güter, rund 6,1 % weniger als im Vorjahr; die Verkehrsleistung sank um rund 6,5 % auf rund 125,4 Mrd. tkm. Von allen Landverkehrsträgern verzeichnete die Schiene im Vergleichszeitraum damit die höchsten prozentualen Verkehrsleistungsabnahmen.

Hohe Rückgänge im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2022 und 2023 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹		
	2022	2023	Δ in %	2022	2023	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ²	3.047,8	2.842,8	-6,7	285,1	268,8	-5,7
Schienengüterverkehr ³	359,0	337,1	-6,1	134,1	125,4	-6,5
Binnenschiffsgüterverkehr	182,4	171,7	-5,9	44,1	41,5	-5,9
Insgesamt	3.589,3	3.351,6	-6,6	463,4	435,7	-6,0

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 2024 in Deutschland sinkende Güterverkehrsleistungen

Winterprognose
2023/2024

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

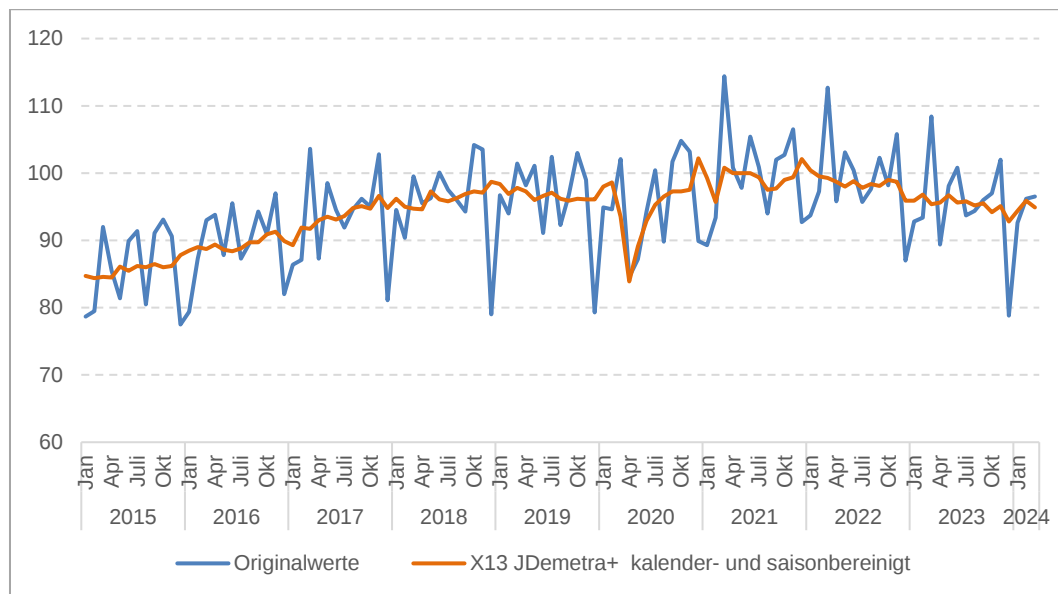
⁴ Siehe vorherige Fußnote.

und Beförderungsmengen erwartet.⁵ Danach soll die Güterverkehrsleistung im Vergleich zum Jahr 2023 gesamtmodal (ohne Seeverkehr) um rund 0,2 % abnehmen, die Beförderungsmenge um rund 0,7 % sinken. Auf mittelfristige Sicht werden bei beiden Größen Zuwächse erwartet. Für den Zeitraum von 2025 bis 2027 werden für den gesamtmodalen Güterverkehr ein jahresdurchschnittlicher Anstieg der Verkehrsleistung in Höhe von rund 1,6 % und ein durchschnittliches jährliches Mengenwachstum in Höhe von rund 0,9 % prognostiziert. Am prognostizierten mittelfristigen Wachstum der Verkehrsleistung sollen alle Landverkehrsträger (ohne Rohrleitungen) partizipieren, am Wachstum der Beförderungsmenge lediglich der Straßen- und Schienengüterverkehr. Dem Straßengüterverkehr werden für den Zeitraum von 2025 bis 2027 leicht überdurchschnittliche Zuwächse in Höhe von rund 1,9 % (tkm) bzw. 1,1 % (t) pro Jahr vorhergesagt. Die Leistungen und Mengen im Schienengüterverkehr steigen nach der Prognose auf mittelfristige Sicht um rund 1,5 % (tkm) bzw. 0,5 % (t) pro Jahr. Für den Kombinierten Verkehr werden dabei während des gesamten Prognosezeitraums überdurchschnittliche Wachstumsraten erwartet (2025-2027: 2,3 % (t) bzw. 2,8 % (tkm) p.a.). Der Binnenschifffahrt werden für den Zeitraum von 2025 bis 2027 mit jahresdurchschnittlichen Leistungssteigerungen in Höhe von rund 0,2 % die geringsten Wachstumsraten aller Landverkehrsträger prognostiziert; die Beförderungsmenge soll in diesem Zeitraum um rund 0,3 % pro Jahr sinken. Gesamtmodal (ohne Seeverkehr) wird die Verkehrsleistung im Jahr 2027 gemäß der Winterprognose 2023/2024 etwa auf dem Niveau des Jahres 2019 liegen, die Transportmenge um rund 7,4 % niedriger 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 2024 dar; ausgewiesen werden sowohl die Originalwerte als auch die kalender- und saisonbereinigten Werte. Letztere wiesen im Jahr 2023 angesichts der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung und einer Abnahme der Verkehrsnachfrage – wie bereits im Jahr 2022 – eine tendenziell rückläufige Entwicklung auf. Zu Jahresbeginn 2024 setzte sich der Abwärtstrend zwar nicht fort, allerdings lagen die kalender- und saisonbereinigten Werte in den ersten drei Monaten des laufenden Jahres unter jenen der entsprechenden Vorjahresmonate.

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 2023/24, S. 1 ff., München / Köln 2024.

Abbildung 2: Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (Index 2021 = 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 2022 und 2023 nach Güterabteilungen. Demnach wies bei allen Verkehrsträgern der überwiegende Teil der Güterabteilungen Aufkommensrückgänge auf. Im Straßengüterverkehr wirkte sich insbesondere die Abnahme der Bauinvestitionen negativ auf die Aufkommensentwicklung aus. Sowohl in der aufkommensstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ (-9,6 %) als auch bei sonstigen Mineralerzeugnissen (-14,1 %) kam es im Vorjahresvergleich zu hohen prozentualen und absoluten Abnahmen. Andere aufkommensstarke Güterabteilungen wie „Landwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse“ (-5,4 %), „Nahrungs- und Genussmittel“ (-1,4 %), „Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse“ (-8,0 %), „Chemische Erzeugnisse“ (-5,7 %), „Metalle und Metallerzeugnisse“ (-6,4 %) sowie „Sekundärrohstoffe und Abfälle“ (-5,9 %) verzeichneten ebenfalls allesamt Mengenrückgänge. Die im Vorjahresvergleich positive Entwicklung bei den Ausrüstungsinvestitionen führte im Straßengüterverkehr hingegen – ebenso wie im Schienengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt – zu einem Anstieg der Fahrzeugtransporte (+1,1 %). Beförderungen von Maschinen, Ausrüstungen u.ä. legten auf der Straße im Vergleichszeitraum ebenfalls leicht zu.

Nachfrageentwicklung
- Straße

Tabelle 2: Güterverkehr in den Jahren 2022 und 2023 nach Verkehrsträgern und Güterabteilungen

Güterabteilungen (NST-2007)	Straßengüterverkehr ¹			Schienengüterverkehr ²			Binnenschifffahrt		
	2022	2023	Δ in %	2022	2023	Δ in %	2022	2023	Δ in %
	in Mio. t			in Mio. t			in Mio. t		
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	176,8	167,1	-5,4	10,6	10,6	-0,2	13,4	12,7	-5,3
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas ³	6,8	6,0	-12,3	25,6	22,4	-12,4	25,7	18,5	-27,9
Erze, Steine u. Erden u.ä.	886,8	801,8	-9,6	52,8	48,7	-7,6	46,9	46,4	-1,1
Nahrungs- und Genussmittel	316,0	311,7	-1,4	1,9	1,8	-6,3	7,2	6,9	-3,7
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä. ³	6,5	5,3	-17,7	0,0	0,0	-9,0	0,1	0,1	11,3
Holz., Papier, Pappe, Druckerz.	98,0	90,1	-8,0	10,3	8,3	-19,2	2,5	1,7	-32,0
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	82,8	79,9	-3,5	40,1	40,4	1,0	32,7	33,4	2,1
Chemische Erzeugnisse etc.	122,3	115,3	-5,7	23,6	22,2	-6,1	18,0	17,4	-3,3
Sonst. Mineralerzeugnisse	370,1	318,1	-14,1	10,9	9,4	-13,4	2,4	2,1	-13,2
Metalle und Metallerzeugnisse	121,9	114,0	-6,4	52,4	49,4	-5,7	9,2	8,7	-4,9
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	42,8	43,1	0,9	0,6	0,6	3,9	0,8	0,7	-7,9
Fahrzeuge	75,1	76,0	1,1	10,0	11,5	14,9	0,9	0,9	0,2
Möbel, Musikinstrumente u.ä. ³	13,4	11,0	-18,0	0,0	0,0	-17,0	0,1	0,1	-15,1
Sekundärrohstoffe, Abfälle	246,0	231,5	-5,9	11,5	10,3	-10,3	9,2	10,0	9,1
Post, Pakete	76,0	72,8	-4,2	-	-	-	-	-	-
Geräte u. Material zur Güterbef.	85,1	83,5	-1,9	6,9	6,8	-0,8	1,1	1,1	-2,7
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	83,8	84,1	0,3	0,0	0,4	19.141,8	0,0	0,0	68,2
Sammelgut	239,0	233,8	-2,2	1,3	0,8	-38,4	0,1	0,0	-40,0
Nicht identifizierbare Güter ³	11,9	11,5	-3,2	98,4	90,5	-8,0	12,1	10,8	-11,0
Sonstige Güter a.n.g.	-	-	-	2,2	2,8	28,4	0,0	0,0	-1,5
Insgesamt	3.060,9	2.856,7	-6,7	359,0	337,1	-6,1	182,4	171,7	-5,9

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.

³ Aussagewert ist im Straßengüterverkehr eingeschränkt.

Anmerkung: Veränderungsraten wurden auf Grundlage der mehrstelligen Originalwerte errechnet.

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

Maßgeblich für die Aufkommensrückgänge im Schienengüterverkehr⁶ war im Jahr 2023 vor allem die geringere Beförderungsnachfrage für Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (-12,4 %), Erze, Steine und Erden u.ä. (-7,6 %), Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnisse (-19,2 %), chemische Erzeugnisse (-6,1 %), sonstige Mineralerzeugnisse (-13,4 %) sowie Metalle und Metallerzeugnisse (-5,7 %). Zudem verzeichnete die auf-

- Schiene

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

kommensstarke Güterabteilung „Nicht identifizierbare Güter“ (-8,0 %), in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, im Vergleich zum Jahr 2022 auf der Schiene Abnahmen. Ein Hauptgrund für den hohen Rückgang der Kohlebeförderungen war die im Vorjahresvergleich stark rückläufige Stromerzeugung aus Stein- und Braunkohle. Ein steigendes Transportaufkommen verbuchten die größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen im Vergleichszeitraum hingegen im Wesentlichen bei Kokerei- und Mineralölerzeugnissen sowie Fahrzeugen.

Die Binnenschifffahrt verzeichnete im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr mit Ausnahme der Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (+2,1 %) sowie der Sekundärrohstoffe und Abfälle (+9,1 %) in allen aufkommensstarken Güterabteilungen Mengenrückgänge. Besonders stark betroffen war die Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, die nach deutlichen Zuwächsen im Vorjahr im Jahr 2023 eine Abnahme um rund 7,2 Mio. t bzw. rund 27,9 % verbuchte. Zweistellige prozentuale Mengenrückgänge zeigten sich auch bei Holzwaren, Papier, Pappe und Druckerzeugnissen (-32,0 %), sonstigen Mineralerzeugnissen (-13,2 %) und in der Güterabteilung „Nicht identifizierbare Güter“ (-11,0 %). Wie auf der Straße und der Schiene fiel die Beförderungsnachfrage für Güter der Abteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ angesichts der schwachen Baukonjunktur im Jahr 2023 schwächer als im Vorjahr aus (-1,1 %). Die Rückgänge in der Chemie- und Stahlproduktion spiegelten sich im Jahr 2023 in Abnahmen in den Güterabteilungen „Chemische Erzeugnisse“ (-3,3 %) bzw. „Metalle- und Metallerzeugnisse“ (-4,9 %) wider. Binnenschiffs Transporte von landwirtschaftlichen und verwandten Erzeugnissen nahmen im Vergleich zum Jahr 2022 ebenfalls ab; überproportionale Rückgänge verzeichneten dabei Beförderungen von Getreide (-8,4 %). Ein Grund hierfür waren nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Unternehmensbefragungen Änderungen von Verkehrsströmen aufgrund vermehrter Getreideeinfuhren aus der Ukraine, die örtlich zu Lasten einheimischer Anbieterinnen und Anbieter gingen. Wie im Straßen- und Schienengüterverkehr blieb das Gesamttransportaufkommen in der Binnenschifffahrt damit im Jahr 2023 deutlich hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

- Wasserstraße

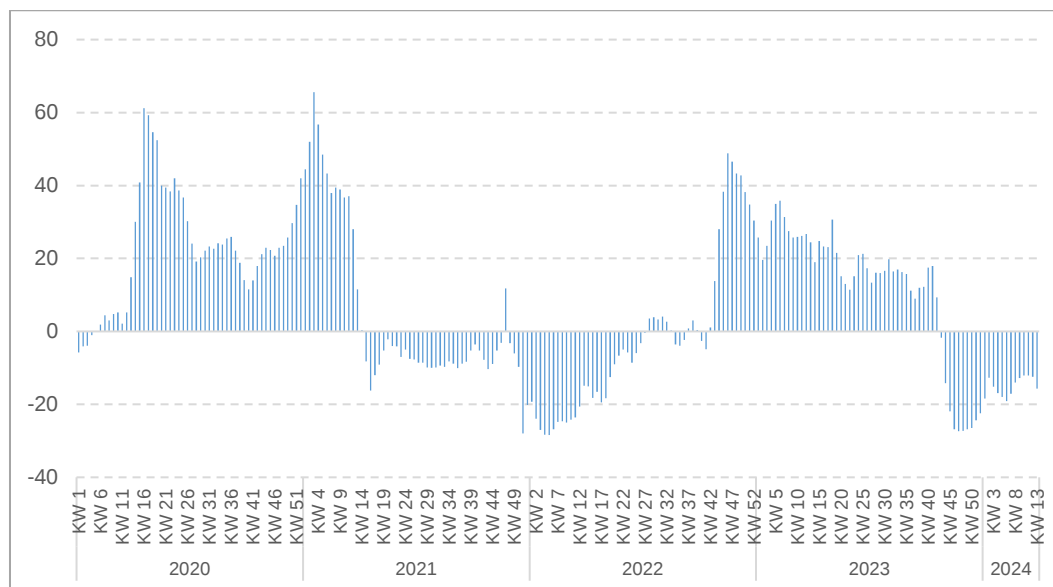
Nach teils hohen Zuwachsraten in den Vorjahren wiesen die Beförderungen von Post- und Paketsendungen im Straßengüterverkehr im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von rund 4,2 % auf – trotz einer über weite Strecken des Jahres 2023 höheren Nachfrage im Online-Handel. Wie Abbildung 3 veranschaulicht, bewegten sich die Online-Transaktionen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bis in den Herbst 2023 hinein auf einem höheren Niveau als im Vorjahr.⁷ Zum Jahresende 2023 hin fielen die

Online-Handel

⁷ Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zu wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Infor-

Online-Transaktionen dann jedoch auf ein Niveau, das deutlich unter jenem des Vorjahres lag. Dieser Zustand hielt in den ersten Monaten des laufenden Jahres an.

Abbildung 3: Online-Transaktionen 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024 (bis einschl. KW 13), Veränderungsrate zum Vorjahr in %



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 3 stellt exemplarisch für die Jahre 2012, 2017 und 2023 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 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 2023 lediglich noch 26,7 %. Der Anteil der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sank gesamtmodal von rund 2,3 % im Jahr 2012 auf rund 1,4 % im Jahr 2023, der Anteil der Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ fiel von rund 5,0 % auf rund 4,6 %. 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 17,8 % im Jahr 2023. Vergleichsweise 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 Metallerzeugnissen reduzierten sich von rund 5,9 % im Jahr 2012 auf rund 5,1 % im Jahr 2023.

Güterstruktureffekt

mationsdienstleistern wiedergegeben. Siehe hierfür und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>.

Tabelle 3: Beförderungsmenge im Straßen-¹, Schienen-² und Binnenschiffsgüterverkehr in Deutschland in den Jahren 2012, 2017 und 2023 nach Güterabteilungen

Güterabteilungen (NST-2007)	Gesamtverkehr			Anteil an Gesamtverkehr		
	2012	2017	2023	2012	2017	2023
	in Mio. t			in %		
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	181,9	188,2	190,4	5,2	5,1	5,7
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	80,6	72,6	46,9	2,3	2,0	1,4
Erze, Steine u. Erden u.ä.	1.009,2	1.039,0	897,0	29,0	27,9	26,7
Nahrungs- und Genussmittel	316,6	335,4	320,4	9,1	9,0	9,5
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.	9,0	8,1	5,5	0,3	0,2	0,2
Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	131,1	122,0	100,1	3,8	3,3	3,0
Kokerei- und Mineralölzeugnisse	172,9	168,6	153,7	5,0	4,5	4,6
Chemische Erzeugnisse etc.	198,8	189,6	154,8	5,7	5,1	4,6
Sonst. Mineralerzeugnisse	339,6	400,7	329,6	9,8	10,8	9,8
Metalle und Metallerzeugnisse	206,1	207,2	172,2	5,9	5,6	5,1
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	55,3	49,6	44,5	1,6	1,3	1,3
Fahrzeuge	88,8	106,0	88,3	2,5	2,9	2,6
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	14,1	13,4	11,1	0,4	0,4	0,3
Sekundärrohstoffe, Abfälle	273,6	292,5	251,8	7,9	7,9	7,5
Post, Pakete	37,7	56,0	72,8	1,1	1,5	2,2
Geräte u. Material zur Güterbef.	80,4	95,4	91,4	2,3	2,6	2,7
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	63,7	77,9	84,5	1,8	2,1	2,5
Sammelgut	126,0	197,7	234,7	3,6	5,3	7,0
Nicht identifizierbare Güter	93,4	97,7	112,8	2,7	2,6	3,4
Sonstige Güter a.n.g.	1,9	1,6	2,9	0,1	0,0	0,1
Insgesamt	3.480,6	3.719,1	3.365,5	100,0	100,0	100,0

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.

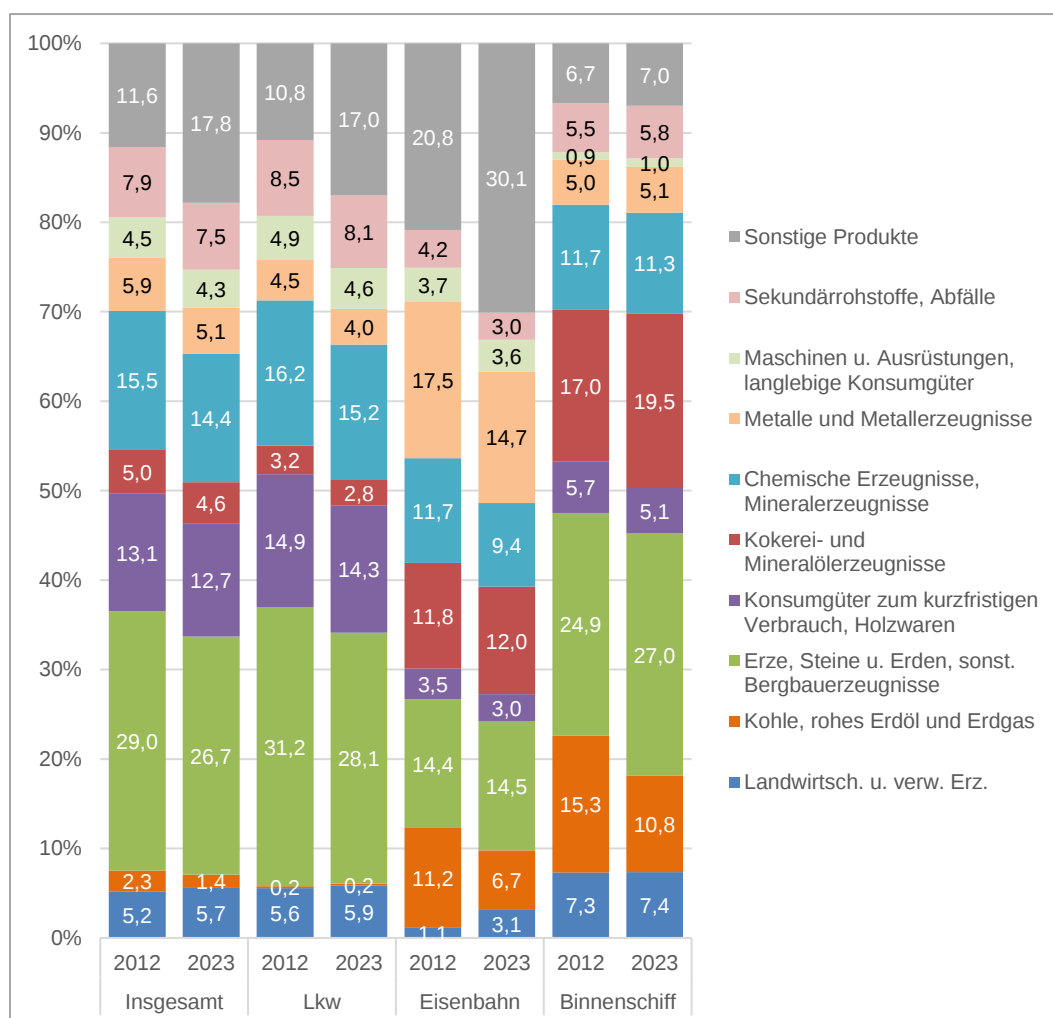
Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

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 Mineralölzeugnisse“ im Jahr 2023 noch einen kumulierten Anteil an der Gesamttransportmenge der Binnenschifffahrt in Höhe von rund 57,3 %; dies waren rund 0,1 Prozentpunkte mehr als im Jahr 2012. Dies vergleicht sich mit einem Anteilswert von rund 32,6 %, den die drei genannten Gü-

- Wasserstraße und Schiene

terabteilungen kumuliert an der gesamtmodalen Beförderungsmenge im Jahr 2023 erreichten. Absolut fiel das Beförderungsaufkommen in der Binnenschifffahrt in den drei genannten Güterabteilungen im Jahr 2023 mit kumuliert rund 98,3 Mio. t um rund 29,4 Mio. t niedriger aus als im Jahr 2012 (siehe hierzu auch Abb. 29 auf Seite 49). Auf der Schiene sank der kumulierte Anteil der drei genannten Güterabteilungen von rund 37,4 % im Jahr 2012 auf rund 33,1 % im Jahr 2023, absolut nahm die Beförderungsmenge in diesem Zeitraum um rund 24,8 Mio. t auf rund 111,6 Mio. t ab. Im Gegenzug stieg der Anteil der sonstigen Güter an der Gesamtbeförderungsmenge im Schienengüterverkehr in Deutschland von rund 20,8 % im Jahr 2012 auf rund 30,1 % im Jahr 2023. 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 7,0 % im Jahr 2023. Diese Zuwächse fielen jedoch vergleichsweise moderat aus.

Abbildung 4: Anteile zusammengefasster Güterabteilungen der NST-2007 an der Beförderungsmenge des Straßen-¹, Schienen-² und Binnenschiffsgüterverkehrs in den Jahren 2012 und 2023



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.

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

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Im Jahr 2023 beförderten deutsche Lastkraftwagen im In- und Ausland eine Gütermenge von insgesamt rund 2,9 Mrd. t und damit rund 6,7 % weniger als im Jahr 2022 (siehe Tabelle 4). Der Inlandsverkehr, auf den im Jahr 2023 rund 99,5 % der gesamten Transportmenge entfielen, nahm im Vergleichszeitraum ebenfalls um rund 6,7 % ab. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen im In- und Ausland ging im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 5,8 % auf insgesamt rund 286,4 Mrd. tkm zurück. Die Verkehrsleistung im Inland sank dabei im Vergleichszeitraum um rund 5,7 % auf rund 268,8 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge lag im Jahr 2023 bei knapp 93,9 %.

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	
2022	303,9	285,1	3.060,9	3.047,8
2023	286,4	268,8	2.856,7	2.842,8
Veränderung in % ¹	-5,8	-5,7	-6,7	-6,7

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

Tabelle 5 differenziert die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 nach Hauptverkehrsverbindungen sowie gewerblichem Verkehr und Werkverkehr. Danach war das Jahr 2023 durch Mengen- und Leistungsrückgänge bei beiden Verkehrsarten geprägt. Der gewerbliche Verkehr verzeichnete im Vergleich zum Jahr 2022 Mengen- und Leistungsrückgänge in Höhe von rund 6,6 % (t) bzw. 5,9 % (tkm). Im Werkverkehr sank das Transportaufkommen um knapp 6,9 %; die Verkehrsleistung nahm um rund 4,7 % auf knapp 34,3 Mrd. tkm ab. Die Rückgänge deutscher Lastkraftfahrzeuge resultierten im Jahr 2023 sowohl aus den Binnen- als auch den grenzüberschreitenden Verkehren. Im Binnenverkehr sank die Verkehrsleistung im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 5,6 % auf rund 253,6 Mrd. tkm; die Transportmenge nahm insgesamt um rund 6,7 % auf knapp 2,8 Mrd. t ab. Die grenzüberschreitenden Verkehre entwickelten sich im Jahr 2023 insgesamt ebenfalls rückläufig. Bezogen auf die Verkehrsleistung nahm der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im Vergleich zum Jahr 2022 um knapp 7,4 % auf knapp 31,4 Mrd. tkm ab, bezogen auf die beförderte Gütermenge sank er um knapp 6,1 % auf rund 91,0 Mio. t. Die Kabotageverkehre deutscher Lastkraftfahrzeuge wiesen im Vergleichszeitraum insgesamt ebenso Rückgänge auf. Die Verkehrsleistung sank im

Verkehre deutscher
Lkw nach Haupt-
verkehrsverbindungen

Vergleich zum Jahr 2022 um knapp 4,9 % auf rund 1,4 Mrd. tkm, die beförderte Gütermenge nahm um knapp 0,3 % auf knapp 9,3 Mio. t ab.

Tabelle 5: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Hauptverkehrsverbindungen und Verkehrsart

Verkehrsart		Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
		2022	2023	Δ in %	2022	2023	Δ in %
		in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr		2.427,1	2.266,4	-6,6	268,0	252,2	-5,9
davon:	Binnenverkehr	2.330,3	2.176,1	-6,6	234,6	221,3	-5,7
	grenzüb. Verkehr	88,3	81,9	-7,2	32,0	29,4	-7,9
	Kabotage	8,5	8,4	-1,7	1,4	1,4	-4,3
Werkverkehr		633,8	590,3	-6,9	35,9	34,3	-4,7
davon:	Binnenverkehr	624,4	580,3	-7,1	34,0	32,3	-5,0
	grenzüb. Verkehr	8,6	9,1	6,0	1,9	1,9	1,0
	Kabotage ¹	0,8	0,9	14,9	0,1	0,1	-17,2
Gesamtverkehr		3.060,9	2.856,7	-6,7	303,9	286,4	-5,8
davon:	Binnenverkehr	2.954,7	2.756,4	-6,7	268,6	253,6	-5,6
	grenzüb. Verkehr	96,9	91,0	-6,1	33,9	31,4	-7,4
	Kabotage	9,3	9,3	-0,3	1,5	1,4	-4,9

¹ Aussagewert eingeschränkt.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Wie Tabelle 6 zu entnehmen ist, entfiel im Jahr 2023 das Gros der Mengenrückgänge auf den Nahbereich, der besonders stark von der Schwäche der Bauwirtschaft betroffen war. Im Werkverkehr sank das Transportaufkommen in diesem Entfernungsbereich im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 8,1 % auf knapp 403,5 Mio. t, im gewerblichen Verkehr nahm es um knapp 8,3 % auf knapp 1.131,9 Mio. t ab. Insgesamt ging das Beförderungsvolumen im Nahbereich im Vergleichszeitraum damit um rund 8,2 % auf rund 1,5 Mrd. t zurück. Der Fernbereich, auf den im Jahr 2023 rund 20,8 % des gesamten Beförderungsvolumens deutscher Lastkraftfahrzeuge entfiel, verzeichnete ebenfalls Mengenrückgänge. Der Werkverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge verzeichnete in diesem Entfernungsbereich im Vergleichszeitraum eine Abnahme um rund 4,6 % auf knapp 57,6 Mio. t, der gewerbliche Verkehr um knapp 5,2 % auf knapp 536,7 Mio. t. Generell wies der Regionalverkehr mit einem Minus von knapp 4,6 % (t) bzw. 4,5 % (tkm) im Jahr 2023 von allen Entfernungsbereichen insgesamt die geringsten prozentualen Mengen- und Leistungsrückgänge im Vorjahresvergleich auf. Bezüglich der Verkehrsleistung entfielen die höchsten prozentualen Abnahmen im Jahr 2023 auf den Nahverkehr, die höchsten absoluten Rückgänge auf den Fernbereich. Insgesamt blieben die Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Fernbereich mit knapp 189,4 Mrd. tkm um rund 12,3 Mrd. tkm bzw. 6,1 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Damit entfielen im Jahr

Verkehre nach
Entfernungsbereichen

2023 rund 66,1 % der Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge auf diesen Entfernungsbereich.

Tabelle 6: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen und Verkehrsart

Verkehrsart		Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
		2022	2023	Δ in %	2022	2023	Δ in %
		in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr		2.427,1	2.266,4	-6,6	268,0	252,2	-5,9
davon:	Nahverkehr	1.234,0	1.131,9	-8,3	25,0	23,4	-6,3
	Regionalverkehr	618,7	589,5	-4,7	56,4	53,8	-4,7
	Fernverkehr	565,9	536,7	-5,2	185,2	173,6	-6,3
	Kabotage	8,5	8,4	-1,7	1,4	1,4	-4,3
Werkverkehr		633,8	590,3	-6,9	35,9	34,3	-4,7
davon:	Nahverkehr	439,2	403,5	-8,1	7,6	7,1	-7,0
	Regionalverkehr	133,5	128,4	-3,8	11,8	11,4	-3,7
	Fernverkehr	60,4	57,6	-4,6	16,5	15,7	-4,3
	Kabotage ¹	0,8	0,9	14,9	0,1	0,1	-17,2
Gesamtverkehr		3.060,9	2.856,7	-6,7	303,9	286,4	-5,8
davon:	Nahverkehr	1.673,2	1.535,3	-8,2	32,6	30,5	-6,5
	Regionalverkehr	752,2	717,9	-4,6	68,2	65,1	-4,5
	Fernverkehr	626,2	594,2	-5,1	201,7	189,4	-6,1
	Kabotage	9,3	9,3	-0,3	1,5	1,4	-4,9

¹ Aussagewert eingeschränkt.

Anmerkung: Nahverkehr: bis 50 km; Regionalverkehr: 51 - 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 Leerfahrten an den Gesamtfahrten von rund 37,9 % im Jahr 2022 auf rund 37,8 % im Jahr 2023 gesunken. Allerdings wiesen die einzelnen Verkehrsarten eine heterogene Entwicklung auf. Im Fernbereich erreichten die Leerfahrtenanteile einen Höchststand seit 2016. Im grenzüberschreitenden Verkehr und Regionalbereich fielen die Werte im Vergleich zum Jahr 2022 höher aus. Im gewerblichen Verkehr stagnierten die Leerfahrtenanteile, im Werkverkehr, Nahbereich und Binnenverkehr sanken sie.

Leerfahrtenanteile

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

	Gesamt- verkehr	Gewerb- licher Verkehr	Werk- verkehr	Binnen- verkehr	Grenzüber- schreiten- der Verkehr	Nah- bereich	Regional- bereich	Fern- bereich
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
2023	37,8	37,7	38,1	37,9	29,9	43,8	34,5	15,5

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Mit einer Gesamtstrecke von knapp 28,1 Mrd. km sank die Gesamtfahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 4,3 %. Maßgeblich hierfür waren Abnahmen sowohl bei den gefahrenen Lastkilometern, die im Vorjahresvergleich um rund 4,9 % auf rund 21,6 Mrd. km fielen, als auch bei den Leerkilometern, die ein Minus von rund 2,2 % auf rund 6,5 Mrd. km verzeichneten. Der Anteil der gefahrenen Leerkilometer an den gesamten Fahrleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge stieg im Vorjahresvergleich im Jahr 2023 auf rund 23,2 % (2022: 22,7 %).

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 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,9 % auf insgesamt knapp 39,7 Mrd. km. Deutsche Lastkraftfahrzeuge verzeichneten mit einem Minus von rund 4,8 % im Vergleichszeitraum überdurchschnittliche Rückgänge; die mautpflichtigen Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge sanken um rund 2,7 %. Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleichszeitraum um rund 3,6 % ab; die Fahrleistungsrückgänge deutscher Lastkraftfahrzeuge (-4,6 %) fielen dort ebenfalls überdurchschnittlich aus, bei gebietsfremden Fahrzeugen unterdurchschnittlich (-2,6 %). Die mautpflichtigen Fahrleistungen auf Bundesstraßen sanken im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 5,1 % auf rund 7,0 Mrd. km; auch hier zeigten sich stärkere Rückgänge bei inländischen Fahrzeugen (-5,5 %) als bei gebietsfremden Fahrzeugen (-3,7 %). Mit rund 22,5 Mrd. km entfiel auf Inländer im Jahr 2023 ein Anteil von rund 56,8 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen; gebietsfremde Lastkraftfahrzeuge vereinten mit insgesamt rund 17,1 Mrd. km einen Anteil von knapp 43,2 % auf

2023: Rückgänge bei Inländern und Gebietsfremden

sich. Auf gebietsfremde Fahrzeuge aus EU-Staaten entfiel hiervon im Jahr 2023 eine Fahrleistung von insgesamt rund 16,4 Mrd. km; im Vergleich zum Jahr 2022 bedeutete dies ein Minus von rund 2,3 %. Fahrzeuge aus Polen erzielten mit knapp 7,6 Mrd. km einen Anteil von knapp 19,1 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen im Jahr 2023 und wiesen damit weiterhin die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden auf. Auf den weiteren Plätzen folgten mautpflichtige Fahrzeuge aus Litauen mit rund 1,4 Mrd. km, Tschechien mit knapp 1,3 Mrd. km, Rumänien mit rund 1,2 Mrd. km sowie den Niederlanden mit knapp 1,0 Mrd. km. Einen Zuwachs ihrer mautpflichtigen Fahrleistungen erzielten im Vorjahresvergleich Lastkraftfahrzeuge aus Malta (+22,5 %), Litauen (+7,1 %), Irland (+4,7 %), Griechenland (+1,5 %) und Spanien (+0,1 %).

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						
2022	5,94	-2,7	1,49	-1,6	7,43	-2,5
2023	5,61	-5,5	1,44	-3,7	7,05	-5,1
Q1 2023	1,38	-5,4	0,36	-4,8	1,74	-5,2
Q1 2024	1,32	-4,0	0,37	0,3	1,69	-3,1
Autobahnen						
2022	17,74	-2,3	16,10	0,6	33,84	-0,9
2023	16,92	-4,6	15,69	-2,6	32,61	-3,6
Q1 2023	4,34	-2,9	4,04	-2,8	8,38	-2,8
Q1 2024	4,18	-3,7	3,95	-2,3	8,13	-3,0
Insgesamt						
2022	23,67	-2,4	17,59	0,4	41,27	-1,2
2023	22,53	-4,8	17,12	-2,7	39,65	-3,9
Q1 2023	5,72	-3,5	4,41	-2,9	10,13	-3,2
Q1 2024	5,50	-3,8	4,32	-2,1	9,82	-3,1

Anmerkung.: 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 2024 wiesen die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland einen weiteren Rückgang auf. Im Vergleich zum 1. Quartal 2023 sanken sie insgesamt um rund 3,1 % auf rund 9,8 Mrd. km. Rückgänge verzeichneten dabei sowohl deutsche Lastkraftfahrzeuge (-3,8 %) als auch gebietsfremde Fahrzeuge (-2,1 %). Der Anteil letzterer an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland lag damit im 1. Quartal 2024 bei knapp 44,0 %.

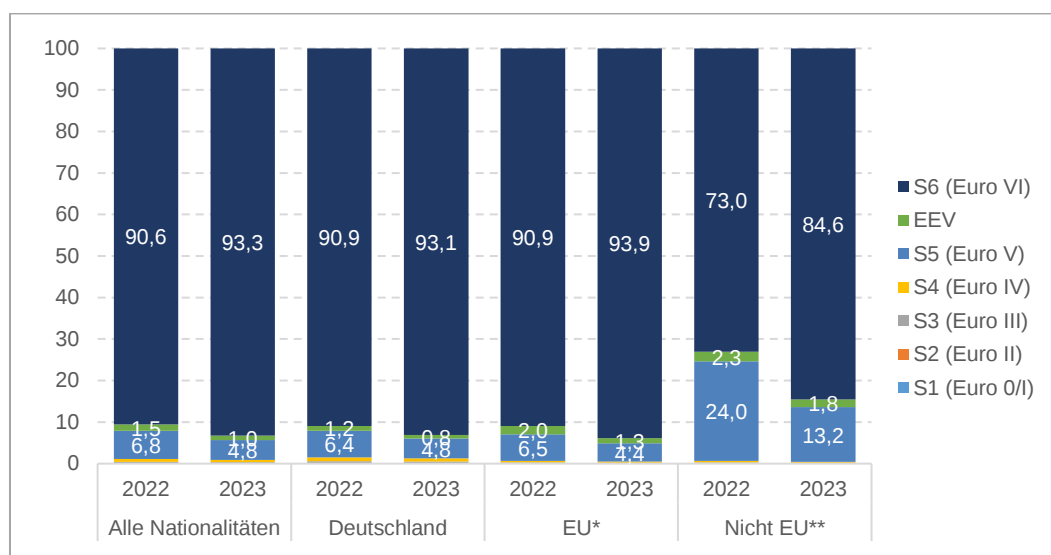
1. Quartal 2024:
Rückgänge bei Inländern und Gebietsfremden

3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Lastkraftfahrzeuge an den mautpflichtigen Fahrleistungen legte im Jahr 2023, wie in den Vorjahren, weiter zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro-VI-Fahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen erhöhte sich nationalitätenübergreifend von rund 90,6 % im Jahr 2022 um rund 2,7 Prozentpunkte auf rund 93,3 % im Jahr 2023 (siehe Abbildung 5). Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Auf mautpflichtige Fahrzeuge der Schadstoffklassen EEV und Euro V entfielen im Jahr 2023 Anteile in Höhe von rund 1,0 % bzw. rund 4,8 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Sie nahmen im Vorjahresvergleich um rund 0,5 bzw. rund 2,0 Prozentpunkte ab. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV entwickelte sich gleichsam rückläufig und umfasste zuletzt rund 0,9 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen (2022: rund 1,2 %).

Anstieg der Anteile umweltfreundlicherer Lkw

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



* Ohne Deutschland und Großbritannien.

** Einschließlich Großbritannien.

Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität.

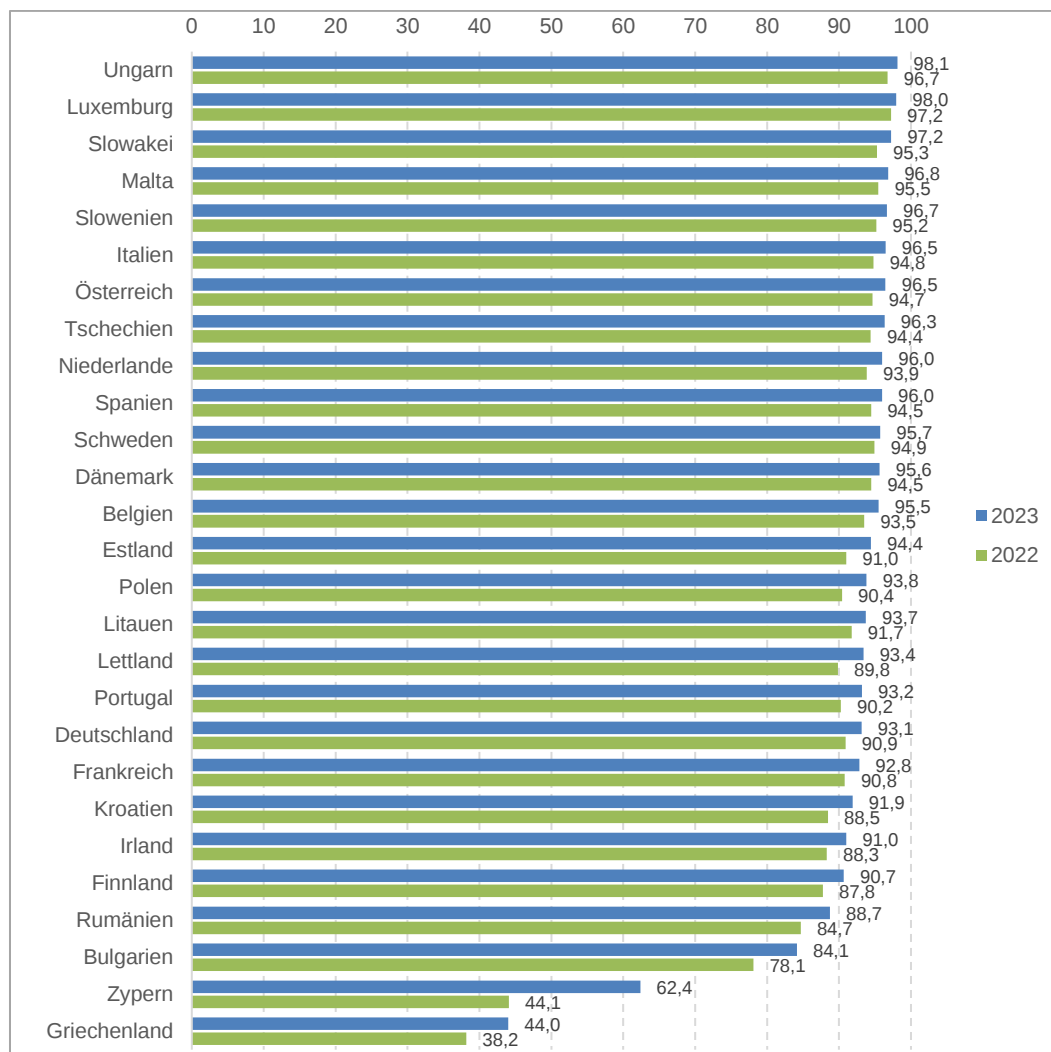
Der Fahrleistungsanteil deutscher Euro-VI-Fahrzeuge lag mit rund 93,1 % im Jahr 2023 unter dem Durchschnittswert. Im Vergleich zum Vorjahr stieg er um rund 2,2 Prozentpunkte. Der Anteil von EEV-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge sank im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 0,3 Prozentpunkte auf rund 0,8 %, der Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro V um rund 1,6 Prozentpunkte auf rund 4,8 %. Mautpflichtige Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV verzeichneten im Jahr 2023 lediglich noch einen kumulierten Anteil von rund 1,2 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen der Inländer (2022: rund 1,5 %). Bei den Gebietsfremden stiegen die Fahrleistungsanteile von Euro-VI-Fahrzeugen im Jahr 2023 ebenfalls an. Bei mautpflichtigen Fahrzeugen aus anderen

Inländer versus Gebietsfremde

EU-Staaten legten sie im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 2,9 Prozentpunkte auf rund 93,9 % zu, bei mautpflichtigen Fahrzeugen aus Nicht-EU-Staaten um knapp 11,5 Prozentpunkte auf rund 84,6 %. 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 %

Euro-VI-Anteile nach Herkunftsstaaten



Quelle: Bundesamt für Logistik und Mobilität.

Der Trend zum Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge setzte sich im Jahr 2023 sowohl bei den einheimischen als auch den gebietsfremden Flotten fort. Abbildung 6 stellt dahingehend die mautpflichtigen Fahrleistungen von Euro-VI-Fahrzeugen differenziert nach Herkunftsländern dar. Danach wiesen im Jahr 2023 Fahrzeuge aus Ungarn mit rund 98,1 % die höchsten Euro-VI-Fahrleistungsanteile auf, gefolgt von mautpflichtigen Fahrzeugen aus Luxemburg (98,0 %), der Slowakei (97,2 %), Malta (96,8 %) Slowenien (96,7 %), Italien (96,5 %), Österreich (96,5 %), Tschechien (96,3 %) sowie den Niederlanden und Spanien (jeweils 96,0 %). Deutschland lag mit seinem Anteil von rund 93,1 % im EU-Vergleich im hinteren Mittelfeld, Polen als Nation mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen aller Gebietsfremden auf Rang 15. Gleichwohl zeigte sich im Jahr 2023

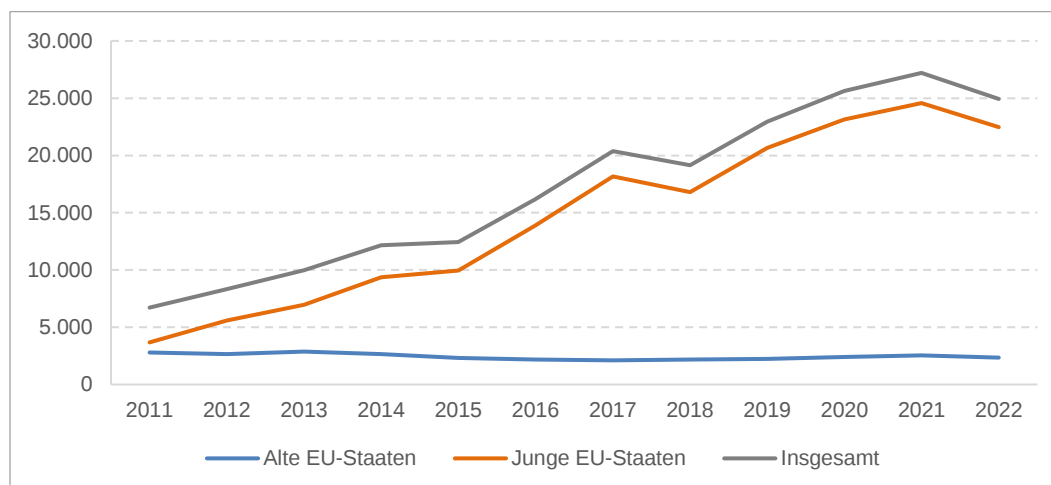
bei allen aufgeführten Nationalitäten im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung des Fahrleistungsanteils von Euro-VI-Fahrzeugen an den länderspezifischen mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen. Besonders hohe Zuwächse bei den Euro-VI-Anteilen waren im Jahr 2023 bei mautpflichtigen Fahrzeugen aus Zypern, Griechenland und Bulgarien zu verzeichnen.

3.1.4 Kabotage

Nach einem Anstieg in den Vorjahren verzeichnete die Straßenkabotage in Deutschland im Jahr 2022 erstmals seit dem Jahr 2018 wieder einen Rückgang. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat) sank die Verkehrsleistung gebietsfremder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in einem EU-Mitgliedstaat im deutschen Binnenverkehr im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 8,4 % auf rund 24,9 Mrd. tkm. Die Kabotage-Durchdringungsrate, die den Kabotageverkehr als Prozentsatz des gesamten innerstaatlichen Verkehrs (einschließlich Kabotage) angibt, lag damit im Jahr 2022 bei rund 8,5 % (2021: 9,1 %). Mit einem Anteil von rund 51,7 % wurde im Jahr 2022 gut die Hälfte der gesamten Kabotageleistungen in der EU (ohne Vereinigtes Königreich) allein in Deutschland erbracht. Deutschland war damit weiterhin das mit Abstand größte Aufnahmeland für Kabotage in der EU, gefolgt von Frankreich mit einem Anteil im Jahr 2022 von knapp 23,9 %. Maßgeblich für den Rückgang der Kabotage in Deutschland im Jahr 2022 waren vorrangig niedrigere Verkehrsleistungen gebietsfremder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in den jungen EU-Staaten. Deren Kabotageleistung sank im Vergleich zum Jahr 2021 kumuliert um rund 8,5 %. Mit knapp 22,5 Mrd. tkm lag ihr Anteil an der gesamten Kabotage in Deutschland im Jahr 2022 bei knapp 90,2 % (siehe Abbildung 7). Werte für das Jahr 2023 liegen noch nicht vor.

Kabotage in
Deutschland

Abbildung 7: Straßenkabotage in Deutschland im Zeitraum von 2012 bis 2022 nach Herkunft der Fahrzeuge in Mio. tkm



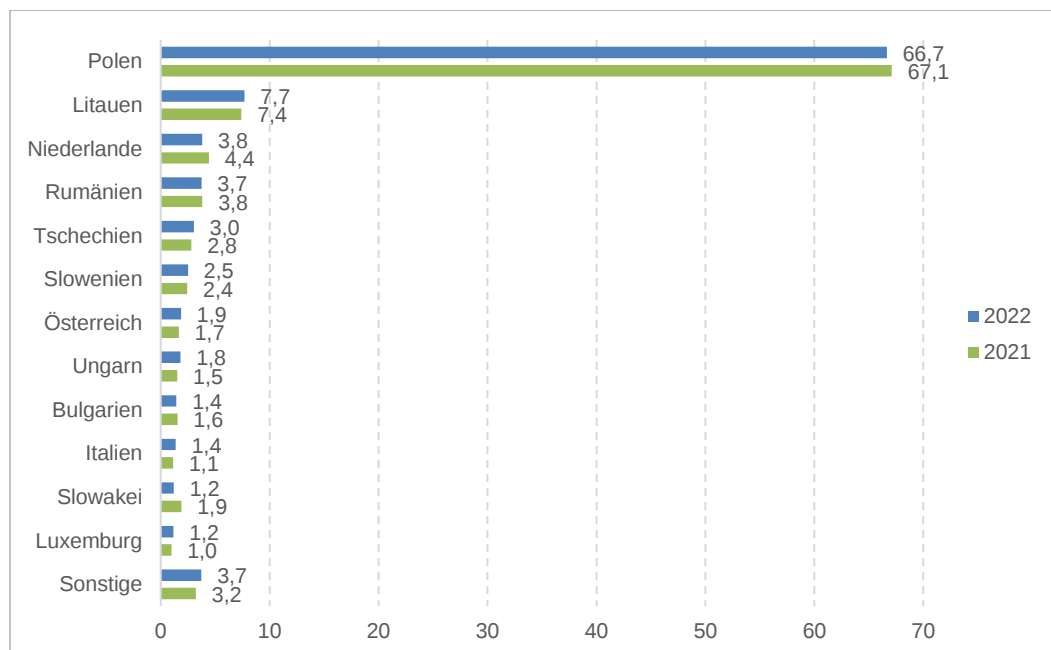
Anmerkung: Alte EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die der EU vor 2004 beigetreten sind, ohne Vereinigtes Königreich, das am 31. Januar 2020 um Mitternacht (MEZ) die EU verließ. Junge EU-Staaten: Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind. Für Malta und Zypern werden von Eurostat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

Quelle: Eurostat (Stand: 11.04.2024). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Größte Kaboteure in Deutschland waren im Jahr 2022 weiterhin mit deutlichem Abstand Unternehmen aus Polen. Ihre Verkehrsleistung im innerdeutschen Straßengüterverkehr sank im Vergleich zum Jahr 2021 um über 1,6 Mrd. tkm bzw. 9,0 % auf rund 16,6 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Kabotage in Deutschland erreichte im Jahr 2022 rund 66,7 % und lag damit etwas unter Vorjahresniveau (2021: 67,1 %). Nach zum Teil hohen Verkehrszuwächsen im innerdeutschen Straßengüterverkehr in den Vorjahren verzeichneten Fahrzeuge aus Litauen im Jahr 2021 leichte Rückgänge, die sich 2022 fortsetzten. Im Vergleich zum Jahr 2021 verbuchten sie 2022 eine Abnahme von rund 4,9 % auf rund 1,9 Mrd. tkm. Damit lagen sie weiterhin auf Rang 2 der größten Kaboteure in Deutschland. Gemeinsam mit Fahrzeugen aus Polen vereinten Fahrzeuge aus Litauen im Jahr 2022 kumuliert knapp drei Viertel der gesamten Kabotageleistungen in Deutschland. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2022 Unternehmen aus den Niederlanden (0,9 Mrd. tkm, -21,4 % im Vorjahresvergleich), Rumänien (0,9 Mrd. tkm, -10,2 % im Vorjahresvergleich), der Tschechischen Republik (0,8 Mrd. tkm, -1,2 % im Vorjahresvergleich), Slowenien (0,6 Mrd. tkm, -5,9 % im Vorjahresvergleich) und Österreich (0,5 Mrd. tkm, +2,6 % im Vorjahresvergleich).

Größte Kaboteure

Abbildung 8: Prozentuale Anteile der Verkehrsunternehmen aus den Meldeländern an der Straßenkabotage in Deutschland in den Jahren 2021 und 2022

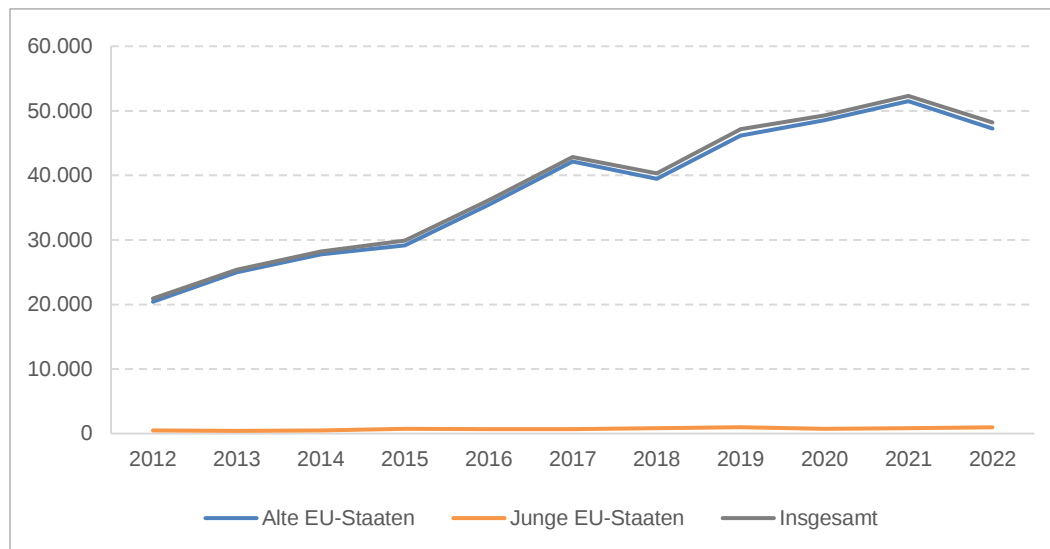


Quelle: Eurostat (Stand: 11.04.2024). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Entgegen dem langjährigen Trend zeigte sich im Jahr 2022 auch EU-weit eine Abnahme der Kabotagebeförderungen im Straßengüterverkehr. Ohne Berücksichtigung von Malta und Zypern, für die Eurostat keine Daten ausweist, sank die Kabotage in der EU im Vergleich zum Jahr 2021 um rund 4,1 Mrd. tkm bzw. 7,8 % auf rund 48,2 Mrd. tkm (siehe Abbildung 9).

Kabotage in der EU

Abbildung 9: Kabotage in der Europäischen Union im Zeitraum von 2012 bis 2022 nach Ländergruppen, in denen die Kabotage erbracht wird, in Mio. tkm



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

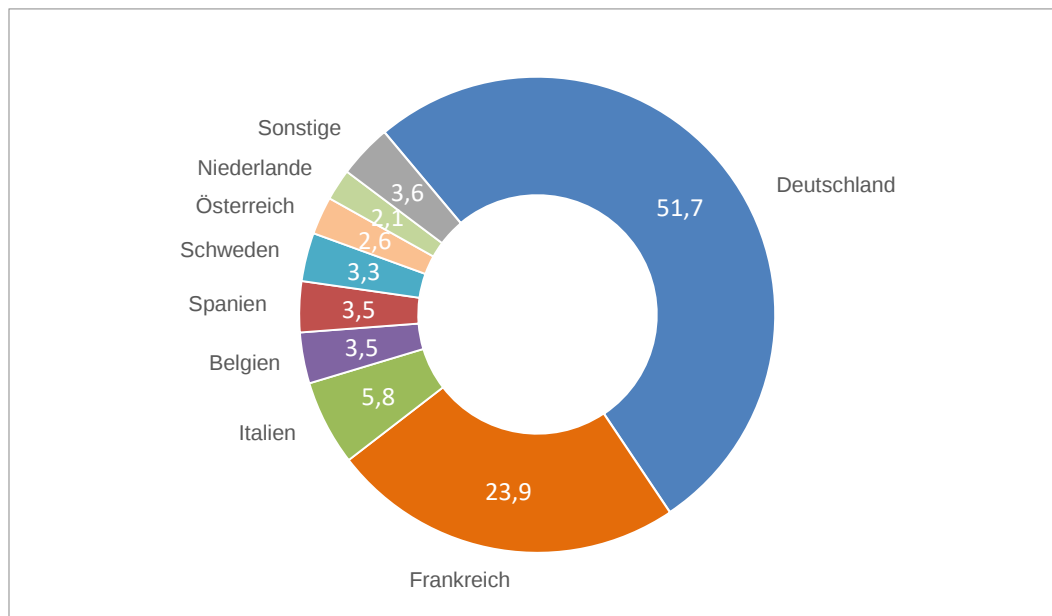
Quelle: Eurostat (Stand: 11.04.2024). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Mit rund 47,2 Mrd. tkm wurden im Jahr 2022 knapp 98,0 % der gesamten Kabotageleistungen in der EU in den alten Mitgliedstaaten erbracht. Allein die beiden größten Aufnahmeländer für Kabotage in der EU – Deutschland und Frankreich – vereinten im Jahr 2022 einen kumulierten Anteil von knapp 75,7 % an der gesamten Kabotage in der EU (siehe Abbildung 10). In den jungen EU-Mitgliedstaaten⁸ stieg die Kabotage im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 zwar insgesamt um knapp 19,0 % auf knapp 1,0 Mrd. tkm. Auf die jungen EU-Mitgliedstaaten entfiel damit zuletzt jedoch lediglich ein kumulierter Anteil von rund 2,0 % der gesamten Kabotageleistungen in der EU.

Kabotage nach Ländern

⁸ Alle EU-Mitgliedstaaten, die seit 2004 der EU beigetreten sind.

Abbildung 10: Kabotage nach Ländern, in denen die Kabotage erbracht wird, im Jahr 2022
(Anteile in Prozent)

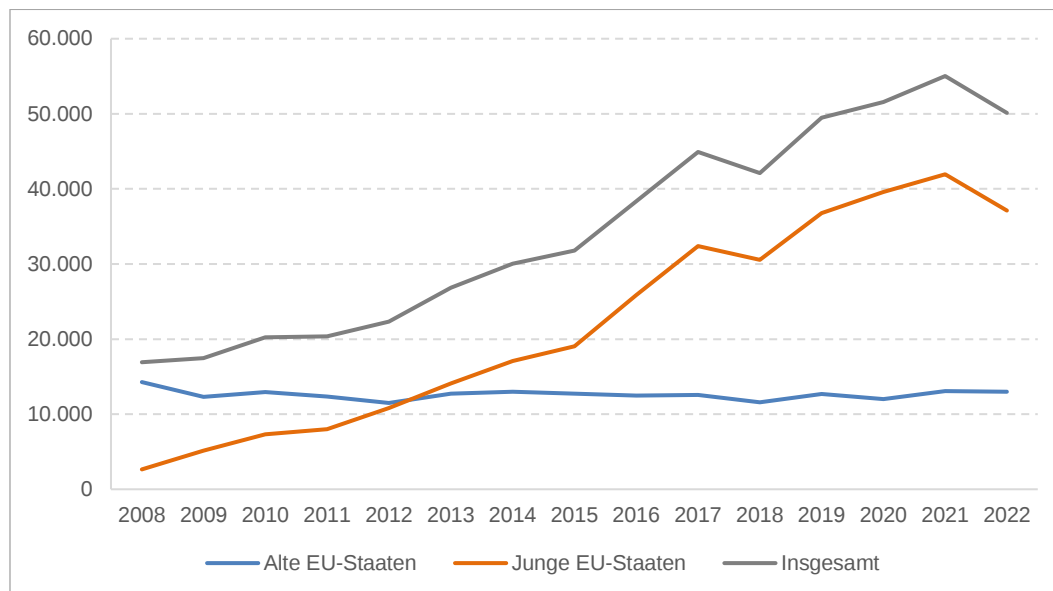


Quelle: Eurostat (Stand: 11.04.2024). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Erbracht werden die Kabotageleistungen in hohem Maße von Verkehrsunternehmen aus den jungen EU-Staaten. EU-weit waren Unternehmen aus Polen im Jahr 2022 weiterhin die mit Abstand größten Kaboteure. Im Rahmen von Kabotageverkehren verbuchten sie im Jahr 2022 insgesamt eine Verkehrsleistung von knapp 21,8 Mrd. tkm. Im Vergleich zum Jahr 2021 bedeutete dies ein Minus von knapp 12,6 %. Bereits seit dem Jahr 2009 nehmen polnische Verkehrsunternehmen die führende Stellung unter den größten Kaboteuren in der EU ein und bauen diese seitdem kontinuierlich aus. Im Jahr 2022 erbrachten sie allein rund 43,4 % der gesamten Kabotageleistungen von Verkehrsunternehmen aus der EU, mithin deutlich höhere Kabotageleistungen als alle Güterkraftverkehrsunternehmen aus den alten EU-Mitgliedstaaten zusammen. Auf den weiteren Plätzen folgten im Jahr 2022 Güterkraftverkehrsunternehmen aus Litauen (5,7 Mrd. tkm) und Rumänien (2,9 Mrd. tkm) sowie aus Spanien (2,7 Mrd. tkm) und den Niederlanden (1,8 Mrd. tkm). Deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen, die im Jahr 2008 noch die Spitzenposition innehatten, verzeichneten nach einem Rückgang im Jahr 2021 im Jahr 2022 einen Zuwachs der Kabotageleistungen im Vorjahresvergleich von knapp 21,3 % auf rund 1,5 Mrd. tkm und belegten damit Rang 7. Mit Ausnahme von Kroatien und Ungarn wiesen im Jahr 2022 alle jungen EU-Mitgliedstaaten Mittel-, Ost- und Südosteuropas im Vergleich zum Vorjahr negative Wachstumsraten auf. Besonders hoch fielen diese prozentual bei Fahrzeugen aus Estland und Lettland aus. Der Anteil der Fahrzeuge aus jungen EU-Mitgliedstaaten an den gesamten Kabotagebeförderungen von Verkehrsunternehmen aus der EU war im Jahr 2022 rückläufig. Bei den Kabotageleistungen zeigte sich ein Rückgang von rund 41,9 Mrd. tkm auf rund 37,1 Mrd. tkm. Ihr Anteil an den gesamten Kabotageleistungen in der EU fiel damit von rund 76,2 % im Jahr 2021 auf rund 74,1 % im Jahr 2022. Die Kabotageleistungen von Fahrzeugen aus den alten EU-Staaten redu-

zierten sich von knapp 13,1 Mrd. tkm auf knapp 13,0 Mrd. tkm, ihr Anteil an den gesamten Kabotagebeförderungen stieg damit auf knapp 25,9 % (2021: 23,8 %). Die Entwicklung der Kabotageleistungen von Verkehrsunternehmen aus den alten und jungen EU-Mitgliedstaaten im Zeitraum von 2008 bis 2022 fasst Abbildung 11 zusammen.

Abbildung 11: Straßenkabotage durch Verkehrsunternehmen aus der EU im Zeitraum von 2008 bis 2022 nach Herkunft in Mio. tkm



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

Quelle: Eurostat (Stand: 11.04.2024). Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

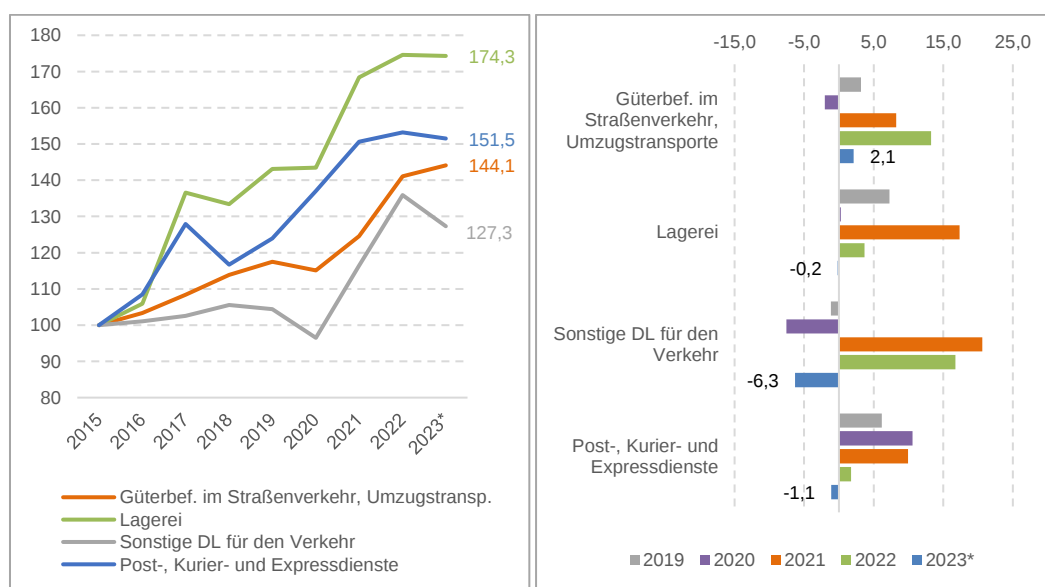
3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Trotz der hohen Nachfragerückgänge verzeichnete der Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßengüterverkehr, Umzugstransporte“ nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt noch ein Umsatzwachstum von rund 2,1 % (siehe Abbildung 12). Maßgeblich hierfür war die Entwicklung der Vertragsfrachten, die nach dem hohen Anstieg im Vorjahr zu Jahresbeginn 2023 nochmals deutlich anzogen und dem Wirtschaftszweig im 1. Quartal 2023 im Vorjahresvergleich ein Umsatzplus von rund 9,4 % bescherten. Angesichts eines hohen Laderaumangebots waren im weiteren Jahresverlauf keine größeren Preissteigerungen mehr erkennbar; vor dem Hintergrund einer schwachen Transportnachfrage blieben die Umsätze im 3. und 4. Quartal 2023 hinter jenen des Vorjahres zurück. Im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ sanken die Umsätze im Jahr 2023 im Vorjahresvergleich um rund 6,3 %, im Wirtschaftszweig „Post-, Kurier- und Expressdienste“ um rund 1,1 %. Der Wirtschaftszweig „Lagerei“ wies nach den Zuwächsen in den beiden Vorjahren im Jahr 2023 ebenfalls eine rückläufige Umsatzentwicklung auf. Das Negativwachstum betrug

Umsatz- und Ertragslage

knapp 0,2 % im Vergleich zum Jahr 2022. Nachdem die Lagerwirtschaft in der ersten Jahreshälfte 2023 noch eine sehr gute Auslastung der Lagerkapazitäten verzeichnet habe, sei die Nachfrage nach Lagerflächen nach Unternehmensangaben zum Jahresende hin teilweise gesunken und es sei zum Abbau von Lagerbeständen gekommen. Fallweise wurde im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes berichtet, dass sich der Abverkauf von Lagerware für den stationären Handel und den Onlinehandel in der zweiten Jahreshälfte schwieriger gestaltet habe. Begründet wurde dies u.a. mit der Inflation und einer gewissen Übersättigung der privaten Nachfrage nach der „Corona-Sonderkonjunktur“. Weiterhin ist erkennbar, dass große Teile der deutschen Wirtschaft aufgrund der Erfahrungen während der Corona-Pandemie ihre Vorratshaltung erhöht haben, mithin Pufferlager zur Gewährleistung der Logistikkettenstabilität nutzen.

Abbildung 12: Umsatzentwicklung in ausgewählten Wirtschaftszweigen, Index 2015=100 (linke Abbildung) und Veränderung gegenüber dem Vorjahr in % (rechte Abbildung)



* Vorläufige Ergebnisse.

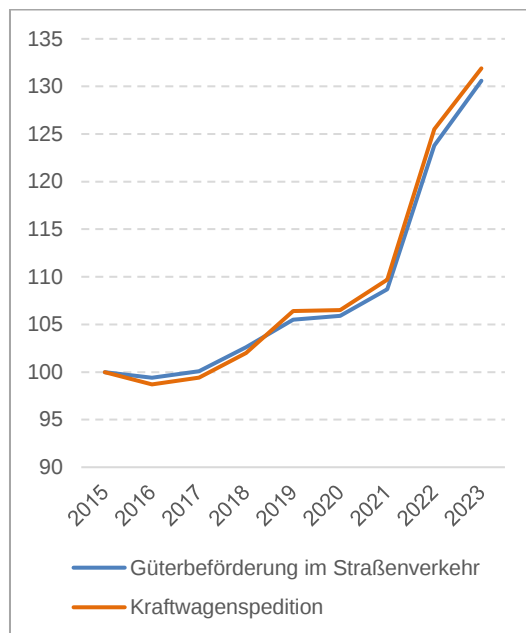
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die teils sehr hohen Kostensteigerungen im Jahr 2022 führten zu Jahresbeginn 2023 im Vorjahresvergleich nochmals zu einem hohen Anstieg der Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes legten sie im 1. Quartal 2023 im Vergleich zum 1. Quartal 2022 um rund 12,1 % zu. Angesichts der schwachen Transportnachfrage und eines hohen Laderaumangebots zeigte sich im weiteren Jahresverlauf vor allem im nationalen und internationalen Fernverkehr ein hoher Wettbewerbs- und Preisdruck, der neben mittel- und osteuropäischen Güterkraftverkehrsunternehmen zum Teil auch von deutschen Transportunternehmen, die ihre Dienstleistungen sehr günstig am Markt offerierten, erzeugt wurde. Am sehr volatilen Spotmarkt bewegten sich die Frachtraten, vor allem im Rückladungsbereich, auf einem Niveau, das sich nach Unternehmensangaben teilweise unter der Rentabilitätsgrenze deutscher Transportunternehmen befand. Generell war die Auftragsvergabe stark marginorientiert;

Entgeltentwicklung

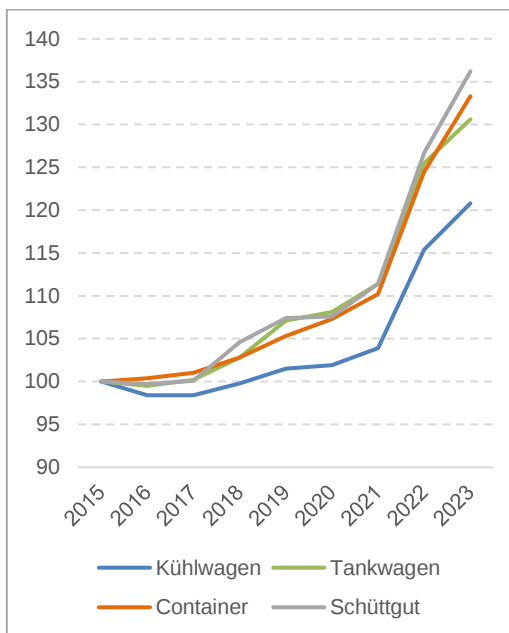
die Ausschreibungsintensität bei Festvergaben nahm zu. Bezogen auf das Gesamtjahr 2023 stiegen die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ im Vergleich zum Vorjahr um knapp 5,5 % und im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“ um rund 5,1 % (siehe Abbildung 13).⁹

Abbildung 13: 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 14: 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 14 differenziert die Erzeugerpreisentwicklung im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungen. Danach lagen die Erzeugerpreise im Jahr 2023 bei allen betrachteten Dienstleistungen über den Vorjahreswerten. So erhöhten sich im Jahr 2023 die Erzeugerpreise für Tankwagentransporte nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Vergleich zum Jahr 2022 um knapp 4,1 %. Im Segment der Containerbeförderungen stiegen die Entgelte im Vorjahresvergleich um knapp 7,1 % und im Bereich der Schüttguttransporte um 7,5 %. Beförderungen in Kühlfahrzeugen verteuerten sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 4,7 %. Entsprechend der Gesamtentwicklung wiesen die einzelnen Segmente nach Steigerungen zu Jahresbeginn im weiteren Jahresverlauf annähernd stagnierende Erzeugerpreisentwicklungen auf.

Entgelte nach
Dienstleistungsart

⁹ Im Wirtschaftszweig "Güterbeförderung im Straßenverkehr" fließen in die Preismessung Gütertransporte ein, die im Rahmen eines Frachtvertrags abgewickelt werden. Dies betrifft ebenso Speditionen, sofern sie über eigene Transportmittel verfügen und Beförderungen im Rahmen eines Frachtvertrags im Selbsteintritt ausführen. Der Preisindex im Segment „Kraftwagenspedition“ stellt dagegen die Entwicklung der Preise von Speditionsverträgen dar, die neben dem reinen Transportauftrag die Organisation von Straßengütertransporten zum Gegenstand haben. Mithin sind in diesem Index die Preise für die gebündelten Leistungen von Speditionen enthalten.

Nach Angaben der vom Bundesamt befragten Güterkraftverkehrsunternehmen waren die im Jahr 2022 und teilweise noch zu Jahresbeginn 2023 stark gestiegenen Vertragsfrachten zumeist nicht ausreichend, um die im Verlauf des Jahres 2023 gestiegenen Miet-, Lohn-, Finanzierungs-, Fahrzeugbeschaffungs- und -vorhaltekosten sowie Kosten für weitere Betriebsmittel vollumfänglich zu decken. Ein Kostentreiber blieben die Personalkosten. Im Rahmen neuer Tarifabschlüsse sowie von Stufenerhöhungen stiegen beispielsweise die tariflichen Stundenlohnsätze von Berufskraftfahrerinnen und -fahrern zu Beginn des Jahres 2023 in Nordrhein-Westfalen um knapp 4,8 % und im weiteren Jahresverlauf in Südbaden um rund 2,8 %. Angesichts des erklärten Ziels vieler Unternehmen, ihr Fahr- und Fachpersonal halten zu wollen, seien Lohnkürzungen nach Angaben von Befragten praktisch ausgeschlossen. Vielmehr könne benötigtes Personal überwiegend nur noch über Abwerbung durch verbesserte Lohnstrukturen und attraktivere Arbeitsbedingungen gewonnen werden. Nachdem der wahrgenommene Mangel an qualifizierten Fahrerinnen und Fahrern sowie weiteren Fachkräften im Zuge der Coronapandemie kurzfristig etwas in den Hintergrund getreten war, zählt er mittlerweile wieder zu den zentralen Herausforderungen im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe. Der demografische Wandel und die sinkende Anzahl an Bewerberinnen und Bewerbern stellten nach Unternehmensangaben hohe Herausforderungen bei der Personalgewinnung in nahezu allen Bereichen der Transport- und Logistikbranche dar. In diesem Zusammenhang wurden fallweise die bürokratischen Hürden (z.B. langwierige Prozesse bei der Anerkennung von Drittstaatenführerschein) für eine Anstellung von Fahrerinnen und Fahrern aus Nicht-EU-Staaten kritisiert.

Kostenentwicklung
- Personal

Die Mauterhöhung zum 01.12.2023, die gewerbeseitig zu großem Unmut führte und teilweise als indirekte Steuererhöhung empfunden wurde, führte unternehmensseitig sowohl direkt als auch indirekt zu hohen Belastungen der Liquiditätslage. Zwar konnten die höheren Mautkosten nach Erkenntnissen des Bundesamtes seitens der Transportwirtschaft für Lastkilometer an die verladende Wirtschaft überwiegend (nahezu) vollständig weiterbelastet werden. Teilweise wurde nur ein Teil der Mehrkosten vergütet; in selteneren Fällen wurde die Kostenübernahme gänzlich abgelehnt. Mitunter wurden die höheren Mautsätze erst zum Jahresbeginn 2024 im Rahmen neuer Jahresverträge eingepreist. Wesentlich schwieriger gestaltet sich für die Transportwirtschaft allerdings die Weitergabe der Mautkostensteigerungen für Leerkilometer sowie der Kosten für den erhöhten Kapitalbedarf. Zusätzlichen finanziellen Belastungen sind daher insbesondere Transportunternehmen mit hohen Leerfahrtenanteilen (z.B. Baustellenverkehre) ausgesetzt. Fallweise seien nach Unternehmensangaben Frachtratensteigerungen im unteren zweistelligen Prozentbereich zur vollständigen Deckung der höheren Mautkosten erforderlich. Generell führten die mautinduzierten Anpassungen der Frachtraten nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Unternehmensbefragungen zu einer geringeren bzw. fehlenden Akzeptanz der verladenden Wirtschaft, die o.g. Steigerungen bei weiteren Kostenarten in Form höherer Entgelte zu vergüten. Darüber hinaus stiegen infolge der Erhöhung unternehmensseitig die

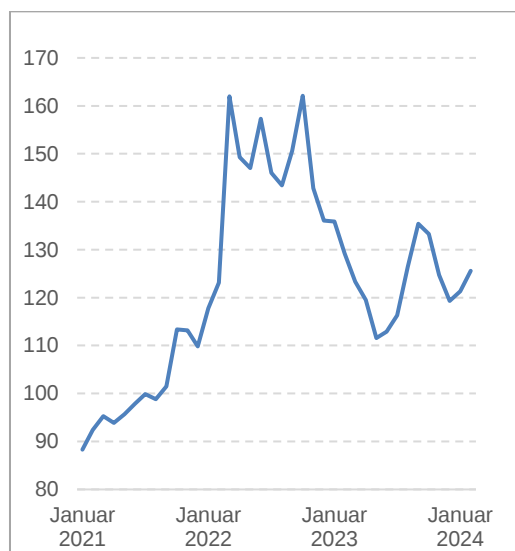
- Maut

Vorfinanzierungskosten für die Lkw-Maut. Angesichts des hohen Laderaumangebots war die Verhandlungsposition der Transport- und Logistikwirtschaft gegenüber ihren Auftraggebern zuletzt schwach.

Eine gewisse Entspannung zeigte sich im Jahr 2023 bei den Kraftstoffkosten. Nachdem die Preise für Dieseldieselfkraftstoff im 1. Halbjahr 2023 stetig gesunken waren, stiegen sie im dritten Quartal nochmals leicht an, bevor sie im vierten Quartal wieder eine rückläufige Tendenz aufwiesen (siehe Abbildung 15). Im Dezember 2023 lagen die Dieselpreise in etwa auf dem Niveau, das kurz vor Beginn des Ukraine-Krieges herrschte und somit im Vorjahresvergleich um rund 12,3 % unter dem entsprechenden Wert vom Dezember 2022. In der Spitze erreichte der Tagesdurchschnittspreis pro Liter Diesel im Jahr 2023 an öffentlichen Tankstellen 1,86 Euro (2022: 2,33 Euro / 2021: 1,58 Euro; siehe Abbildung 16). Insgesamt lagen die Preise für Dieseldieselfkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2023 im Durchschnitt um rund 20,8 % unter dem Jahresdurchschnitt 2022 und knapp 24,0 % über dem Jahresdurchschnitt von 2021. Zu Jahresbeginn 2024 sind die Kraftstoffpreise tendenziell leicht gestiegen, auch aufgrund der höheren CO₂-Bepreisung. Zwar greifen bei Preissteigerungen zumeist die vereinbarten Dieselpreisgleitklauseln, in der Regel jedoch erst mit zeitlicher Verzögerung. Unternehmensseitig entstehen mithin oftmals Vorfinanzierungskosten.

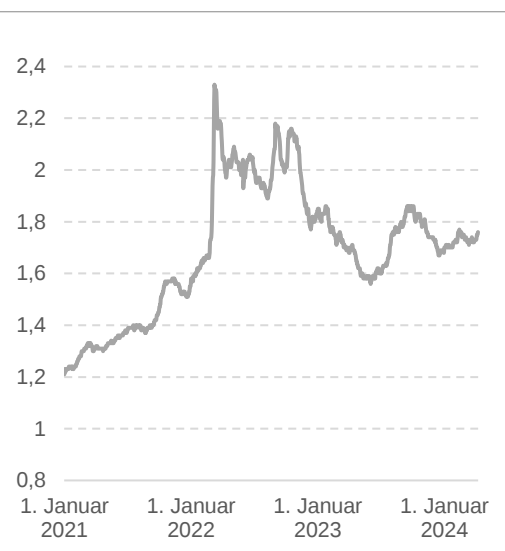
- Diesel

Abbildung 15: Erzeugerpreisentwicklung für Dieseldieselfkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher im Zeitraum von Januar 2021 bis Februar 2024 (Index 2021=100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 16: Tagesdurchschnittspreis in Euro pro Liter Diesel an öffentlichen Tankstellen



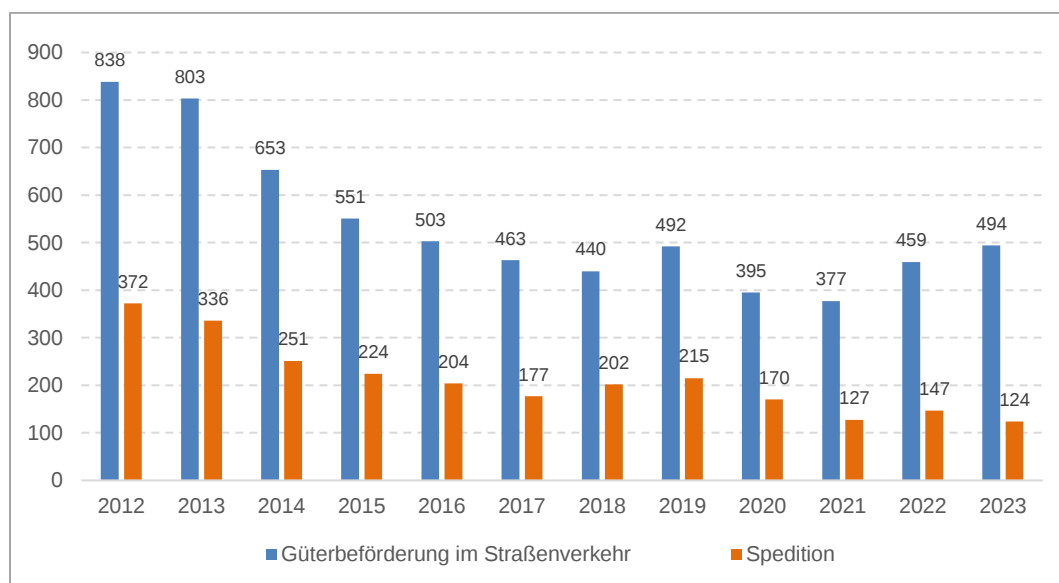
Quelle: Markttransparenzstelle für Kraftstoffe, zitiert nach: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Vor dem Hintergrund der skizzierten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklung gerieten die Renditen im Jahr 2023 zunehmend unter Druck. Da viele kleine und mittelständische Güterkraftverkehrsunternehmen über eine vergleichsweise geringe Eigenkapitaldecke verfügen, operierten nach Gewerbeangaben nicht wenige Unternehmen am

Insolvenzen

finanziellen Limit bzw. sahen sich in ihrer Existenz bedroht. Ein Teil der vom Bundesamt befragten Güterkraftverkehrsunternehmen schloss das Jahr 2023 nach eigenen Angaben mit Verlust ab. Die Anzahl der Insolvenzverfahren im Gewerbe stieg im Jahr 2023 erneut an. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sie sich im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 7,6 % auf insgesamt 494, im Wirtschaftszweig „Spedition“ sank sie hingegen um rund 15,6 % auf insgesamt 124 (siehe Abbildung 17). Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste stieg die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vergleichszeitraum um knapp 0,4 % auf insgesamt 259 und lag somit nahezu auf Vorjahresniveau. Aus Befragungen des Bundesamtes geht hervor, dass auch größere, alteingesessene Unternehmen von Insolvenzen betroffen sind. Weite Teile des deutschen Gewerbes rechnen angesichts des konjunkturellen Umfeldes und finanzieller Belastungen mit einer weiteren Marktkonsolidierung. Zudem komme es aufgrund des Fachkräftemangels, der organisches Wachstum erschwere, branchenintern vermehrt zu Übernahmen von mittelständischen Unternehmen, die wirtschaftliche Schwierigkeiten oder keine Nachfolgeregelung hätten.

Abbildung 17: Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen



Anmerkung: 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.

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 154 im Jahr 2022 auf 166 im Jahr 2023; branchenübergreifend erhöhte sie sich zeitgleich von 48 auf 60. 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 280 im Jahr 2022

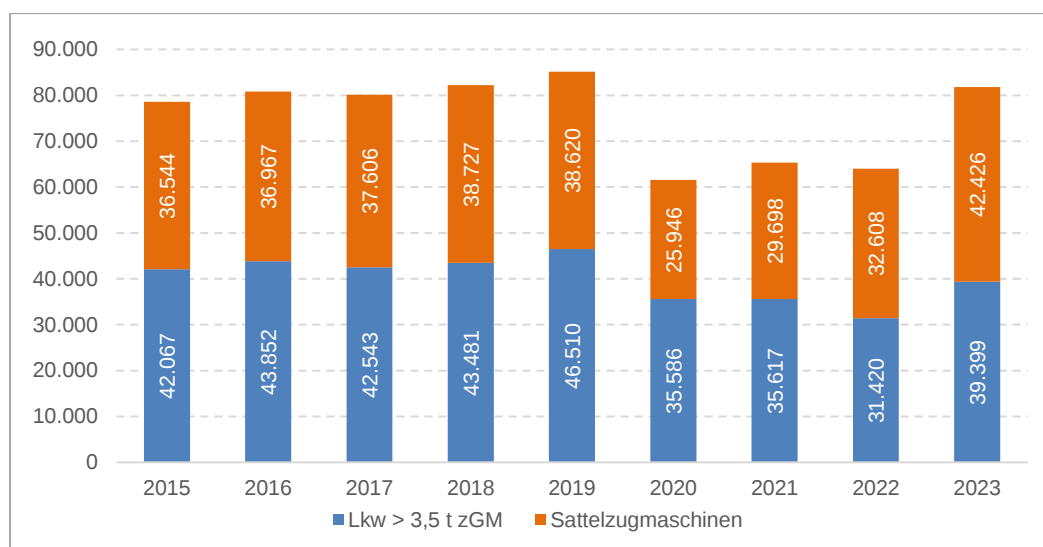
Insolvenz- und
Risikoquote

auf 291 im Jahr 2023. Im Durchschnitt über alle Branchen lag die Risikoquote im Jahr 2023 mit 143 ebenfalls über dem Vorjahresniveau (2022: 114).

Nachdem die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen und Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t im Zeitraum von 2020 bis 2022 deutlich unter dem Niveau der Vorjahre gelegen hatten, nahmen sie im Jahr 2023 sichtbar zu. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes bewegten sich die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t im Jahr 2023 mit insgesamt 39.399 um knapp 25,4 % über dem Vorjahresniveau. Die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen stiegen im Vergleichszeitraum um rund 30,1 % auf insgesamt 42.426 an (siehe Abbildung 18). Kumuliert bewegte sich der Stand der Neuzulassungen damit wieder in etwa auf Vorkrisen-Niveau. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass Erneuerungszyklen aufgrund von Lieferverzögerungen in den Vorjahren teilweise erst im Laufe des Jahres 2023 abgeschlossen, Altfahrzeuge mithin länger als üblich eingesetzt wurden. Trotz des Anstieges der Neuzulassungen war die Investitionsneigung im Gewerbe nach Ergebnissen von Unternehmensbefragungen des Bundesamtes angesichts unsicherer Konjunkturaussichten, fehlender Planungssicherheit, z.B. bezüglich künftiger Antriebskonzepte, und steigender Finanzierungskosten im Jahr 2023 verhalten, Ersatzinvestitionen dominierten, auch aufgrund des Fachkräftemangels. Teilweise wurden Fahrzeuginvestitionen verschoben oder ganz gestrichen, Haltezeiten von Bestandsfahrzeugen – auch aufgrund teils hoher Preise bei Neufahrzeugen – mithin verlängert. Manche Unternehmen berichteten vom Abbau des Eigenfuhrparks als Kostensenkungsmaßnahme und als Reaktion auf den betrieblichen Fahrermangel.

Fahrzeug-
investitionen

Abbildung 18: Neuzulassungen von Lkw über 3,5 t zGM und Sattelzugmaschinen seit 2015



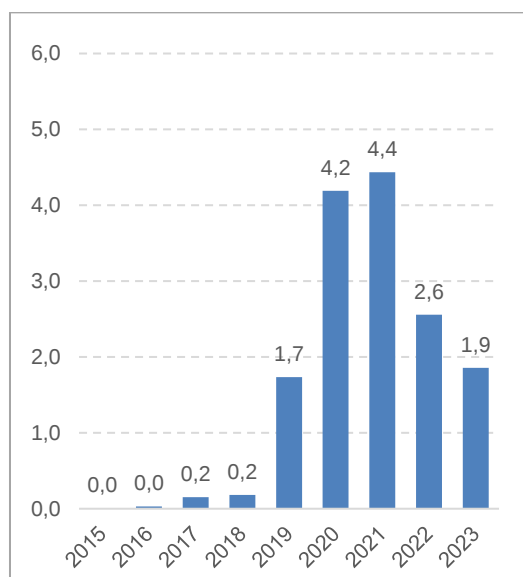
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Bei den Fuhrparkinvestitionen dominieren konventionelle Dieselfahrzeuge. Der Anteil der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb an der Gesamtzahl der neu zugelassenen Sattel-

Fahrzeuge mit alter-
nativen Antrieben

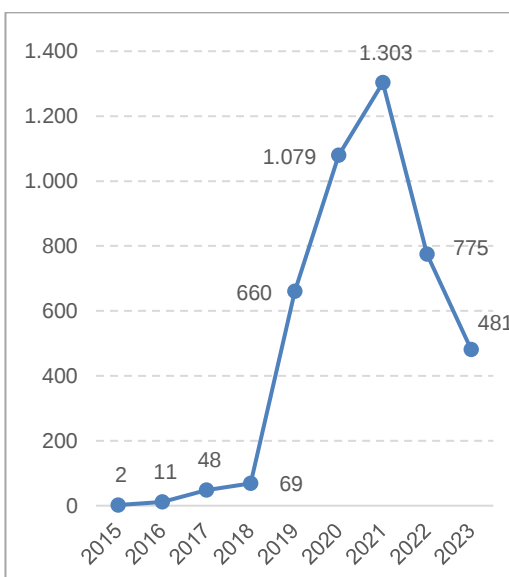
zugmaschinen lag im Jahr 2023 bei knapp 1,9 % und fiel damit niedriger aus als im Vorjahr (2022: 2,6 %) (siehe Abbildung 19). Insgesamt bezifferten sich die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen mit alternativem Antrieb in den Jahren 2022 und 2023 auf 834 bzw. 787 Einheiten. Der weit überwiegende Teil hiervon entfällt auf gasbetriebene Sattelzugmaschinen. Deren Neuzulassungen erreichten im Jahr 2021 mit 1.303 ihren vorläufigen Höhepunkt, bevor sie im Jahr 2022 auf 775 und im Jahr 2023 auf 481 zurückgingen (siehe Abbildung 20). 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, starke Preisschwankungen bei LNG/CNG sowie das Ende der Mautbefreiung zum 31.12.2023 hat die Anschaffung von gasbetriebenen Fahrzeugen nach Unternehmensangaben deutlich an Attraktivität verloren. Nach Angaben von Unternehmen, die gasbetriebene Fahrzeuge in ihren Fuhrpark aufgenommen haben, waren diese Fahrzeuge aufgrund der wesentlich höheren Anschaffungskosten zumeist nur aufgrund der Mautbefreiung und der staatlichen Förderung rentabel einsetzbar. Bei Sattelzugmaschinen mit Elektro-Antrieb (einschließlich Plug-in-Hybrid) war im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg der Neuzulassungen um rund 425,8 % auf 305 (2022: 58) zu verzeichnen. Investitionen in diese Fahrzeuge erfolgen nach Erkenntnissen des Bundesamtes in der Regel nur auf Kundenanforderung und in Verbindung mit einer Förderung. Eine kurzfristige Umstellung des Fuhrparks auf E-Mobilität scheiterte laut befragter Unternehmen bislang an fehlenden alltags- und wettbewerbstauglichen Rahmenbedingungen sowie hohen, nicht wettbewerbsfähigen Anschaffungskosten.

Abbildung 19: Anteil von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb an den Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen seit 2015, Angaben in %



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

Abbildung 20: Jährliche Anzahl der neu zugelassenen, gasbetriebenen Sattelzugmaschinen



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

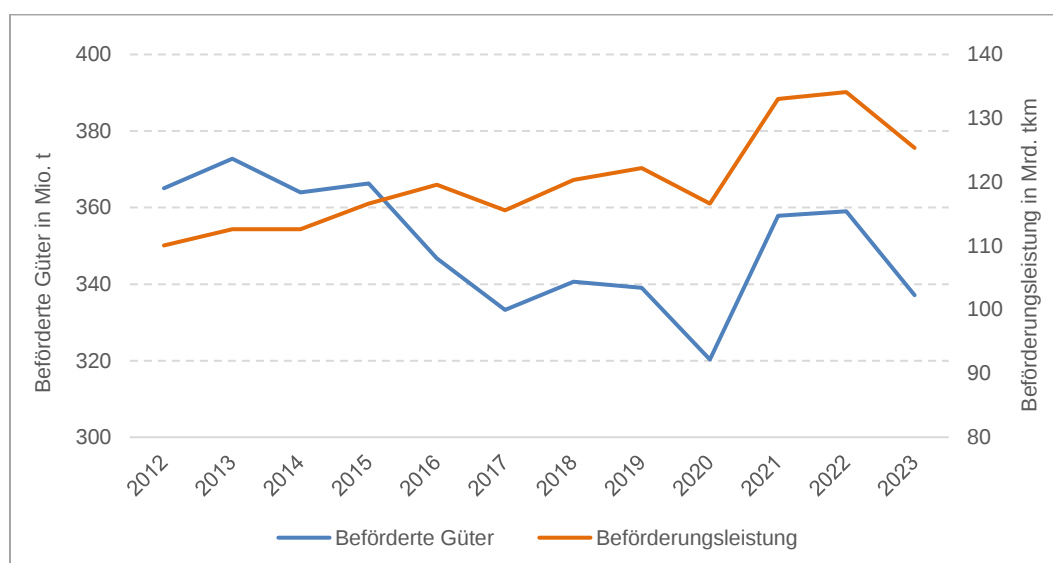
4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2023 von den größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt rund 337,1 Mio. t Güter befördert; im Vergleich zum Jahr 2022 entsprach dies einem Minus von rund 6,1 %. Die Verkehrsleistung sank im Vergleichszeitraum um rund 6,5 % auf rund 125,4 Mrd. tkm (siehe Abbildung 21).^{10,11} Maßgeblich für die Rückgänge war vor allem eine geringere Beförderungsnachfrage für Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (t: -12,4 %; tkm: -13,2 %), Erze, Steine und Erden sowie sonstige Bergbauerzeugnisse (t: -7,6 %; tkm: -7,1 %), Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse (t: -19,2 %; tkm: -19,7 %) und Metalle und Metallerzeugnisse (t: -5,7 %; tkm: -6,6 %). Die aufkommensstarke Güterabteilung „Nicht identifizierbare Güter“, in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, verzeichnete ebenfalls deutliche Rückgänge (t: -8,0 %; tkm: -7,7 %). Diese Rückgänge konnten durch eine höhere Beförderungsnachfrage für Fahrzeuge (t: +14,9 %; tkm: +14,2 %) sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (t: +1,0 %; tkm: +6,0 %) nicht kompensiert werden.

Gesamtverkehr

Abbildung 21: Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Deutschland im Zeitraum von 2012 bis 2023¹



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.

¹⁰ 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).

¹¹ Mit dem Berichtsmonat Januar 2024 erfolgte von Seiten des Statistischen Bundesamtes eine außerplanmäßige Revision der Ergebnisse des Schienengüterverkehrs zurück bis einschließlich Berichtsjahr 2016. Betroffen hierbei ist das Erhebungsmerkmal Beförderungsleistung. Grund für die Revision ist eine Verbesserung der Meldungen aufgrund neuer technischer Möglichkeiten auf Seiten der Auskunftspflichtigen, die eine bessere Übereinstimmung der Meldedaten mit den Konzepten der Verkehrsstatistik ermöglichen.

Wie Tabelle 9 zu entnehmen ist, verzeichneten im Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2023 alle Hauptverkehrsverbindungen im Vorjahresvergleich hohe Mengen- und Leistungsrückgänge. Im aufkommensträchtigen Binnenverkehr lag das Beförderungsaufkommen im Jahr 2023 mit rund 218,9 Mio. t um rund 5,7 % unter dem Vorjahresniveau (2022: 232,1 Mio. t); die Verkehrsleistung blieb mit rund 62,1 Mrd. tkm um rund 5,8 % dahinter zurück. Mengen- und Leistungsrückgängen u.a. in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (t: -12,6 %; tkm: -15,2 %), „Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse“ (t: -6,9 %; tkm: -7,0 %) sowie „Sonstige Mineralerzeugnisse“ (t: -12,1 %; tkm: -19,8 %) standen im Binnenverkehr im Vergleichszeitraum Zuwächse u.a. bei Fahrzeugen (t: +12,0 %, tkm: +15,9 %) gegenüber.

Hauptverkehrsverbindungen
- Binnenverkehr

Tabelle 9: Schienengüterverkehr im öffentlichen Verkehr in Deutschland in den Jahren 2022 und 2023 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2022	2023	Δ in %	2022	2023	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Binnenverkehr	232,1	218,9	-5,7	65,9	62,1	-5,8
Grenzüberschreitend	104,9	96,9	-7,6	53,3	48,9	-8,4
<i>darunter:</i> Versand	48,1	44,9	-6,7	26,0	23,8	-8,5
<i>darunter:</i> Empfang	56,7	52,0	-8,3	27,3	25,1	-8,3
Durchgangsverkehr	22,1	21,3	-3,5	14,9	14,4	-3,2
Insgesamt	359,0	337,1	-6,1	134,1	125,4	-6,5

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 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 8,0 Mio. t bzw. rund 7,6 % auf rund 96,9 Mio. t, die Verkehrsleistung nahm um rund 4,5 Mrd. tkm bzw. rund 8,4 % auf insgesamt rund 48,9 Mrd. tkm ab. Einerseits profitierten die grenzüberschreitenden Verkehre von den im Vorjahresvergleich deutlichen Zuwächsen in den Güterabteilungen „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft“ (t: +13,7 %; tkm: +3,8 %) und „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (t: +4,2 %; tkm: +5,0 %) sowie bei Fahrzeugen (t: +17,8 %, tkm: +5,3 %). Andererseits verzeichneten sie im Vorjahresvergleich hohe Rückgänge in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (t: -11,9 %; tkm: -11,2 %), „Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse“ (t: -10,7 %; tkm: -8,5 %), „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ (t: -29,8 %; tkm: -33,9 %) sowie „Metalle und Metallerzeugnisse“ (t: -10,4 %; tkm: -8,6 %).

- Grenzüberschreitender Versand und Empfang

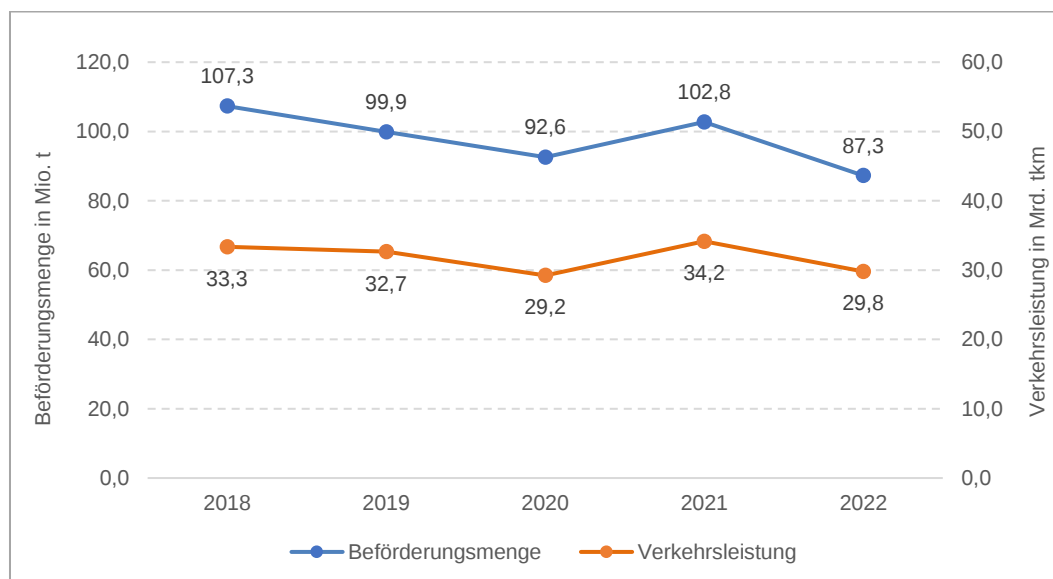
Die geringsten absoluten und prozentualen Abnahmen verzeichneten im Jahr 2023 die Durchgangsverkehre. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Beförderungsmenge um rund 3,5 % auf rund 21,3 Mio. t; die Verkehrsleistung im Transit durch Deutschland nahm um rund 3,2 % auf rund 14,4 Mrd. tkm ab. Maßgeblich waren deutliche Rückgänge u.a. bei Beförderungen von Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnissen (t: -20,3 %; tkm: -18,0 %), Kokerei- und Mineralölzeugnissen (t: -17,0 %; tkm: 31,4 %) sowie Metallen und Metallerzeugnissen (t: -8,6 %; tkm: -3,9 %). Beförderungen von Gütern der Abteilung „Gutart unbekannt“, auf die ein Großteil der Durchgangsverkehre entfällt, stagnierten im Jahr 2023 annähernd (t: -0,2 %; tkm: +0,6 %). Ein Wachstum zeigte sich im Vergleich zum Jahr 2022 beim Transport von Fahrzeugen (t: +32,8 %; tkm: +32,3 %).

- Durchgangsverkehr

Abbildung 22 stellt die Entwicklung der Beförderungsmenge und Verkehrsleistung großer Unternehmen im Waggonladungsverkehr im Zeitraum von 2018 bis 2022 dar; Werte für das Jahr 2023 liegen aktuell noch nicht vor. Erkennbar ist eine rückläufige Entwicklung im Zeitraum von 2018 bis 2020, gefolgt von einem Anstieg im Jahr 2021 und einem neuerlichen Rückgang im Jahr 2022. Mit rund 87,3 Mio. t war im Jahr 2022 die geringste Beförderungsmenge im Waggonladungsverkehr im gesamten Betrachtungszeitraum zu verzeichnen, die Verkehrsleistung bildete mit rund 29,8 Mrd. tkm den zweithöchsten Wert.

Waggonladungsverkehr

Abbildung 22: Beförderungsmenge und Verkehrsleistung großer Unternehmen im Waggonladungsverkehr im Zeitraum von 2018 bis 2022



Quelle Statistisches Bundesamt.

Von den Nachfragerückgängen im Schienengüterverkehr in Deutschland waren im Jahr 2023 die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in geringerem Maße betroffen als die bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach Unternehmensangaben sank die Verkehrsleistung der deutschen Gesellschaften der DB Cargo AG im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 12,9 % auf rund 51,9 Mrd. tkm; die Beförde-

Bundeseigene /
nicht-bundeseigene
Eisenbahnen

rungsmenge nahm um rund 11,8 % auf rund 163,7 Mio. t ab.¹² Der Anteil der Unternehmen des DB-Konzerns an der Gesamtverkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland erreichte im Jahr 2023 nach Angaben der Deutschen Bahn AG rund 38 %, im Jahr 2022 lag der Anteilswert bei knapp 41 %.¹³

4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

In einem Marktumfeld, das nach Unternehmensangaben im Jahr 2023 durch eine hohe intra- und intermodale Wettbewerbsintensität geprägt war, berichteten die vom Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen angesichts der skizzierten gesamt- und verkehrswirtschaftlichen Entwicklung überwiegend von einer verschlechterten Auftragslage. Der allgemeine Rückgang der Verkehrsnachfrage führte in Verbindung mit einem hohen Angebot an Laderaum nach Unternehmensangaben seitens des Straßengüterverkehrs zu einem starken Wettbewerbs- und Preisdruck, infolgedessen es nach Unternehmensangaben auch zu Verlagerungen von Bahntransporten auf die Straße kam. Die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ stiegen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 trotz der hohen Nachfragerückgänge insgesamt um rund 9,9 % und erreichten damit ihr höchstes Niveau seit Jahren (siehe Abbildung 23). Allerdings fiel die Umsatzentwicklung auf Unternehmensebene nach Ergebnissen der Unternehmensbefragungen des Bundesamtes uneinheitlich aus. Maßgeblich für das Umsatzwachstum war der im Vorjahresvergleich hohe Anstieg der Frachtraten, der durch deutliche Kostenanstiege bei Energie, Löhnen und Gehältern, Werkstattleistungen, Ersatzteilen und weiteren Betriebsmitteln sowie höhere Finanzierungskosten befördert wurde. Nach Unternehmensangaben waren die Frachtenanstiege allerdings nicht in allen Fällen kostendeckend. Im Rahmen von Unternehmensbefragungen des Bundesamtes berichteten nicht-bundeseigene Eisenbahnen im Jahr 2023 überwiegend von einer Verschlechterung ihrer Ertragslage im Vergleich zum Vorjahr; von existenzbedrohenden Lagen wurde gleichwohl nicht berichtet. Positiv herausgehoben mit Blick auf die eigene wirtschaftliche Lage wurde erneut die Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr. Die DB Cargo AG verzeichnete nach eigenen Angaben im Jahr 2023 eine Steigerung ihres Außenumsatzes im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 5,6 % auf knapp 5,3 Mrd. Euro; das operative Ergebnis (EBIT) verbesserte sich von -665 Mio. Euro im Jahr 2022 auf -467 Mio. Euro im Jahr 2023.¹⁴

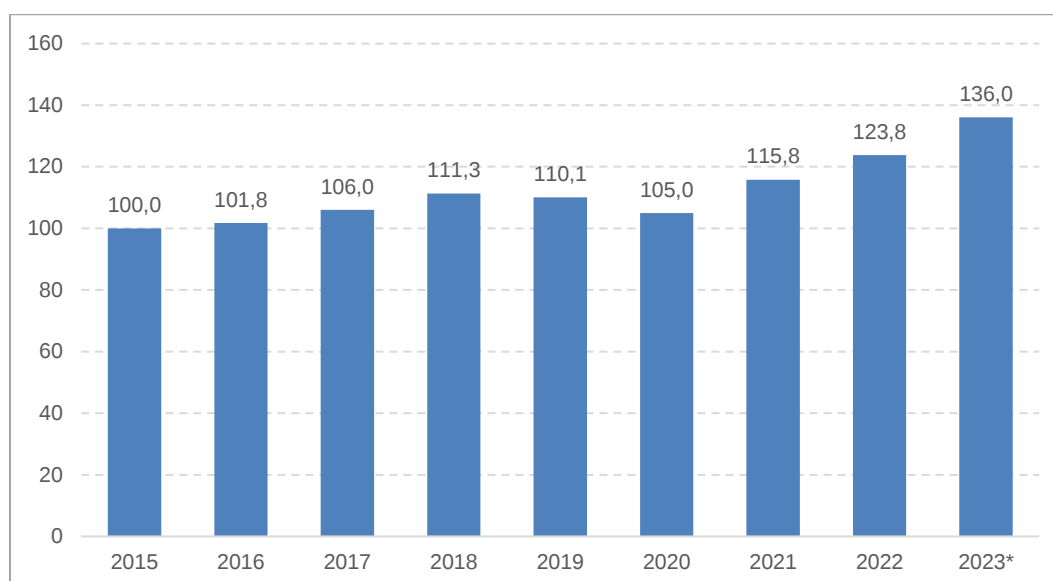
Umsatz und Ertragslage

¹² Siehe Deutsche Bahn AG: Daten & Fakten 2023, S. 21, Berlin 2024.

¹³ Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2023, S. 121, Berlin 2024.

¹⁴ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten & Fakten 2023, S. 21, Berlin 2024.

Abbildung 23: Index des Umsatzes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ (2015 = 100)



* Vorläufige Ergebnisse.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhten sich die Entgelte für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 segmentübergreifend im Durchschnitt um rund 17,5 % (siehe Tabelle 10). Sowohl im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre (+19,4 %) als auch für Traktionsleistungen und Kombinierte Verkehre (+11,0 %) zeigten sich im Vergleichszeitraum zweistellige prozentuale Preisanstiege. Noch höher fielen die Entgeltsteigerungen für speditionelle Dienstleistungen im Bahnbereich aus. Diesbezüglich weist der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2023 Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von rund 21,4 % aus.

Entgeltentwicklung

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

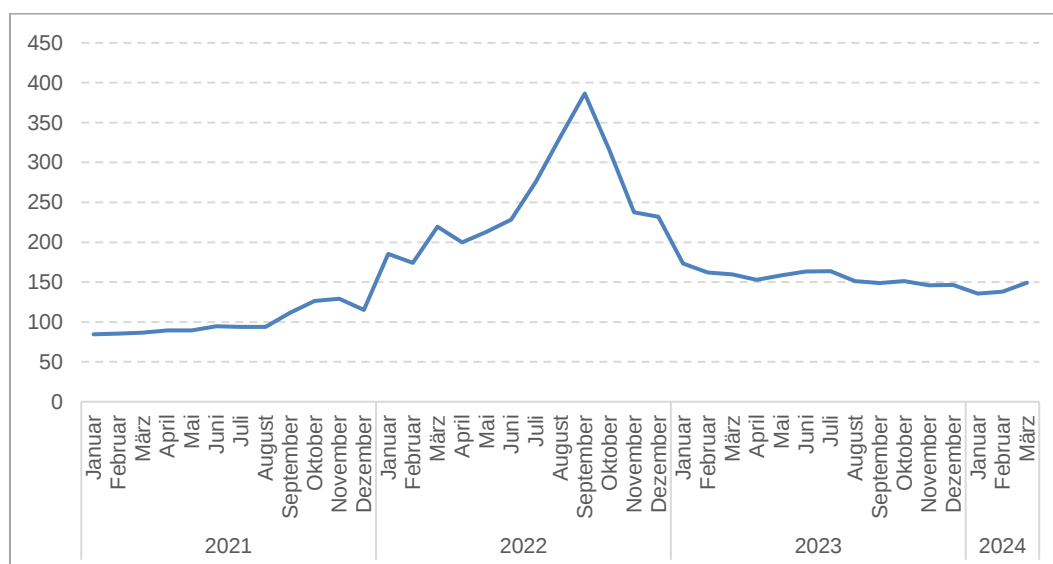
Jahr	Gesamtindex	darunter:	
		Einzelwagen- und Ganzzugverkehre	Traktionsleistungen, Kombinierte Verkehre
2015	100,0	100,0	100,0
2016	100,7	100,9	100,1
2017	100,9	101,2	100,1
2018	102,4	102,9	100,7
2019	104,1	104,1	104,0
2020	105,8	105,8	106,0
2021	106,1	106,1	106,2
2022	109,1	109,1	109,3
2023	128,2	130,3	121,3

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Die Ergebnisse des Erzeugerpreisindex decken sich mit Erkenntnissen des Bundesamtes aus Befragungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, nach denen ein Großteil der Befragten nach eigenen Angaben – nach vergleichsweise moderaten Anstiegen in den Vorjahren – im Jahr 2023 deutliche Entgelterhöhungen am Markt durchsetzen konnte. Maßgeblich waren insbesondere die teils sehr hohen Kostensteigerungen bei Energie, Lokmieten, Fahrzeugbetrieb und -unterhalt, Fremdleistungen (u.a. Leihpersonal) sowie Löhnen und Gehältern. Der Erzeugerpreisindex des Statistischen Bundesamtes für Bahnstrom, hier für den Bereich des Schienengüterverkehrs, der ein Indikator für die Kostenentwicklung bei Energie ist, ist zwar seit seinem zwischenzeitlichen Höhepunkt im August 2022 deutlich gesunken und lag im März 2024 wieder etwa auf dem Niveau vom Herbst 2021 (siehe Abbildung 24). Allerdings berichteten nicht wenige Eisenbahnverkehrsunternehmen im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes, dass langfristige Stromverträge zu Jahresbeginn 2023 ausgelaufen seien und neue Verträge mit höheren Preisen abgeschlossen werden mussten. Fallweise sei hierdurch der Anteil der Stromkosten an den gesamten Traktionskosten von einem Viertel auf über ein Drittel gestiegen. Im Jahresdurchschnitt lag der Erzeugerpreisindex für Bahnstrom im Jahr 2023 um rund 37,4 % unter dem Niveau des Jahres 2022, aber immer noch um rund 56,5 % über dem Niveau des Jahres 2021. Die mit dem Strompreisbremsegesetz (StromPBG) vom 20. Dezember 2022 eingeführte Strompreisbremse wirkte nach Unternehmensangaben durch den Rückgang der Strompreise im Jahr 2023 nur bedingt kostendämpfend; rückblickend auf die Hochpreisphase im Jahr 2022 habe sie keine Entlastung gebracht.

Kostenentwicklung
- elektrischer Strom
(Börsenpreis)

Abbildung 24: Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte – Bahnstrom, Schienengüterverkehr (Index 2021 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Im Zuge von Tarifverhandlungen stiegen die Löhne und Gehälter im Eisenbahnsektor im Jahr 2023 weiter an. So gab die Ende August 2023 zwischen der DB AG und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) getroffene Tarifeinigung der Lohnspirale weitere

- Löhne, Gehälter
und Finanzierung

Nahrung. Die im 4. Quartal 2023 begonnenen Tarifverhandlungen zwischen der DB AG und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL), die von mehreren Warnstreiks begleitet wurden, wurden erst im Frühjahr 2024 mit einem neuen Tarifabschluss beendet. Teilweise gaben Eisenbahnverkehrsunternehmen an, zwecks Bindung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern übertarifliche 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 höheren Finanzierungskosten aufgrund gestiegener Kreditzinsen berichtet. Die Investitionsneigung ist vielfach gedämpft; vereinzelt berichteten Unternehmen von einer Zurückhaltung des Bankensektors bei der Finanzierung geplanter Investitionsvorhaben. Kostensteigerungen zeigten sich des Weiteren bei Versicherungsverträgen, Werkstattleistungen und Ersatzteilen.¹⁵ Die bereits im Vorjahr zu beobachtenden Erschwernisse bei der Versorgung mit Ersatzteilen für die Instandhaltung des Lokfuhrparks und Werkstattleistungen waren auch im Jahr 2023 noch nicht vollumfänglich ausgestanden. 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 2023 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 galt zunächst bis zum 30.06.2023 und wurde im Juni 2023 bis zum 30.11.2024 verlängert. In diesem Zusammenhang wurde von den Branchenvertreterinnen und -vertretern der Bundeshaushalt 2024 stark kritisiert, der u.a. Kürzungen bei Förder- und Investitionsmitteln für den Schienengüterverkehr beinhaltete, u.a. die Reduzierung der Trassenpreisförderung und die Kürzung von Baukostenzuschüssen für Investitionen in die Schienenwege der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen. Generell kommen bei einem Gutteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei langfristig geschlossenen Beförderungsverträgen sogenannte Gleitklauseln zur Anwendung, d.h. Vereinbarungen, nach denen die Höhe einer Zahlung nach einer bestimmten Frist den veränderten Kosten angepasst wird. Diese Klauseln beziehen sich dabei nicht ausschließlich auf Verbrauchsstoffe, sondern können fallweise auch Aufwendungen für Personal und die Infrastrukturnutzung bzw. einen allgemeinen Inflationsausgleich umfassen.

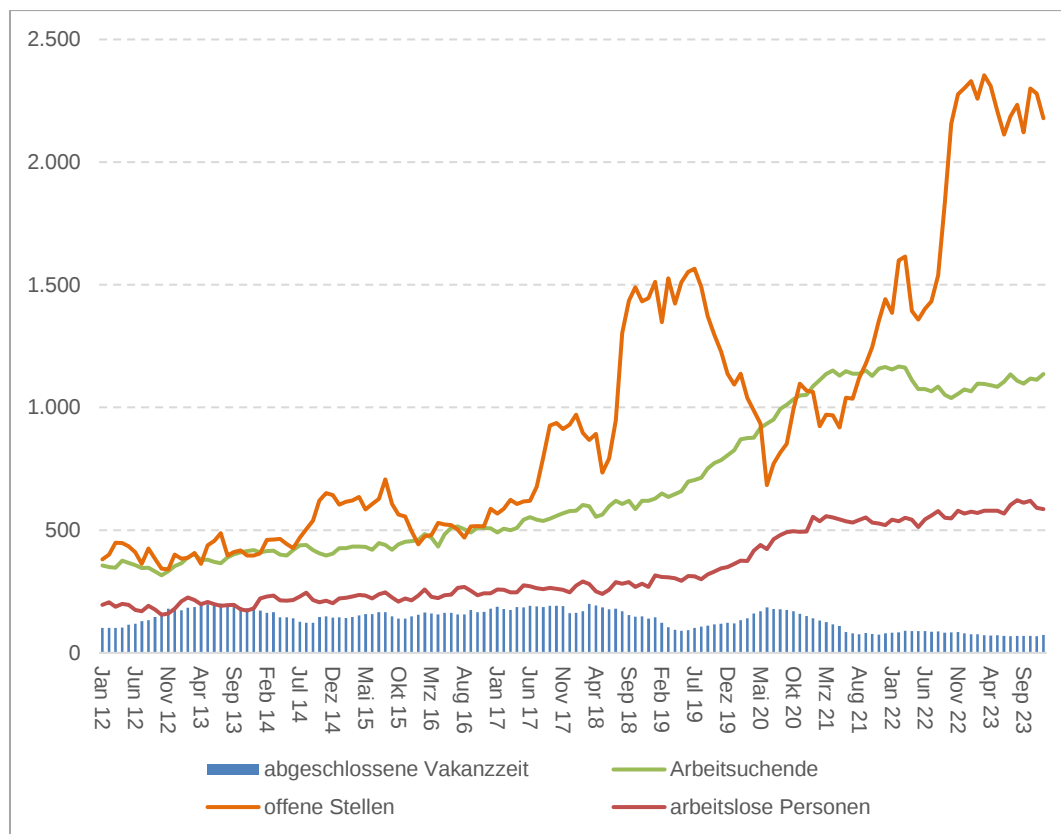
Nachdem das bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldete Stellenangebot für Schienenfahrzeugführerinnen und -führer im Vorfeld und im Zuge der Corona-Pandemie vorübergehend gesunken war, weist es seit Mitte des Jahres 2020 in der Tendenz wieder deutliche Zunahmen auf (siehe Abbildung 25). Im Dezember 2023 lag die Zahl der gemeldeten Stellen mit insgesamt 2.179 allerdings um rund 5,3 % unter dem Wert des entsprechen-

Arbeitsmarkt-
entwicklung

¹⁵ Bei der DB Cargo AG erhöhten sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 nach eigenen Angaben der Materialaufwand um 1,4 %, der Personalaufwand um 4,5 % und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 6,0 %. Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2023, S. 141, Berlin 2024.

den Vorjahresmonats (Dezember 2022: 2.302). Seit September 2021 liegt die Zahl der offenen Stellen dauerhaft über der Zahl der arbeitssuchenden Fahrzeugführerinnen und -führer. Die anhaltend hohe Nachfrage nach Lokführerinnen und Lokführern 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 Unternehmen selbst ausbildeten, 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 wachsenden Diskrepanz zwischen offenen Stellen und Arbeitslosen bzw. Arbeitssuchenden mit dem Zielberuf „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ unterlag die abgeschlossene Vakanzzeit im Jahr 2023 lediglich geringeren Schwankungen; sie bewegte sich im Bereich von 67 bis 76 Tagen und fiel damit niedriger aus als im Jahr 2022 mit 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.

Abbildung 25: Anzahl der offenen Stellen, Arbeitssuchenden und arbeitslosen Personen sowie Vakanzzeiten in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2023



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Ein Großteil der im Rahmen der Marktbeobachtung des Bundesamtes befragten Eisenbahnverkehrsunternehmen bemängelt weiterhin 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. Beeinträchtigungen erwuchsen diesbezüglich des Weiteren aus Streiks im Rahmen der o.g. Tarifverhandlungen der DB AG sowie aufgrund von Sperrungen bzw. Einschränkungen des Güterbahnverkehrs im Bereich des Gotthard-Basistunnels infolge eines Zugunglücks im August 2023. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG stieg die Pünktlichkeit von DB Cargo dennoch von rund 66,3 % im Jahr 2022 auf rund 69,7 % im Jahr 2023.¹⁶ Der von der Deutschen Bahn AG veröffentlichte Kundenzufriedenheits-Index von DB Cargo, der in Schulnoten gemessen wird, veränderte sich von 2,7 im Jahr 2022 auf 2,8 im Jahr 2023.

Schieneninfrastruktur

4.3 Kombinierte Verkehr Straße - Schiene

Nachdem die Mengen- und Leistungswerte¹⁷ im Kombinierten Verkehr im Jahr 2022 neue Höchststände erreicht hatten, nahmen sie im Jahr 2023 ebenso wie die Anzahl der transportierten Ladeeinheiten im Vergleich zum Vorjahr deutlich ab. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2023 im Kombinierten Verkehr in Deutschland von größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen¹⁸ knapp 5,6 Mio. Ladeeinheiten befördert, rund 7,0 % weniger als im Jahr 2022. Die beförderte Tonnage sank im Vergleichszeit-

Gesamtentwicklung

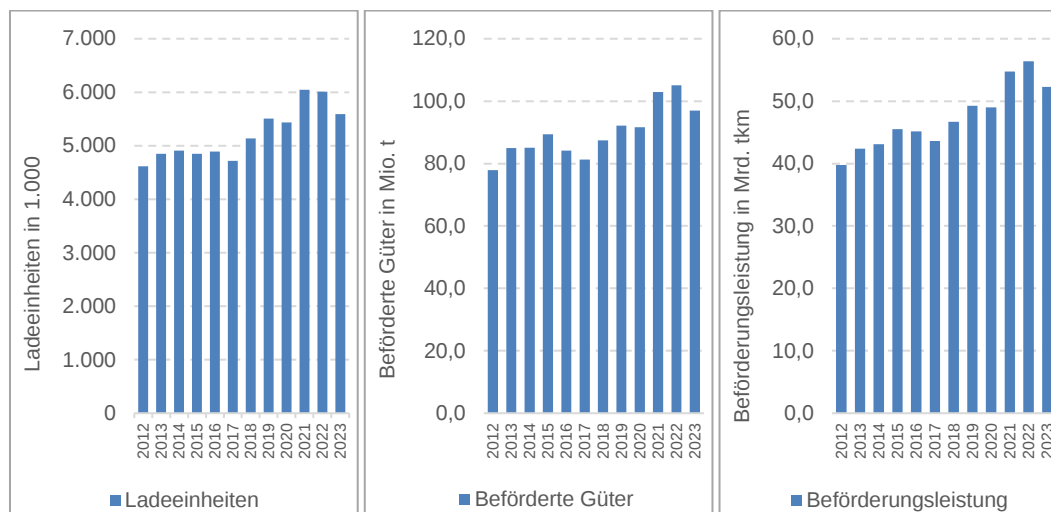
¹⁶ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2023, S. 22, Berlin 2024.

¹⁷ Mit dem Berichtsmonat Januar 2024 erfolgte von Seiten des Statistischen Bundesamtes eine außerplanmäßige Revision der Ergebnisse des Schienengüterverkehrs zurück bis einschließlich Berichtsjahr 2016. Betroffen hierbei ist das Erhebungsmerkmal Beförderungsleistung. Grund für die Revision ist eine Verbesserung der Meldungen aufgrund neuer technischer Möglichkeiten auf Seiten der Auskunftspflichtigen, die eine bessere Übereinstimmung der Meldedaten mit den Konzepten der Verkehrsstatistik ermöglichen.

¹⁸ Ausschließlich größere Unternehmen, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

raum um rund 7,7 % auf rund 97,0 Mio. t, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 7,3 % auf rund 52,3 Mrd. tkm.

Abbildung 26: Kombinierte Verkehr im Zeitraum von 2012 bis 2023 nach Ladeeinheiten, beförderten Gütern und Beförderungsleistung



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 11 zu entnehmen ist, verzeichneten im Vergleichszeitraum alle Hauptverkehrsrelationen Rückgänge bei allen genannten Leistungswerten. Während diese im Durchgangsverkehr unterdurchschnittlich ausfielen, verzeichneten der grenzüberschreitende Empfang und Versand insgesamt überdurchschnittliche Abnahmen. Insgesamt nahm die Anzahl der im grenzüberschreitenden Versand und Empfang transportierten Ladeeinheiten im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 9,6 % ab, die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung sanken um rund 7,8 % bzw. rund 8,0 %. Im Binnenverkehr nahm die Anzahl der transportierten Ladeeinheiten im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 mit einem Minus von rund 6,0 % zwar unterdurchschnittlich ab, die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung sanken mit rund 10,0 % bzw. 9,6 % allerdings überproportional.

Tabelle 11: Kombinierte Güterverkehr in den Jahren 2022 und 2023 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	2022	2023		2022	2023		2022	2023	
Binnenverkehr	2.989	2.810	-6,0	44,1	39,7	-10,0	21,3	19,3	-9,6
Grenzüberschreitend	2.307	2.086	-9,6	46,1	42,6	-7,8	26	24	-8,0
darunter: Versand	1.147	1.031	-10,1	24,2	22,2	-8,2	13,4	12,2	-8,8
darunter: Empfang	1.160	1.055	-9,1	21,9	20,3	-7,2	12,2	11,4	-7,2
Durchgangsverkehr	716	698	-2,6	14,9	14,8	-0,8	9,4	9,4	-0,2
Insgesamt	6.012	5.593	-7,0	105,1	97,0	-7,7	56,4	52,3	-7,3

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

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 12 differenziert das Beförderungsaufkommen an Containern und Wechselbehältern, Sattelanhängern (unbegleitet) und Lkw bzw. Sattelzügen (begleitet) im Eisenbahnverkehr nach Beladungszustand. Im Vergleich der Jahre 2022 und 2023 hat sich das Verhältnis zwischen beladenen und unbeladenen Ladungsträgern demnach nicht signifikant verändert. So lag es bei Containern und Wechselbehältern bei rund 75 % zu 25 %; bei unbegleiteten Sattelanhängern sowie begleiteten Lkw bzw. Sattelzügen jeweils bei rund 90 % (beladen) zu 10 % (unbeladen).

KV nach Beladungszustand

Tabelle 12: Beförderungen von Containern/Wechselbehältern, Sattelzuganhängern (unbegleitet) und Lkw/Sattelzügen (begleitet) im Eisenbahnverkehr nach Beladungszustand für die Jahre 2022 und 2023, Anzahl in 1.000

Jahr	Container / Wechselbehälter			Kraftfahrzeuge - Sattelzuganhänger (unbegleitet)			Kraftfahrzeuge - Lkw/Sattelzug (begleitet)		
	Insgesamt	Beladen	Leer	Insgesamt	Beladen	Leer	Insgesamt	Beladen	Leer
2022	4.711	3.563	1.148	1.193	1.079	114	108	94	13
2023	4.318	3.221	1.097	1.156	1.045	112	119	106	13

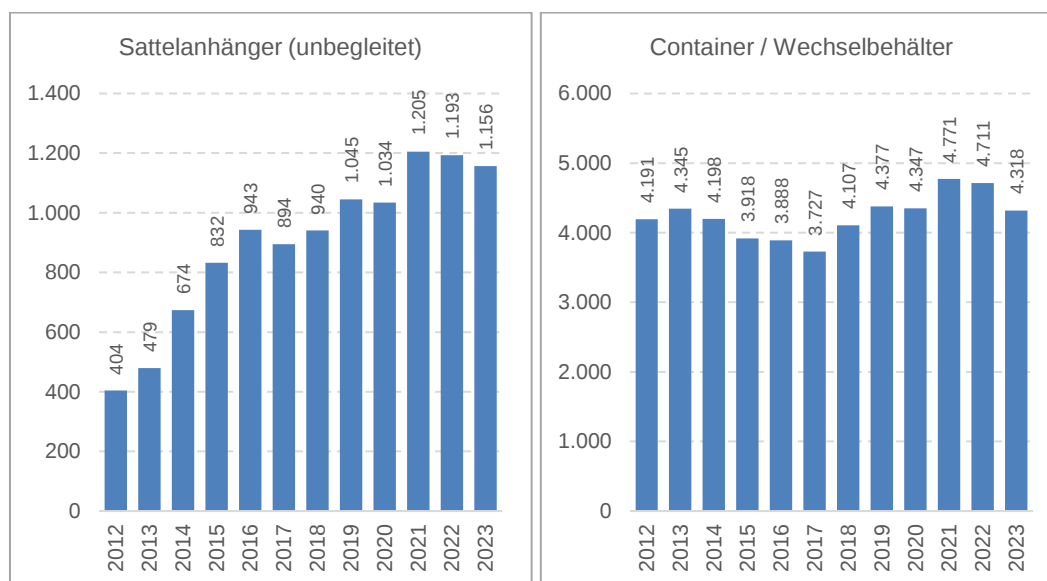
Anmerkung: Rundungsbedingte Differenzen in den Summen sind möglich.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 27 stellt die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger sowie der Container bzw. Wechselbehälter im Zeitraum von 2012 bis 2023 dar. Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der beförderten Sattelanhänger im Jahr 2023 um knapp 3,1 % auf knapp 1,2 Mio. Einheiten, die Anzahl der beförderten Container bzw. Wechselbehälter um rund 8,3 % auf rund 4,3 Mio. Einheiten.

Unbegleiteter KV
- insgesamt

Abbildung 27: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von 2012 bis 2023 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.

Das rückläufige Beförderungsaufkommen an unbegleiteten Sattelanhängern im kombinierten Verkehr resultierte vor allem aus Abnahmen im Binnenverkehr sowie im grenzüberschreitenden Versand. Im Binnenverkehr wiesen im Jahr 2023 sowohl die Anzahl der beförderten Einheiten als auch die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr zweistellige prozentuale Rückgänge auf; im grenzüberschreitenden Versand bewegten sie sich im mittleren einstelligen Prozentbereich (siehe Tabelle 13). Einzig die Durchgangsverkehre konnten im Vergleichszeitraum geringfügig zulegen. Insgesamt blieben die Anzahl der im unbegleiteten kombinierten Verkehr transportierten Sattelanhänger und die Beförderungsmenge im Jahr 2023 jeweils um rund 3,0 % und die Verkehrsleistung um rund 2,0 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

- Sattelanhänger

Tabelle 13: Im unbegleiteten kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2023 gegenüber dem Jahr 2022

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	2022	2023		2022	2023		2022	2023	
Binnenverkehr	175	158	-10%	3,5	3,0	-12%	1,9	1,6	-12%
Grenzüberschreitend	717	694	-3%	18,0	17,6	-2%	11,7	11,4	-2%
<i>darunter:</i> Versand	362	347	-4%	9,6	9,2	-4%	6,3	6,0	-4%
<i>darunter:</i> Empfang	354	347	-2%	8,4	8,4	0%	5,4	5,4	0%
Durchgangsverkehr	302	304	1%	7,0	7,1	0%	4,7	4,7	0%
Insgesamt	1.193	1.156	-3%	28,5	27,7	-3%	18,2	17,8	-2%

Quelle Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Container und Wechselbehälter verzeichneten im unbegleiteten kombinierten Verkehr im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr eine Abnahme um rund 9,0 % auf rund 7,1 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit); die Tonnage und die Verkehrsleistung reduzierten sich im Vorjahresvergleich um jeweils rund 10,0 % (siehe Tabelle 14). Während der Binnenverkehr und der grenzüberschreitende Versand und Empfang im Vergleich zum Jahr 2022 in Bezug auf alle Größen deutliche Abnahmen aufwiesen, verzeichnete der Durchgangsverkehr lediglich unterdurchschnittliche Rückgänge.

- Container und Wechselbehälter (TEU)

Tabelle 14: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2023 gegenüber 2022

Verkehrsrelation	TEU (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	2022	2023		2022	2023		2022	2023	
Binnenverkehr	4.621	4.320	-7%	40,0	36,0	-10%	19,5	17,6	-9%
Grenzüberschreitend	2433,9	2094,3	-14%	25,8	22,4	-13%	13,8	12,0	-13%
<i>darunter:</i> Versand	1.196	1.020	-15%	13,4	11,7	-13%	7,0	6,1	-13%
<i>darunter:</i> Empfang	1.238	1.074	-13%	12,4	10,8	-13%	6,7	5,8	-13%
Durchgangsverkehr	692	664	-4%	7,9	7,7	-2%	4,8	4,7	-1%
Insgesamt	7.746	7.078	-9%	73,7	66,1	-10%	38,0	34,3	-10%

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 15 entnommen werden kann, wurden im Hinterlandverkehr deutscher Seehäfen im Jahr 2023 insgesamt knapp 4,0 Mio. TEU über die Schiene befördert; im Vergleich zum Jahr 2022 war dies eine Abnahme um rund 0,3 Mio. TEU bzw. rund 7 %. Sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden Verkehr gab es Rückgänge. Im Hinterlandverkehr der ARA-Häfen wurden im Jahr 2023 insgesamt rund 0,5 Mio. TEU über das deutsche Schienennetz transportiert, über 0,1 Mio. TEU bzw. rund 21 % weniger als im Jahr 2022. Die Containerbeförderungen zwischen Rotterdam bzw. Antwerpen und Quell-/Zielregionen im deutschen Hinterland nahmen ebenso ab wie die über das deutsche Schienennetz im Durchgangsverkehr beförderten Container zwischen den ARA-Häfen und ausländischen Regionen.

Seehafen-
Hinterlandverkehr

Tabelle 15: Im Seehafen-Hinterlandverkehr transportierte Ladeeinheiten in den Jahren 2022 und 2023 nach Hauptverkehrsverbindungen

Hauptverkehrsverbindungen ¹	in 1.000 TEU		Veränderung 23/22	
	2022	2023	in %	absolut
Binnenverkehr				
Hamburg → Deutsche Regionen	1.114	1.035	-7%	-79
Bremen/Bremerhaven → Deutsche Regionen	534	491	-8%	-43
Sonstige deutsche Seehäfen → Deutsche Regionen	140	120	-15%	-21
Deutsche Regionen → Hamburg	1.053	997	-5%	-56
Deutsche Regionen → Bremen/Bremerhaven	597	543	-9%	-54
Deutsche Regionen → Sonstige deutsche Seehäfen	138	133	-3%	-4
Grenzüberschreitender Verkehr				
<i>darunter mit deutschen Seehäfen:</i>				
Hamburg → Ausländische Regionen	438	387	-12%	-52
Bremen/Bremerhaven → Ausländische Regionen	104	79	-24%	-25
Sonstige deutsche Seehäfen → Ausländische Regionen	22	25	18%	4
Ausländische Regionen → Hamburg	384	359	-6%	-24
Ausländische Regionen → Bremen/Bremerhaven	176	148	-16%	-28
Ausländische Regionen → Sonstige deutsche Seehäfen	21	24	19%	4
<i>darunter mit ARA-Seehäfen:</i>				
Seehafen Antwerpen → Deutsche Regionen	77	54	-29%	-23
Seehafen Rotterdam → Deutsche Regionen	110	75	-32%	-35
Seehafen Amsterdam → Deutsche Regionen	6	0	-99%	-6
Deutsche Regionen → Seehafen Antwerpen	80	52	-35%	-28
Deutsche Regionen → Seehafen Rotterdam	96	67	-30%	-29
Deutsche Regionen → Seehafen Amsterdam	7	/	/	/
Durchgangsverkehr				
Seehafen Antwerpen → Ausländische Regionen	68	83	22%	15
Seehafen Rotterdam → Ausländische Regionen	86	63	-27%	-23
Seehafen Amsterdam → Ausländische Regionen	/	/	/	/
Ausländische Regionen → Seehafen Antwerpen	70	89	27%	19
Ausländische Regionen → Seehafen Rotterdam	79	56	-29%	-23
Ausländische Regionen → Seehafen Amsterdam	/	/	/	/
Insgesamt				
Deutsche Häfen ²	4.289	3.980	-7%	-309
ARA-Seehäfen ³	677	534	-21%	-143

Anmerkung: Rundungsbedingte Differenzen bei den absoluten Veränderungswerten sind möglich.

¹ Im Inland werden Be- und Entladeregionen nach NUTS-3 verwendet, im Ausland nach NUTS-2.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

² Enthalten sind alle Verkehre mit Versand oder Empfang in inländischen Regionen mit Seehäfen. Verkehre, bei denen die Versand- und die Empfangsregion eine Region mit Seehafen ist, sind nur einfach gezählt. Beispiel: Ein Transport von Hamburg (DE600) nach Bremen (DE502) wird lediglich als Versand ab Hamburg ausgewiesen.

³ Enthalten sind alle Verkehre auf dem öffentlichen deutschen Schienennetz mit Versand oder Empfang in den Regionen mit ARA-Seehäfen.

Quelle: Statistisches Bundesamt (Sonderauswertung). Eigene Darstellung.

Nach Angaben des Hamburger Hafens sanken die Transportmengen auf der Schiene im Hinterlandverkehr im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 3,6 % auf

Hamburg, Rostock

rund 45,6 Mio. t; der Anteil der Schiene am Modal Split erreichte damit im Jahr 2023 rund 53,5 % (Lkw: 38,1 %; Binnenschiff: 8,4 %).¹⁹ Im Rostocker Hafen sank der Umschlag intermodaler Ladeeinheiten im Kombinierten Ladungsverkehr im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 12 % auf rund 115.000 Einheiten.²⁰ Die Anzahl der über See transportierten Eisenbahnwaggons stieg hingegen von rund 18.100 Einheiten im Jahr 2022 auf rund 26.800 Einheiten im Jahr 2023 an.

¹⁹ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: „Hamburger Hafen behauptet seine Position unter herausfordernden Bedingungen“, Pressemitteilung vom 27.02.2024, abgerufen am 03.05.2024.

²⁰ Siehe hierzu und im Folgenden Rostock Port GmbH: „Rekordumschlag in einem herausfordernden Jahr 2023 im Überseehafen Rostock“, Pressemitteilung vom 19.01.2024, abgerufen am 03.05.2023.

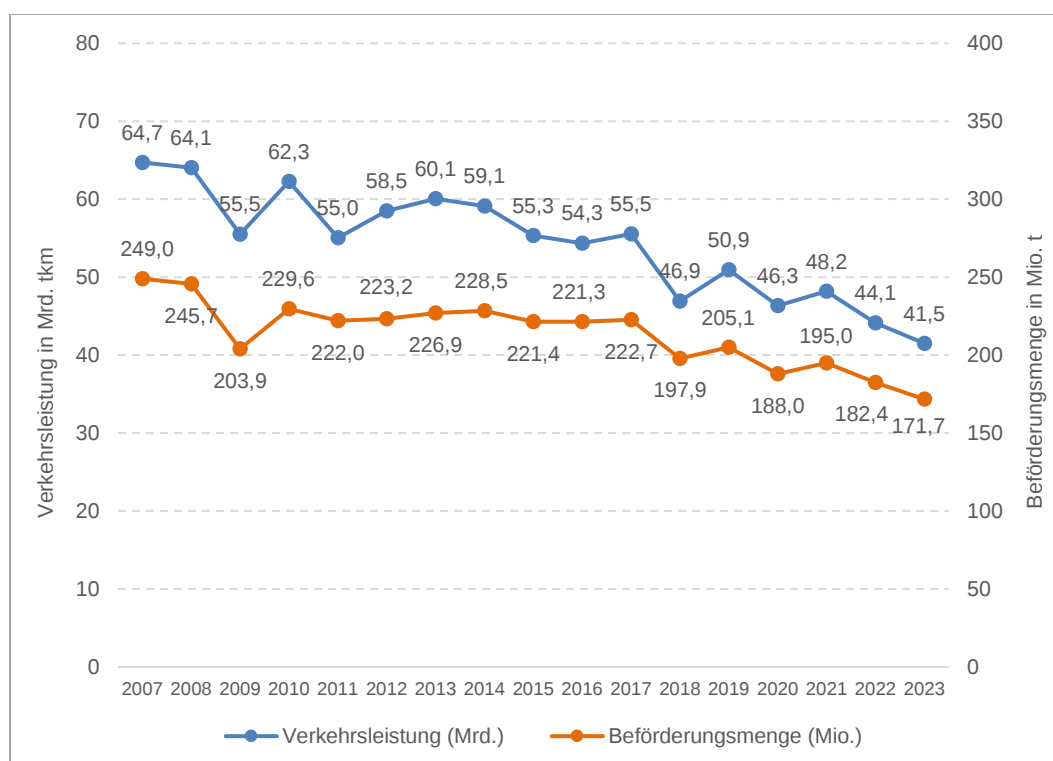
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen ging nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 10,8 Mio. t bzw. 5,9 % auf rund 171,7 Mio. t zurück; die Verkehrsleistung sank ebenfalls um rund 5,9 % und zwar von rund 44,1 Mrd. tkm im Jahr 2022 auf rund 41,5 Mrd. tkm im Jahr 2023. Beides waren die niedrigsten Ergebnisse seit Vorliegen gesamtdeutscher Ergebnisse nach der Wiedervereinigung. Mit Ausnahme der Kokerei- und Mineralölerzeugnisse sowie der Sekundärrohstoffe und Abfälle verzeichnete die Binnenschifffahrt im Jahr 2023 in allen aufkommensstarken Güterabteilungen Mengenrückgänge. Besonders hoch fielen diese in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ aus. Ein Hauptgrund war die im Vorjahresvergleich stark abnehmende Stromerzeugung aus Stein- und Braunkohle. Im Jahr 2022 hatte diese Güterabteilung noch eine hohe Zunahme verzeichnet, da im Zuge des Ukraine-Krieges in hohem Maße russisches Erdgas zur Verstromung durch Kohle substituiert wurde. Rückläufig entwickelten sich im Jahr 2023 ebenso die Beförderungsmengen für die Stahl-, Bau- und Chemieindustrie. Die schwache deutsche Außenhandelsentwicklung spiegelte sich in einer deutlichen Abnahme des grenzüberschreitenden Verkehrs wider. Beeinträchtigungen erwuchsen der Binnenschifffahrt erneut aus temporären Niedrigwasserphasen im Sommer und Herbst 2023, allerdings fielen diese nicht so extrem aus wie im Jahr 2022.

Mengen- und
Leistungsrückgänge

Abbildung 28: Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen seit 2007

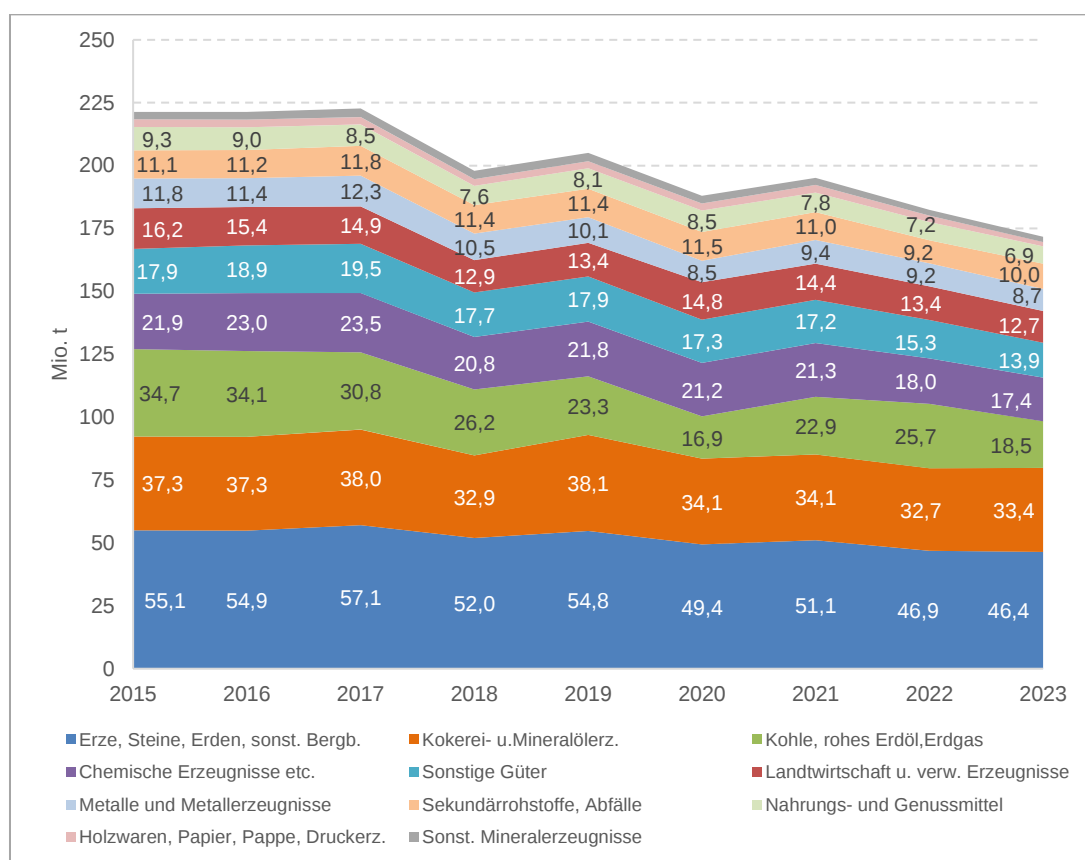


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Trotz des zwischenzeitlichen Anstiegs wiesen die Kohlebeförderungen in der Binnenschifffahrt in den letzten Jahren – ebenso wie viele andere Güterabteilungen – eine tendenziell rückläufige Aufkommensentwicklung auf (siehe Abbildung 29). Mit zuletzt rund 18,5 Mio. t blieb das Beförderungsaufkommen in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ im Jahr 2023 ebenso hinter dem Ergebnis früherer Jahre zurück, wie in den Güterabteilungen „Erze, Steine, Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (2023: 46,4 Mio. t) und „Kokerei und Mineralölerzeugnisse“ (2023: 33,4 Mio. t). Allein auf diese drei Güterabteilungen entfielen im Jahr 2023 rund 57,3 % des Gesamttransportaufkommens in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen.

Entwicklung nach
Güterabteilungen

Abbildung 29: Transportmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2015 bis 2023



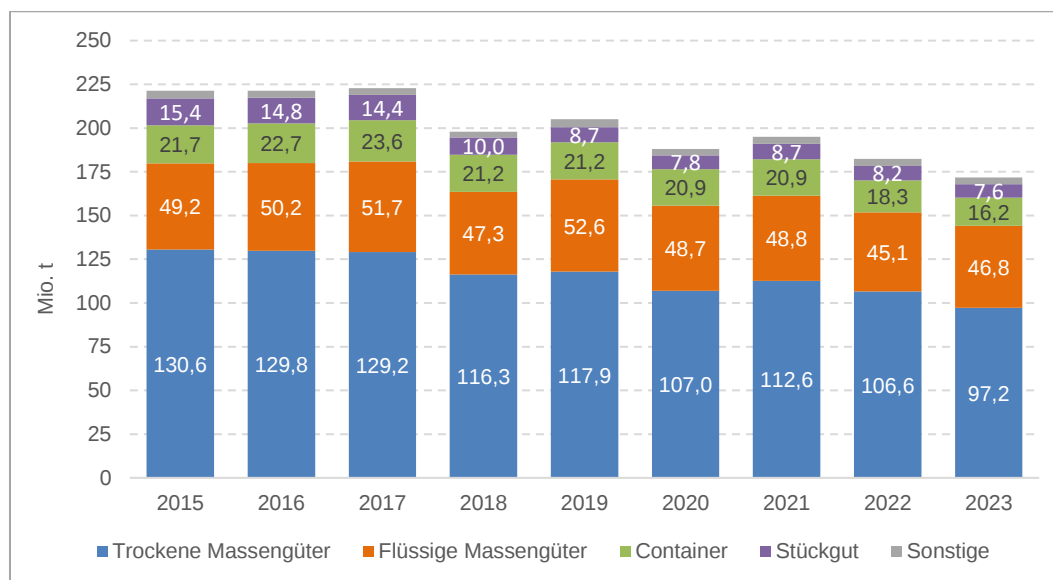
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Nach wie vor dominieren in der Binnenschifffahrt Beförderungen von trockenen und flüssigen Massengütern. Ihre Anteile am gesamten Transportaufkommen betrugen im Jahr 2023 rund 56,6 % bzw. rund 27,3 %. Während die Transportmengen trockener Massengüter von rund 106,6 Mio. t im Jahr 2022 um rund 8,8 % auf rund 97,2 Mio. t im Jahr 2023 abnahmen, legten Beförderungen von flüssigen Massengütern im Vergleichszeitraum von rund 45,1 Mio. t um rund 3,7 % auf rund 46,8 Mio. t zu (siehe Abbildung 30). Containerverkehre erreichten mit rund 16,2 Mio. t im Jahr 2023 einen Anteil von rund 9,4 % am Gesamtaufkommen in der Binnenschifffahrt; im Vergleich zum Jahr 2022 war dies ein Minus von rund 2,0 Mio. t bzw. rund 11,2 %. Beförderungen von Stückgütern

Ladungsarten

verzeichneten im Vergleichszeitraum einen Rückgang von rund 7,9 % auf rund 7,6 Mio. t. Ihr Anteil am Gesamtaufkommen betrug im Jahr 2023 rund 4,4 %. Transporte von sonstigen Ladungsträgern nahmen im Vorjahresvergleich um rund 7,2 % auf rund 3,9 Mio. t ab.

Abbildung 30: Transportmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Ladungsarten im Zeitraum von 2015 bis 2023



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Beförderungsmenge von Binnenschiffen unter deutscher Flagge sank von rund 55,4 Mio. t im Jahr 2022 um rund 1,8 % auf rund 54,4 Mio. t im Jahr 2023. Aufgrund der unterdurchschnittlichen Abnahme stieg der Anteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge an der Gesamtbeförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen im Vergleichszeitraum von rund 30,4 % auf rund 31,7 %. Dies war der zweite Anteilsanstieg in Folge (siehe Abbildung 31). Binnenschiffe unter schweizerischer Fahne erhöhten ihren Anteil von rund 1,9 % im Jahr 2022 auf rund 2,1 % im Jahr 2023. Nahezu spiegelbildlich ging der Anteil von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge im Vergleichszeitraum von rund 57,3 % auf rund 55,7 % zurück. Ihr Beförderungsvolumen sank von rund 104,6 Mio. t im Jahr 2022 auf rund 95,7 Mio. t im Jahr 2023. Bezogen auf die Verkehrsleistung verzeichneten Schiffe unter deutscher Flagge mit einem Minus von rund 4,2 % – von rund 13,0 Mrd. tkm im Jahr 2022 auf knapp 12,5 Mrd. tkm im Jahr 2023 – ebenfalls einen unterdurchschnittlichen Rückgang. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen erhöhte sich damit von rund 29,5 % im Jahr 2022 auf rund 30,1 % im Jahr 2023. Schweizerische Binnenschiffe verzeichneten im Vergleichszeitraum einen Anteilszuwachs von rund 0,7 Prozentpunkten auf rund 2,8 %. Der Anteil niederländischer Binnenschiffe fiel von rund 55,2 % auf rund 54,1 %. Wie die Abbildungen 31 und 32 veranschaulichen, haben sich die Anteile der Schiffe unter deutscher Flagge an den Beförderungsmengen und Verkehrsleistungen auf deutschen Wasserstraßen – nach Rückgängen in den Jahren zuvor – seit etwa Mitte des letzten Jahrzehnts weitgehend stabilisiert. Die Anteile von Binnenschiffen unter belgischer Flagge unterlagen im Zeit-

Flaggenanteile

raum von 2005 bis 2023 geringeren Schwankungen und bewegten sich zuletzt bezogen auf die Transportmenge bei rund 6,4 %, bezogen auf die Verkehrsleistung bei rund 7,9 %. Der kumulierte Anteil der Binnenschiffe aus den oben genannten Flaggenstaaten an den Gesamtbeförderungsmengen bzw. -verkehrsleistungen auf deutschen Wasserstraßen betrug im Jahr 2023 rund 95,9 % (t) bzw. rund 94,9 % (tkm).

Abbildung 31: Flaggenanteile auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2005 bis 2023 (Basis: t)

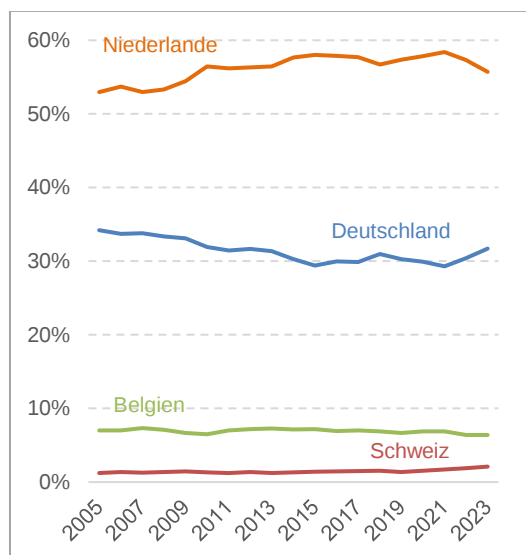
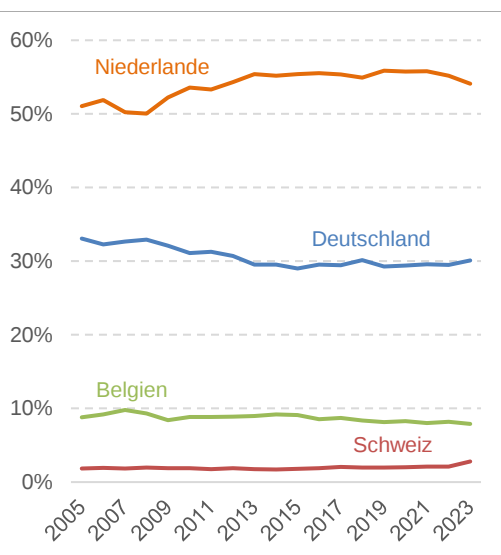


Abbildung 32: Flaggenanteile auf deutschen Wasserstraßen im Zeitraum von 2005 bis 2023 (Basis: tkm)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Sonderauswertung). Eigene Darstellung.

Alle Wasserstraßengebiete verzeichneten im Jahr 2023 im Vorjahresvergleich ein rückläufiges Transportaufkommen (siehe Tabelle 16). Im Rheinstromgebiet reduzierte sich die Beförderungsmenge im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 insgesamt um rund 9,3 Mio. t bzw. 6,0 % auf rund 146,1 Mio. t. Auf dem Niederrhein, an dem u.a. die großen Binnenhäfen Duisburg, Köln, Neuss und Krefeld liegen, wurden dabei im Jahr 2023 rund 133,2 Mio. t Güter (-6,0 %), auf dem Mittelrhein rund 57,0 Mio. t Güter (-6,2 %) und auf dem Oberrhein rund 38,7 Mio. t Güter (-6,6 %) befördert.²¹ Auf Main, Mosel und Neckar bewegten sich die Beförderungsrückgänge zwischen rund 1,8 % und rund 14,0 %. Das zweithöchste Beförderungsaufkommen im Jahr 2023 verzeichnete das westdeutsche Kanalgebiet mit rund 32,1 Mio. t. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Abnahme um rund 12,8 %. Innerhalb des westdeutschen Kanalgebiets wies der Wesel-Datteln-Kanal im Jahr 2023 mit rund 16,2 Mio. t das höchste Beförderungsaufkommen auf, im Vorjahresvergleich nahm es um rund 9,4 % ab. Abnahmen verzeichneten im Vergleichszeitraum ebenso das Mittellandkanalgebiet (-1,5 %), das Elbegebiet (-3,4 %), das Wesergebiet (-13,1 %), das Donaugebiet (-8,8 %) sowie die Gebiete Berlin (-16,0 %) und Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern (-4,8 %).

Güterbeförderung
nach Wasserstraßen-
gebieten

²¹ Da ein Gut auf mehreren Wasserstraßen, Wasserstraßenabschnitten und Wasserstraßengebieten transportiert werden kann, weicht die Summe der Einzelpositionen von der Gesamtsumme ab.

Tabelle 16: Güterbeförderung nach Wasserstraßen und Wasserstraßenabschnitten

Wasserstraße/Wasserstraßenabschnitt	in Mio. t		Veränderung	
	2022	2023	in Mio. t	in %
Elbegebiet	13,8	13,3	-0,5	-3,4%
Elbe-Seitenkanal	5,8	5,3	-0,5	-9,1%
Nord-Ostsee-Kanal	3,4	3,6	0,3	7,7%
Wesergebiet	7,7	6,7	-1,0	-13,1%
Mittellandkanalgebiet	16,9	16,6	-0,2	-1,5%
Bergeshövede bis Minden, Stichkanal Osnabrück	11,5	10,5	-0,9	-8,0%
Minden bis Elbe einschl. Stichkanäle	14,2	14,3	0,1	0,4%
Westdeutsches Kanalgebiet	36,9	32,1	-4,7	-12,8%
Rhein-Herne-Kanal	12,4	10,7	-1,7	-13,5%
Wesel-Datteln-Kanal	17,9	16,2	-1,7	-9,4%
Datteln-Hamm Kanal	5,5	4,5	-0,9	-17,2%
Dortmund-Ems-Kanal (Dortmund bis Datteln)	16,4	14,7	-1,7	-10,4%
Dortmund-Ems-Kanal (Datteln bis Seegrenze)	15,7	13,8	-1,9	-12,2%
Rheingebiet	155,4	146,1	-9,3	-6,0%
Oberrhein	41,4	38,7	-2,7	-6,6%
Mittelrhein	60,8	57,0	-3,8	-6,2%
Niederrhein	141,7	133,2	-8,5	-6,0%
Main	13,0	12,7	-0,2	-1,8%
Neckar	4,4	3,8	-0,5	-12,1%
Mosel	7,0	6,0	-1,0	-14,0%
Donaugebiet	3,8	3,5	-0,3	-8,8%
Main-Donau-Kanal	2,8	2,5	-0,3	-10,2%
Gebiet Berlin	2,3	1,9	-0,4	-16,0%
Brandenburg/MV	1,5	1,4	-0,1	-4,8%

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.

Die Güterumschläge in den deutschen Binnenhäfen gingen im Jahr 2023 ebenfalls auf breiter Front zurück. Mit Ausnahme von Frankfurt am Main galt dies im Jahr 2023 für alle der zehn größten Binnenhäfen in Deutschland (siehe Tabelle 17). In Duisburg, dem mit großem Abstand umschlagsstärksten Binnenhafen in Deutschland und Europa, verringerte sich der Güterumschlag im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 0,9 % auf rund 41,5 Mio. t. Maßgeblich waren insbesondere Umschlagsrückgänge in den mengenmäßig bedeutsamen Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ sowie „Chemische Erzeugnisse“; Anstiege zeigten sich dort hingegen bei Metallen und Metallerzeugnissen, Erzen, Steinen und Erden, sonstigen Bergbauerzeugnissen sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnissen. Neben Duisburg verzeichneten Neuss (-1,2 %), Karlsruhe (-5,5 %), Mainz (-5,6 %), Köln (-6,0 %), Hamburg (-8,3 %) Ludwigshafen (-11,0 %), Gelsenkirchen (-12,6 %) und Mannheim (-16,8 %) mehr oder minder hohe Umschlagsrückgänge. Ursächlich waren häufig rückläufige Umschläge von Kohle, Erzen, Steinen und Erden sowie sonstigen Bergbauerzeugnissen bzw. chemischen Erzeugnissen. In Frank-

Umschlagsstärkste
Binnenhäfen

furt am Main stieg der Gesamtgüterumschlag hingegen von rund 4,8 Mio. t im Jahr 2022 um rund 4,6 % auf rund 5,0 Mio. t im Jahr 2023 an. Maßgeblich waren hohe Umschlagsanstiege bei chemischen Erzeugnissen sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnissen.

Tabelle 17: Umschlagsstärkste Binnenhäfen auf deutschen Wasserstraßen

Binnenhäfen	2022	2023	Veränderung	
	1.000 t		in Tsd.t	in %
Duisburg	41.928,8	41.539,8	-389,0	-0,9
Köln	8.212,4	7.719,8	-492,6	-6,0
Hamburg	8.261,1	7.574,9	-686,2	-8,3
Karlsruhe	6.763,6	6.389,0	-374,6	-5,5
Mannheim	7.599,6	6.323,5	-1.276,1	-16,8
Neuss	5.623,1	5.554,3	-68,7	-1,2
Ludwigshafen am Rhein	5.630,5	5.011,9	-618,6	-11,0
Frankfurt am Main	4.782,6	5.000,3	217,7	4,6
Gelsenkirchen	4.893,0	4.274,8	-618,3	-12,6
Mainz	3.493,6	3.298,1	-195,5	-5,6

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

Wie Tabelle 18 zu entnehmen ist, waren im Jahr 2023 mit Ausnahme des Durchgangsverkehrs alle Hauptverkehrsverbindungen von Mengenrückgängen betroffen. Im Binnenverkehr nahm die Beförderungsmenge im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 4,8 % auf rund 42,5 Mio. t ab. Ausschlaggebend waren Transportrückgänge u.a. bei Getreide, Kohle, Natursteinen, Sand, Kies und flüssigen Mineralölerzeugnissen. Im grenzüberschreitenden Versand reduzierte sich die Transportmenge im Vergleichszeitraum um rund 4,0 % auf rund 42,0 Mio. t, u.a. aufgrund von Transportrückgängen bei chemischen Erzeugnissen und flüssigen Mineralölerzeugnissen. Im grenzüberschreitenden Empfang sank die Beförderungsmenge im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 9,0 % auf rund 77,3 Mio. t. Maßgeblich hierfür waren Aufkommensrückgänge bei Getreide, Kohle sowie Metallen und Metallerzeugnissen. Nach hohen Rückgängen im Vorjahr stiegen im Durchgangsverkehr die Beförderungsmengen im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 8,5 % auf rund 10,0 Mio. t, vor allem aufgrund von Zuwächsen bei flüssigen Mineralölerzeugnissen, deren Beförderungsvolumina im Jahr 2022 stark gesunken waren. Der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs an den Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen lag im Jahr 2023 bei rund 62,7 % (2022: 63,0 %). Insgesamt sanken die Transportmengen im Seehafen-Hinterlandverkehr im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 7,2 Mio. t bzw. rund 6,3 % auf rund 107,7 Mio. t. Die Seehafen-Hinterlandverkehre wiesen im Vorjahresvergleich mit Ausnahme des Durchgangsverkehrs, der diesbezüglich um rund 34,4 % auf rund 7,0 Mio. t zulegte, auf allen Hauptverkehrsrelationen Aufkommensrückgänge auf. Maßgeblich für die Zuwächse im Durchgangsverkehr waren höhere Beförderungsvolumina zwischen der Schweiz und den ARA-Häfen, die im Vergleichszeitraum um rund 1,7 Mio. t zulegten.

Hauptverkehrs-
verbindungen
- Beförderungsmenge

Tabelle 18: Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen und Anteilen des Seehafen-Hinterlandverkehrs

Hauptverkehrsverbindung	Beförderungsmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen							
	2022	2023	Δ	darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
				2022	2023	Δ	Anteil an der Gütermenge	
							2022	2023
	Mio. t		%	Mio. t		%		
Insgesamt	182,4	171,7	-5,9	114,9	107,7	-6,3	63,0	62,7
davon:								
Binnenverkehr	44,6	42,5	-4,8	16,9	15,2	-9,7	37,8	35,9
Versand in das Ausland	43,7	42,0	-4,0	24,2	22,7	-6,2	55,5	54,2
Empfang aus dem Ausland	84,9	77,3	-9,0	68,5	62,7	-8,5	80,7	81,1
Durchgangsverkehr	9,2	10,0	8,5	5,2	7,0	34,4	56,5	70,1
Grenzüber. Verkehr insg.	137,8	129,2	-6,2	98,0	92,4	-5,7	71,1	71,6

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Mit Blick auf die Verkehrsleistung waren im Jahr 2023 ebenfalls alle Hauptverkehrsverbindungen mit Ausnahme des Durchgangsverkehrs von Rückgängen betroffen (siehe Tabelle 19). Im Binnenverkehr nahm sie im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 5,2 % auf rund 8,2 Mrd. tkm ab, im grenzüberschreitenden Versand um rund 3,2 % auf rund 11,3 Mrd. tkm und im grenzüberschreitenden Empfang um rund 13,8 % auf rund 15,6 Mrd. tkm. Die Durchgangsverkehre legten im Vergleichszeitraum um rund 12,2 % auf rund 6,4 Mrd. tkm zu. Der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen stieg im Vergleichszeitraum um rund 1,4 Prozentpunkte auf rund 59,0 %. Wie in der Gesamtschau stiegen die im Seehafen-Hinterlandverkehr erbrachten Verkehrsleistungen im Jahr 2023 im Durchgangsverkehr an, während sie auf den übrigen Hauptverkehrsverbindungen im Vergleich zum Jahr 2022 abnahmen.

- Verkehrsleistung

Tabelle 19: Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen und Anteilen des Seehafen-Hinterlandverkehrs

Hauptverkehrsverbindung	Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen							
	2022	2023	Δ	darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
				2022	2023	Δ	Anteil an Verkehrsleistung	
							2022	2023
	Mrd. tkm		%	Mrd. tkm		%		
Insgesamt	44,1	41,5	-5,9	25,4	24,5	-3,5	57,6	59,0
davon:								
Binnenverkehr	8,7	8,2	-5,2	2,7	2,5	-7,0	31,3	30,8
Versand in das Ausland	11,6	11,3	-3,2	5,8	5,6	-2,2	49,7	49,9
Empfang aus dem Ausland	18,1	15,6	-13,8	13,6	11,8	-13,3	75,2	75,7
Durchgangsverkehr	5,7	6,4	12,2	3,3	4,5	37,9	57,7	70,8
Grenzüber. Verkehr insg.	35,5	33,3	-6,1	22,7	22,0	-3,5	63,8	66,0

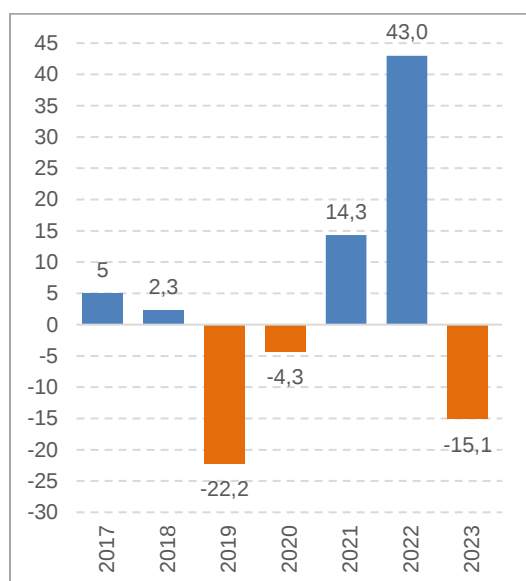
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Nachdem sich die Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt nach teils hohen Rückgängen in den Vorjahren in den Jahren 2021 (+14,3 %) und 2022 (+43,0 %) erholt hatten, entwickelten sie sich im Zuge der gesamtwirtschaftlichen Schwäche und der hiermit einhergehenden Nachfragerückgänge im Jahr 2023 erneut deutlich rückläufig. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sanken die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 15,1 % und blieben damit unterhalb des Niveaus vom Jahr 2015 (siehe Abbildungen 33 und 34). Der Rückgang der Beförderungsnachfrage bedingte über weite Strecken des Jahres 2023 ein hohes Angebot an frei verfügbarem Schiffsraum, insbesondere seitens größerer Binnenschiffe im Rheinstromgebiet. Dies galt vor dem Hintergrund der starken Abnahme der Kohletransporte vor allem für die Trockengüterschifffahrt. Insbesondere Eignerinnen und Eigner von großen Koppelverbänden, die als freie Partikuliere im Rheingebiet agierten, hatten große Schwierigkeiten, ihren Schiffsraum auszulasten. Erhöht wurde der Wettbewerbsdruck zudem durch einige Partikuliere, die – nachdem sie zwischenzeitlich in den Donauroum ausgewichen waren, um dort landwirtschaftliche Produkte zu transportieren – im Jahr 2023 wieder ins Rheingebiet zurückkehrten. Angesichts der schwachen Nachfrage zeigte sich selbst während der Niedrigwasserphasen im Sommer und Herbst 2023, während derer Kleinwasserzuschläge erhoben werden konnten, nach Angaben befragter Unternehmen bestenfalls eine leichte Entspannung des Wettbewerbsdrucks. Binnenschiffsunternehmen, die mit kleineren Schiffen im westdeutschen Kanalgebiet agierten, waren nach eigenen Angaben in vergleichsweise geringerem Maße von Nachfragerückgängen betroffen als Unternehmen in der Rheinschifffahrt.

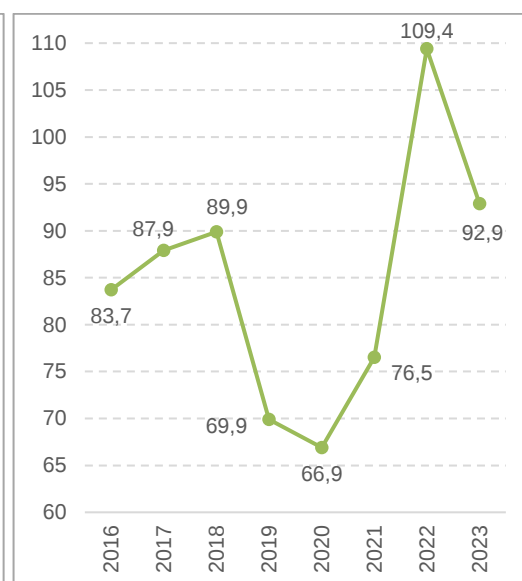
Umsatzentwicklung

Abbildung 33: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung ggü. Vorjahr in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 34: Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt seit 2015, Index (2015=100)



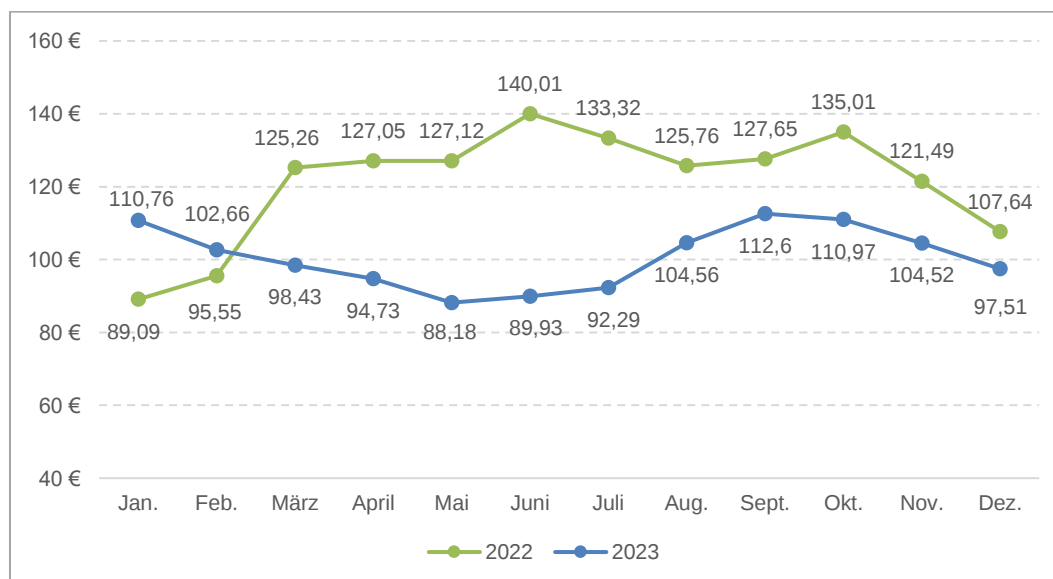
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die insgesamt schwache Transportnachfrage führte im Jahr 2023 insbesondere am Spotmarkt zu einem hohen Druck auf die Frachtraten. Im Rahmen von Neuausschreibungen von Beförderungsaufträgen ließen sich in der Trockengüterschifffahrt im Jahresverlauf nach Angaben von Binnenschifffahrtsunternehmen zumeist keine nennenswerten Preiserhöhungen mehr durchsetzen; stattdessen nahmen seitens der Frachtzahlerinnen und -zahler die Forderungen nach einer Senkung der Basisfrachten zu. Kennzeichnend für die Abschlüsse neuer Kontrakte waren vielfach kürzere Vertragslaufzeiten; statt Jahresverträgen bevorzugten Auftraggeberinnen und Auftraggeber des Öfteren Verträge mit halb- oder vierteljährlicher Laufzeit. Teilweise wurde von Laufzeit- auf Mengenverträge umgestellt. Vergleichsweise zufriedener mit der Entwicklung der Vertragsfrachten zeigten sich im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes im Jahr 2023 Unternehmen der Tankschifffahrt. In diesem Segment konnten im Jahr 2023 teilweise noch etwas höhere Frachtraten als im Jahr 2022 durchgesetzt werden. Die Spotmarktfrachten wiesen eine hohe Volatilität auf. In der Containerschifffahrt bewegten sich die Vertragsfrachten nach Unternehmensangaben im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr überwiegend auf konstantem Niveau. Umsatzminderungen für die Binnenschifffahrt ergaben sich im Jahr 2023 im Vorjahresvergleich des Weiteren aus geringeren Zuschlägen für Kleinwasser und Gasöl. So fielen die Niedrigwasserphasen im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 weniger extrem aus; die Gasölpreise gingen im Vorjahresvergleich zurück.

Frachten

Die Gasölpreise haben gegenüber ihren Höchstständen zwischenzeitlich deutlich nachgegeben; auf sie entfällt neben den Personalkosten regelmäßig der größte Anteil an den Gesamtkosten. Nachdem der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Diesel im Jahr 2022 im Vergleich zum Jahr 2021 im Zuge des Ukraine-Krieges um rund 67,6 % auf rund 121,25 Euro angestiegen war, fiel er im Jahr 2023 vor dem Hintergrund fallender Notierungen an den Rohölmärkten auf 100,60 Euro. Im Vergleich zum Jahr 2022 entsprach dies einem Rückgang von rund 17,0 %. Wie Abbildung 35 veranschaulicht, verringerte sich der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl von rund 110,76 Euro im Januar 2023 auf rund 88,18 Euro im Mai 2023, bevor er in den Folgemonaten wieder bis auf 112,60 Euro im September 2023 anstieg. Anschließend fiel der Gasölpreis bis auf rund 97,51 Euro pro 100 Liter im Dezember 2023.

Kostenentwicklung
- Gasöl

Abbildung 35: Entwicklung des Gasölpreises in den Jahren 2022 und 2023 in Euro pro 100 Liter

Quelle: Contargo, BAF Historie. Eigene Darstellung.

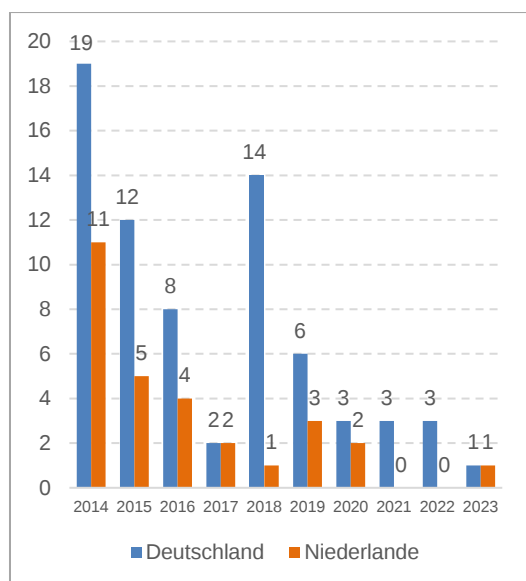
Jenseits dessen wiesen Binnenschifffahrtsunternehmen im Rahmen von Befragungen des Bundesamtes im Jahr 2023 auf weiterhin steigende Kosten für Personal, Wartung und Reparatur sowie Finanzierungen hin. Begründet wurde dies u.a. mit höheren Personal- und Beschaffungsaufwänden der Werften, die diese an die Binnenschifffahrtsunternehmen weiterreichten. Teilweise wurden Gehaltszuschläge erhöht und Arbeitszeitmodelle flexibilisiert, um der Abwerbung von gut ausgebildetem Fahrpersonal entgegenzuwirken. Im Zuge der Leitzinserhöhungen der EZB stiegen die Finanzierungskosten. Bereits geplante Investitionen in neuen Schiffsraum oder emissionsärmere Motoren kamen teilweise auf den Prüfstand oder erforderten Anpassungen. Ferner führten wasserbauliche Sanierungsarbeiten an Brücken, Schleusen und Hafenanlagen sowie personalbedingte Betriebseinschränkungen an Schleusen nach Angaben von Befragten weiterhin zu Beeinträchtigungen betrieblicher Abläufe und damit ebenfalls zu einer Schmälerung der Betriebsergebnisse.

- Personal, Wartung
und Reparatur,
Finanzierung

Die Anzahl der Insolvenzen in der gewerblichen Güterschifffahrt in Deutschland blieb im Jahr 2023 auf sehr niedrigem Niveau. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurde im Jahr 2023 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ lediglich gegen ein Unternehmen ein Insolvenzverfahren eröffnet (siehe Abbildung 36). Dies war der niedrigste Wert in den letzten 10 Jahren. In den Niederlanden wurde im Jahr 2023 ebenfalls ein Insolvenzverfahren gegen ein Unternehmen in der gewerblichen Güterschifffahrt eingeleitet. In den beiden Jahren zuvor war kein niederländisches Binnenschifffahrtsunternehmen davon betroffen. Tendenziell fiel in den vergangenen Jahren die Zahl der Insolvenzverfahren in der Binnenschifffahrt in den Niederlanden niedriger aus als in Deutschland.

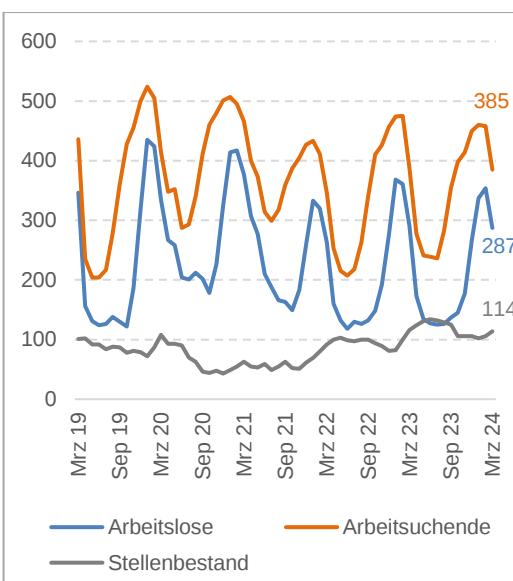
Insolvenzverfahren

Abbildung 36: Entwicklung der Insolvenzverfahren in der deutschen und niederländischen Binnenschifffahrt seit 2014



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

Abbildung 37: Offene Stellen, Arbeitslose und Arbeitsuchende in der Berufsgruppe „Schiffsführer/-in Binnen- und Hafenverkehr“ im Zeitraum von März 2019 bis März 2024



Quelle: Bundesagentur für Arbeit. Eigene Darstellung.

Ein Dauerthema in der Binnenschifffahrt bleibt der Fachkräftemangel, insbesondere beim fahrenden Personal. Allerdings rückte er angesichts der schwachen konjunkturellen Entwicklung und des hiermit einhergehenden Rückgangs der Transportnachfrage im Jahr 2023 zeitweise etwas in den Hintergrund. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit erhöhte sich die Zahl der offenen Stellen in der Berufsgruppe „Schiffsführer/-in Binnen- und Hafenverkehr“ im Jahr 2023 auf Monatsbasis zunächst von 82 im Januar auf 134 im Juni, bevor sie in der Folge wieder bis auf 106 im Dezember abnahm; im März 2024 erreichte sie einen Wert von 114 (siehe Abbildung 37). Die Anzahl der Arbeitslosen bzw. Arbeitsuchenden ging von 368 bzw. 474 im Januar 2023 auf 267 bzw. 450 im Dezember 2023 zurück. Für März 2024 wurden 287 Arbeitslose und 385 Arbeitsuchende gemeldet. Aufgrund befristeter Verträge – vor allem in der Personenschifffahrt – steigen in den Herbst- und Wintermonaten die Zahlen der Arbeitslosen und Arbeitssuchenden typischerweise deutlich an, bevor sie im Frühjahr wieder abnehmen und im Sommer ihre Tiefststände erreichen. Neben dem quantitativen Angebot an Fach- und Nachwuchskräften bemängeln nicht wenige Unternehmen das Bildungsniveau vieler Auszubildenden.

Personalsituation

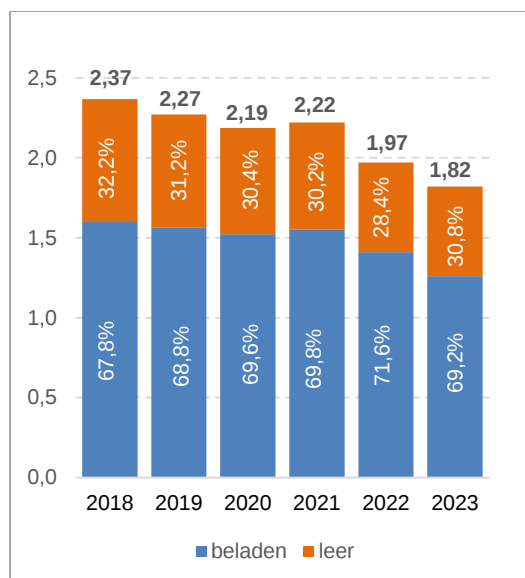
5.3 Kombinierte Verkehr Straße - Wasserstraße

Die spürbare Abschwächung des deutschen Außenhandels spiegelte sich im Jahr 2023 in einem deutlichen Rückgang der Containertransporte auf deutschen Binnenwasserstraßen wider. Im Vergleich zum Jahr 2022 gingen sie um rund 0,15 Mio. TEU bzw. rund 7,7 % auf rund 1,82 Mio. TEU zurück; dies war der niedrigste Wert der jüngeren Vergangenheit (siehe Abbildung 38). Insgesamt wurden im Jahr 2023 rund 1,26 Mio. beladene

Containeraufkommen

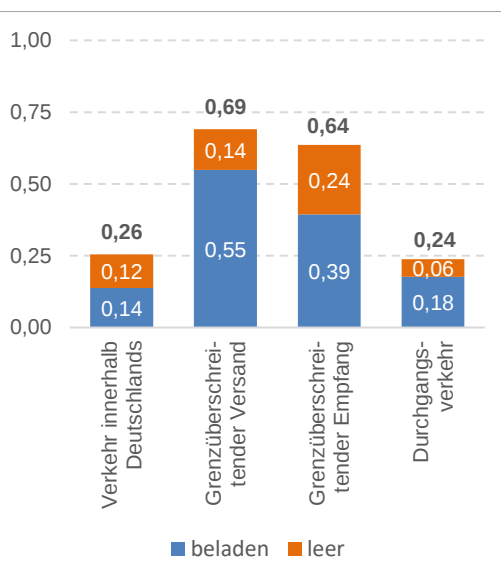
und rund 0,56 Mio. unbeladene Standardcontainer befördert. Der Anteil der Leercontainer, die zumeist von den großen Seehäfen rheinaufwärts ins Hinterland befördert und dort für die maritime Containerschiffahrt beladen werden, an der Gesamtzahl der beförderten Standardcontainer lag im Jahr 2023 damit bei rund 30,8 %. Die meisten Containerbeförderungen entfielen im Jahr 2023 mit insgesamt rund 0,69 Mio. TEU, davon 0,55 Mio. TEU beladen, auf den grenzüberschreitenden Versand – zumeist in Richtung Rotterdam und Antwerpen. Im grenzüberschreitenden Empfang wurden im Jahr 2023 rund 0,64 Mio. TEU mit Binnenschiffen transportiert, von denen rund 0,39 Mio. TEU beladen waren (siehe Abbildung 39). Im innerdeutschen Containerverkehr wurden im Jahr 2023 – wie 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 0,24 Mio. TEU (2022: 0,13 Mio. TEU).

Abbildung 38: Containerbeförderung nach Beladungszuständen in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 39: Containerbeförderung nach Hauptverkehrsbeziehung in 2023 in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Binnenschiffe unter deutscher Flagge erreichten im Jahr 2023 einen Anteil von rund 15,9 % an den Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen; dies waren rund 0,7 Prozentpunkte weniger als im Jahr 2022 (siehe Abbildung 40). Die mit Abstand höchsten diesbezüglichen Anteile erreichen seit Jahren Binnenschiffe unter niederländischer Flagge. Lediglich geringe Änderungen zeigten sich im Jahr 2023 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 41). Insgesamt wurden im Jahr 2023 rund 76 % des gesamten Containerumschlags im Rheingebiet abgewickelt (2022: 77 %). Der Anteil des Mittellandkanalgebietes blieb im Vorjahresvergleich mit rund 6 % unverändert. Die Anteile des Elbe- und Wesergebietes am bundesweiten Container-

Flaggen- und Wasserstraßenanteile

umschlag in der Binnenschifffahrt stiegen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um jeweils einen Prozentpunkt auf rund 8 % bzw. 7 % an; der Anteil des westdeutschen Kanalgebiets ging um einen Prozentpunkt auf rund 3 % zurück.

Abbildung 40: Containerbeförderung nach Schiffsarten und Flaggen in Mio. TEU, Anteile in %

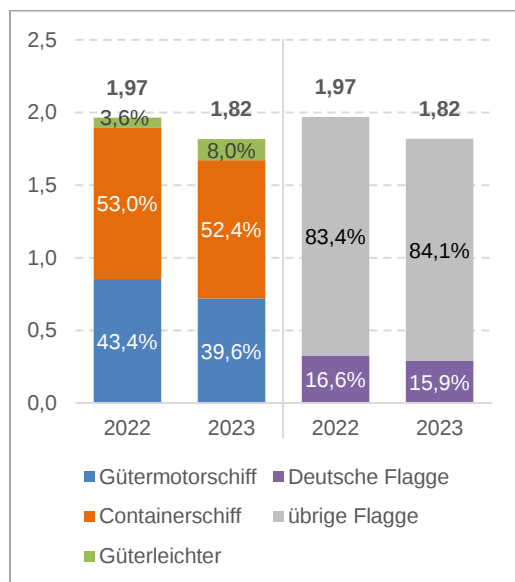
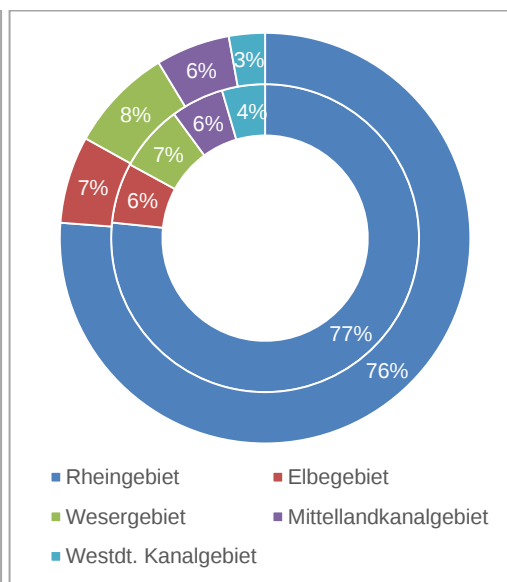


Abbildung 41: Containerumschlag in 2023 (äußerer Ring) und 2022 (innerer Ring) nach Wasserstraßengebieten, Anteile in %



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

Mit Ausnahme der Durchgangsverkehre waren im Jahr 2023 alle Hauptverkehrsrelationen von den rückläufigen Transportvolumina betroffen. Am höchsten fielen diese prozentual im grenzüberschreitenden Versand aus, der im Vergleich zum Jahr 2022 ein Minus von rund 20,9 % auf rund 7,16 Mio. t verzeichnete; die Anzahl der Ladungsträger sank um rund 3,8 % auf rund 0,43 Mio. Einheiten, die beförderten Standardcontainer um rund 3,5 % auf rund 0,69 Mio. TEU. Im grenzüberschreitenden Empfang ging das Containeraufkommen im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahr 2022 um rund 13,7 % auf rund 0,64 Mio. TEU zurück, die Anzahl der Ladungsträger verringerte sich um rund 13,1 % auf rund 0,39 Mio. Einheiten. Die Beförderungsmenge von ausländischen Häfen zu deutschen Binnenhäfen sank im Vergleichszeitraum um rund 10,6 % auf rund 4,92 Mio. t. Im innerdeutschen Verkehr reduzierte sich das Transportvolumen im Vergleichszeitraum um rund 3,5 % auf rund 0,26 Mio. TEU, die Beförderungsmenge sank um rund 9,9 % auf rund 1,94 Mio. t und die Anzahl der Ladungsträger um rund 3,8 % auf rund 0,15 Mio. Einheiten. Nach überdurchschnittlichen Rückgängen im Jahr 2022 verzeichneten die Durchgangsverkehre im Jahr 2023 deutliche Zunahmen. Das Containervolumen nahm im Vergleichszeitraum um rund 77,3 % auf rund 0,24 Mio. TEU zu. Die Beförderungsmenge stieg um rund 41,7 % auf rund 2,18 Mio. t, die Anzahl der Ladungsträger um rund 55,6 % auf rund 0,13 Mio. Einheiten.

Hauptverkehrs-
verbindungen

Tabelle 20: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2023

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durch- gangs- verkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	16,21	1,94	4,92	7,16	2,18
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	1,11	0,15	0,39	0,43	0,13
TEU (in Mio.)	1,82	0,26	0,64	0,69	0,24
<i>Veränderung 2023 ggü. 2022 in %</i>					
Beförderungsmenge ¹	-11,2	-9,9	-10,6	-20,9	41,7
Anzahl der Ladungsträger	-8,8	-3,8	-13,1	-3,8	55,6
TEU	-7,7	-3,5	-13,7	-3,5	77,3

¹ Ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Insgesamt entfielen im Jahr 2023 rund 96,5 % des gesamten Containeraufkommens auf deutschen Wasserstraßen auf Seehafen-Hinterlandverkehre, hauptsächlich zwischen deutschen Binnenhäfen und den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Insgesamt wurden im Rahmen dieser Verkehre im Jahr 2023 im Hinterland Rotterdams über 0,7 Mio. TEU und im Hinterland Antwerpens über 0,5 Mio. TEU mit Binnenschiffen befördert (siehe Tabelle 21). Die Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr betrugen hier rund 15,0 % bzw. rund 14,8 %. Da in beiden Seehäfen im Jahr 2023 zugleich weniger Seecontainerschiffe als im Jahr 2022 abgefertigt wurden, gingen dort die Wartezeiten der Binnenschiffe an einigen Terminals tendenziell zurück. In Rotterdam wurde mit diesem Ziel zudem ein digitales Tool zur integralen Planung der Abläufe von Containerterminals, Binnenschiffsreedereien und Betreibern von Containerliniendiensten eingeführt, das nach Hafenangaben gut angenommen wird. Im Vergleich zu den internationalen Verkehren sind Containerbeförderungen im innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehr von geringerer Bedeutung. Mit Aufkommensmengen von rund 108,2 Tsd. TEU bzw. rund 83,6 Tsd. TEU entfiel das Gros dieser Verkehre im Jahr 2023 weiterhin auf Hamburg und die Bremischen Häfen. Beide verzeichneten im Vorjahresvergleich Rückgänge, die mit rund 9,7 % in Hamburg höher ausfielen als in den Bremischen Häfen mit rund 1,1 %. Die Durchgangsverkehre über deutsche Wasserstraßen in bzw. aus Richtung Seehäfen erhöhten sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um rund 77,3 % auf rund 237,4 Tsd. TEU.

Seehafen-
Hinterlandverkehre

Tabelle 21: Containerbinnenschiffsverkehr (Seehafen-Hinterlandverkehr) in den Jahren 2022 und 2023 nach Hauptverkehrsverbindungen, in 1.000 TEU

Hauptverkehrsverbindung	2022	2023	Differenz	
			absolut	in %
Binnenverkehr	264,2	255,1	-9,1	-3,4
<i>darunter:</i>				
Deutsche Binnenhäfen <=> Hamburg	119,8	108,2	-11,6	-9,7
Deutsche Binnenhäfen <=> Bremen/Bremerhaven	84,5	83,6	-0,9	-1,1
Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr	1.572,2	1.326,8	-245,4	-15,6
<i>davon:</i>				
Deutsche Binnenhäfen <=> andere ausl. Binnenhäfen	46,7	28,1	-18,6	-39,8
Deutsche Binnenhäfen <=> ARA-Häfen	1.525,5	1.298,7	-226,8	-14,9
<i>davon:</i>				
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Antwerpen	641,4	546,2	-95,2	-14,8
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Rotterdam	881,5	749,3	-132,2	-15,0
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Amsterdam	2,6	3,2	0,6	23,1
Durchgangsverkehr	133,9	237,4	103,5	77,3

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

Nach mehreren Angriffen auf Frachtschiffe vor der jemenitischen Küste setzten mehrere Reedereien Mitte Dezember 2023 die Passage durch das Rote Meer und den Suez-Kanal aus und routeten ihre Schiffe ums Kap der Guten Hoffnung, den südwestlichsten Punkt Afrikas. Die Änderungen der Schifffahrtsrouten wirkten sich anfangs u.a. in Form von Schiffsverspätungen in den Seehäfen der Nord-Range aus. In der Binnenschifffahrt erschwerten die resultierenden zum Teil mehrtägigen Wartezeiten in den Seehäfen die Planbarkeit der Verkehre und die Einhaltung der Linienfahrpläne im Hinterland.

Rotes Meer



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 2024

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
