



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Summary	2
2	Gesamtentwicklung	7
3	Straßengüterverkehr	12
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	12
3.1.1	Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	12
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen	15
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	16
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	18
4	Eisenbahngüterverkehr	25
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	25
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	27
5	Binnenschiffsgüterverkehr	32
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	32
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	38
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	42

1 Zusammenfassung

Mit einem Anstieg des preisbereinigten Bruttoinlandsprodukts um 1,5 % im Vergleich zum Vorjahr setzte die deutsche Wirtschaft im Jahr 2018 ihren Wachstumskurs fort, wenngleich weniger dynamisch als in den Jahren zuvor. Im Zuge dessen erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2017 nach vorläufigen Angaben zwar insgesamt um 0,4 % auf knapp 3,8 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland sank allerdings um 0,6 % auf rund 472,9 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Ursächlich waren hohe Mengen- und Leistungsrückgänge in der Binnenschifffahrt aufgrund einer lang anhaltenden extremen Niedrigwasserphase. Für die Binnenschifffahrt bedeutete dies, dass weniger Ladung pro Schiffseinheit transportiert werden konnte und folglich die Nachfrage nach mehr Schiffsraum deutlich zunahm. Das nicht ausgewogene Ladungs-/Schiffsraumverhältnis hatte nach Auskunft der Gesprächspartner des Bundesamtes im 2. Halbjahr 2018 deutlich gesteigerte Tagesfrachten zur Folge. Überkapazitäten beim Frachtraum waren nicht mehr vorhanden. Aufgrund mangelnder Kapazitäten und der deutlichen Verteuerung der Binnenschiffstransporte kam es somit zu Ausweichreaktionen der Gütermengen auf Straße und Schiene. Die auf deutschen Wasserstraßen beförderte Gütermenge sank im Vergleich zum Jahr 2017 um 11,1 % auf rund 197,9 Mio. t; die Verkehrsleistung nahm um 15,5 % auf rund 46,9 Mrd. tkm ab. Der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split fiel damit im Jahr 2018 unter 7 %. Der Schienengüterverkehr verbuchte nach aktuellen Prognosen im Vergleichszeitraum einen Anstieg der Beförderungsmenge um 0,4 % auf rund 402,7 Mio. t und eine Zunahme der Verkehrsleistung um 1,1 % auf rund 130,8 Mrd. tkm. Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen erzielte im Vergleichszeitraum einen Mengenanstieg um 1,3 % auf knapp 3,2 Mrd. t bzw. einen Leistungsanstieg um 1,5 % auf rund 295,2 Mrd. tkm. Die Straße verzeichnete damit im intermodalen Vergleich die höchsten Zuwächse und baute – auch unter Berücksichtigung der Entwicklung gebietsfremder Lastkraftfahrzeuge – ihren Anteil am Modal Split aus.

Gesamtentwicklung

Im gewerblichen Straßengüterverkehr stiegen die Umsätze im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 5,4 %. Neben dem Anstieg der Beförderungsnachfrage – vor allem im Binnenverkehr – trugen hierzu Entgeltsteigerungen bei. Allerdings ging das Umsatzwachstum vielfach nicht mehr mit einer weiteren Verbesserung der nach wie vor als überwiegend positiv bewerteten Ertragslage einher. Gründe hierfür waren vor allem deutliche Personal- und Kraftstoffkostensteigerungen, die nicht immer vollumfänglich oder erst zeitverzögert auf die Beförderungsentgelte umgelegt werden konnten. Die aus der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1.7.2018 resultierenden Zusatzkosten für Lastkilometer konnten nach Informationen des Bundesamtes in der Regel an die Auftraggeber weitergereicht werden, während die Maut für Leerkilometer zumeist von den Transportunternehmen selbst zu tragen war. Die Insolvenzen von Transportunternehmen gingen im Jahr 2018 nochmals zurück, während sie bei Speditionen ausgehend

Straßengüterverkehr

von einem niedrigen Niveau erstmals seit Jahren wieder anstiegen. In einem investitionsfreundlichen Marktumfeld dominierten fuhrparkseitig weiterhin die Ersatzinvestitionen, im Rahmen derer die Umstellung der Fuhrparks auf Euro VI-Fahrzeuge weiter voranschritt. Deren Anteil an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen von Inländern erreichte im Jahr 2018 rund 72,7 %. Als Hemmnis für Erweiterungsinvestitionen erwies sich vielerorts weiterhin die eingeschränkte Verfügbarkeit von qualifiziertem Fahrpersonal.

Im Schienengüterverkehr wuchs der Branchenumsatz im Jahr 2018 um rund 4,5 %, resultierend aus Nachfragezuwachsen und steigenden Entgelten. Die Umsatz- und Leistungsentwicklung fiel innerhalb der Branche allerdings heterogen aus: Gegen den Branchentrend verzeichnete DB Cargo in Bezug auf beide Größen im Vergleich zum Jahr 2017 Rückgänge, die Marktteilnehmer u.a. mit Auftragsverlusten aufgrund von Qualitätsmängeln begründeten. Nicht-bundeseigene Eisenbahnen, die gegenüber dem Bundesamt überwiegend von einer stabilen oder verbesserten Auftragslage bei guter bis sehr guter Kapazitätsauslastung berichteten, dürften im Jahr 2018 erstmals einen kumulierten Marktanteil von über 50 % erreicht haben – auch weil sie von DB Cargo aufgrund eigener Kapazitätsengpässe teilweise verstärkt als Subunternehmer eingesetzt wurden. Vor dem Hintergrund steigender Kosten, vor allem in den Bereichen Personal und Energie, entwickelte sich die Ertragslage der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland ebenfalls uneinheitlich. Zur Gruppe der Unternehmen, deren Ertragslage sich verschlechterte, zählte u.a. DB Cargo. Generell zeigten sich viele Unternehmen in Marktgesprächen mit dem Bundesamt angesichts niedriger Gewinnspannen mit ihrer Ertragslage unzufrieden. Als Entwicklungshemmnisse stellten sich nach Unternehmensangaben u.a. das weiterhin knappe Fachkräfteangebot, Bautätigkeiten im Netz sowie der Netz- und Anlagenrückbau dar. Mangels Verfügbarkeit aussagekräftiger Daten aus der amtlichen Statistik beruhen die in diesem Bericht dargestellten Eckdaten zur Mengen- und Leistungsentwicklung im Schienengüterverkehr auf internen Arbeitspapieren zur kommenden gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Sommer 2019). Auf eine Darstellung des Kombinierten Verkehrs Straße – Schiene wurde im vorliegenden Bericht angesichts der Datenlage verzichtet.

Schienengüterverkehr

Sehr niedrige Wasserstände im Sommer und Herbst durch langanhaltende Trockenheit bescherten der Binnenschifffahrt im Jahr 2018 ein dickes Minus. Vor allem im Rhein-, Elbe- und Donaugebiet kam es zu erheblichen Einschränkungen des Schifffahrtsbetriebes. Mengen- und Leistungsrückgänge zeigten sich in allen Wasserstraßengebieten, auf allen Hauptverkehrsrelationen sowie in sämtlichen Güterabteilungen. Besonders stark betroffen waren Beförderungen von Kohle, Getreide, chemischen Erzeugnissen, Metallen, Mineralölprodukten und Eisenerzen. Andererseits sanken während der Niedrigwasserphase die möglichen Auslastungsgrade der großen Güter- und Tankmotorschiffe; es kam mithin zu einer deutlichen Verknappung des angebotenen Schiffsraums. Unternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt profitierten hiervon in Form einer besseren Beschäftigung und

Binnenschifffahrt

deutlich steigender Frachtraten. Trotz des stark rückläufigen Beförderungsaufkommens stiegen die Umsätze in der gewerblichen Güterschifffahrt im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 4,9 %. In Marktgesprächen des Bundesamtes zeigten sich vor allem die in der Rheinschifffahrt tätigen Unternehmen mehrheitlich mit ihrer Ertragssituation im Jahr 2018 zufrieden, obwohl die Gesamtkosten im Vergleich zum Vorjahr spürbar anstiegen. Insgesamt 14 zugelassene Insolvenzverfahren zeugen allerdings davon, dass nicht alle Binnenschifffahrtsunternehmen von der Marktlage profitieren konnten.

Summary

With a 1.5 % rise in the price-adjusted Gross Domestic Product in comparison with the previous year, the German economy in 2018 continued its growth trajectory – albeit less dynamically than in recent years. As a result of this, the volume of goods transported in road, rail and inland waterway transport increased by some 0.4 % to a total of almost 3.8 billion tons – according to preliminary data, although the domestic transport performance figure fell by 0.6 % to 472.9 billion tkm (excluding non-resident vehicle road freight in Germany). The reasons for this are to be found in high declines in volumes and transport performance in inland navigation due to an extreme period of low water of long duration. For inland navigation, this meant that less cargo could be transported per ship unit and, consequently, the demand for more shipping space increased significantly. The imbalance between cargo and shipping space resulted in a significant increase in daily freight rates in the second half of 2018, according to information provided by market participants. Overcapacities were no longer present. A lack of capacity and the significant increase in the price of inland waterway transport resulted in a transfer of traffic to road and rail. In comparison with 2017, the volume of goods transported on German waterways dropped by 11.1 % to approx. 197.9 million tons; the transport performance fell by 15.5 % to approx. 46.9 billion tkm. The inland navigation share of the modal split thereby dropped below 7 % in 2018. According to current forecasts, rail freight transport registered a 0.4 % increase in the volume transported in the period under review to approx. 402.7 million tons and a 1.1 % increase in the transport performance to approx. 130.8 billion tkm. In the period under review, road freight with German heavy goods vehicles achieved a volume increase of 1.3 % to almost 3.2 billion tons and a transport performance increase of 1.5 % to approx. 295.2 billion tkm. In the intermodal comparison, road freight transport thus recorded the strongest growth, thereby expanding its share of the modal split – even bearing in mind the development of non-resident heavy goods vehicles.

Overall development

In comparison with the previous year, the revenues recorded by commercial road freight transport in 2018 rose by a total of 5.4 %. In addition to an increase in the demand for transport – particularly in domestic transport – increases in charges were also a factor. Nevertheless, the growth in turnover was frequently no longer associated with a further improvement of the profit situation, which continues to be largely positively assessed. The

Road freight transport

reasons for this were first and foremost to be found in significant increases in personnel and fuel costs, which either could not be passed on to the transport charges in full or only with a delay. According to information provided by the Federal Office, it was generally possible to pass on the additional costs for load mileage resulting from the extension of the HGV toll to all federal highways, which came into force on 1st July 2018, to the customers, while the toll for empty mileage was generally borne by the transport companies themselves. 2018 witnessed a further fall in the number of insolvencies of transport companies, while the number in relation to freight forwarding companies – starting from a low level – has risen again for the first time in several years. In an investment-friendly market environment, replacement investment remained the dominant factor in truck fleets, within the framework of which the conversion of fleets to Euro VI vehicles made steady progress. In 2018, their share of the total driving performance of domestic vehicles subject to tolls reached approx. 72.7 %. In many places, expansion investment continued to be constrained by the limited availability of qualified drivers.

In rail freight transport, 2018 witnessed an approx. 4.5 % growth in sector turnover, resulting from a growing demand and rising charges. Nevertheless, a mixed pattern was revealed in the development in turnover and performance within the sector: bucking the positive trend in the industry, DB Cargo registered declines in both variables in comparison with 2017, which were explained by market players as due to – inter alia – loss of order caused by quality defects. In 2018, non-federally owned railway operators, who mainly reported a stable or improved order situation in association with good to excellent capacity utilisation to the Federal Office, are estimated to have – for the first time – achieved a cumulated market share of over 50 % – also because they were in part increasingly used by DB Cargo as subcontractors due to its own capacity bottlenecks. Against the background of rising costs – particularly in relation to personnel and energy, the development of the profit situation for railway operators in Germany was also uneven. DB Cargo was one of the group of companies, whose profit situation deteriorated. In market discussions with the Federal Office, many companies generally expressed their dissatisfaction with their profit situation in light of low profit margins. According to information provided by the companies, development constraints included the continuing shortage of specialists, construction work in the network as well as cuts in network and facilities. Given the lack of meaningful data from the official statistics, the key data on volume and transport performance development in rail freight transport outlined in this report is based on internal working papers relating to the forthcoming sliding medium-term forecast for freight and passenger transport (summer 2019). Given the data situation, a depiction of the combined road-railway transport has not been provided in this report.

Rail freight transport

In 2018, extremely low water levels in the summer and autumn due to a prolonged drought resulted in a big slump for inland navigation. There were considerable restrictions to shipping activities – particularly on the Rhine, Elbe and Danube rivers. Volume and

Inland navigation

transport performance declines were manifest in all waterways, on all principle transport links as well as in all goods divisions. The transport of coal, grain, chemical products, metals, petroleum products and iron ores was particularly strongly affected. On the other hand, the possible utilisation rates of self-propelled barges and tankers dropped during the period of low water; this resulted in a significant shortage of available shipping capacity. Commercial freight navigation companies benefited from this in the form of improved employment and appreciable rises in freight rates. Despite the sharp decline in transport volume, turnover in commercial freight shipping rose by approx. 4.9 % in 2018 in comparison with 2017. In market discussions with the Federal Office, the majority of the companies active on the Rhine, in particular, expressed satisfaction with their profit situation in 2018, in spite of a perceptible rise in overall costs in comparison with the previous year. A total of 14 approved insolvency proceedings, however, bear witness to the fact that not all inland navigation companies were able to benefit from the market situation.

2 Gesamtentwicklung

Die deutsche Wirtschaft setzte im Jahr 2018 ihr Wachstum fort, wenngleich weniger dynamisch als in den beiden Vorjahren.¹ Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes erhöhte sich das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,5 %, nachdem es in den beiden vorangegangenen Jahren noch um jeweils 2,2 % angestiegen war. Auf der Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts wuchs der Dienstleistungsbereich mit 1,6 % erstmals seit fünf Jahren wieder stärker als das Produzierende Gewerbe mit 1,4 %. Hierzu trug nicht zuletzt der Bereich Verkehr und Lagerei bei, der trotz einiger Einschränkungen, beispielsweise durch das Niedrigwasser auf dem Rhein in der zweiten Jahreshälfte, im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg um 3,2 % verzeichnete. Während sich das Baugewerbe im Jahr 2018 mit einem Plus von 3,6 % nochmals stärker entwickelte als in den beiden Vorjahren, fiel der Zuwachs im Verarbeitenden Gewerbe mit 1,2 % im Vergleich zu den Vorjahren deutlich schwächer aus. Ein Grund hierfür waren Produktionsrückgänge in der Automobilindustrie im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Emissionsprüfverfahrens WLTP². Auf der Verwendungsseite des Bruttoinlandsprodukts kamen positive Wachstumsimpulse weiterhin vor allem aus dem Inland: Sowohl die privaten als auch die staatlichen Konsumausgaben sowie die Bruttoinvestitionen waren im Jahr 2018 höher als im Jahr 2017. Allerdings fielen die preisbereinigten Zuwachsraten der privaten und staatlichen Konsumausgaben mit 1,0 % bzw. 1,1 % im Jahr 2018 ebenfalls deutlich niedriger aus als in den Vorjahren. Die Investitionen setzten ihren seit 2010 zu beobachtenden Wachstumskurs fort und stiegen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr preisbereinigt um 4,8 %. Die Bauinvestitionen erhöhten sich um 3,0 %; dabei wurde vor allem in den öffentlichen Tiefbau mehr investiert als im Jahr 2017. Die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – legten im Jahr 2018 preisbereinigt um insgesamt 4,5 % zu.

Bruttoinlandsprodukt

Die deutschen Im- und Exporte nahmen im Jahr 2018 weiter zu, wobei sich die Importe dynamischer entwickelten als die Exporte. Die Importe lagen mit rund 1.089,7 Mrd. Euro im Jahr 2018 nominal um 5,7 % über dem entsprechenden Vorjahreswert; die Exporte stiegen um 3,0 % auf rund 1.317,9 Mrd. Euro. Damit blieben die Wachstumsraten hinter den entsprechenden Werten des Jahres 2017 zurück, als die deutschen Im- und Exporte im Vergleich zum Vorjahr nominal noch um 8,0 % bzw. 6,2 % gewachsen waren. Der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels entfiel im Jahr 2018 weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien (siehe Abbildung 1). Mit rund 778,6 Mrd. Euro erhöhten sich die deutschen Exporte in andere EU-Staaten im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,8 %; die Einfuhren stiegen um 6,3 % auf rund 623,1 Mrd. Euro. Der Außen-

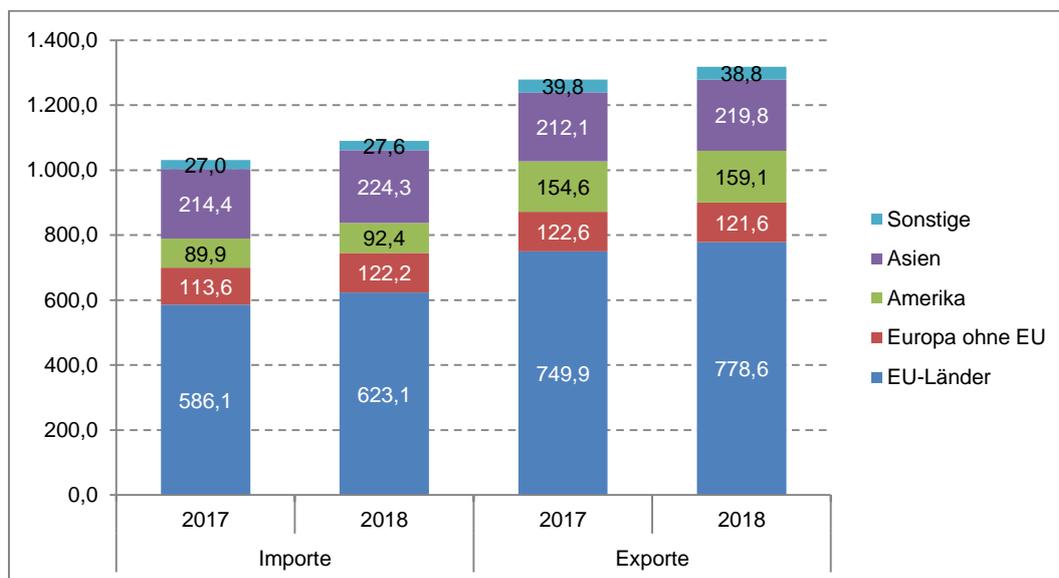
Außenhandel

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Adler, Walther/Hauf, Stefan/Schäfer, Dieter: Bruttoinlandsprodukt 2018 und Investitionen in Deutschland, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik, Ausgabe 1/2019, S. 89 ff.

² WLTP: Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure.

handel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, nahm im Vergleichszeitraum insgesamt um 3,7 % auf rund 243,8 Mrd. Euro zu. Vor dem Hintergrund gestiegener Preise für Energie (Rohölpreise) legten vor allem die deutschen Importe aus Russland und Norwegen wertmäßig deutlich zu. Gleichsam positiv entwickelte sich im Jahr 2018 der deutsche Außenhandel mit Asien, insbesondere China und Indien, sowie Amerika. In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel Deutschlands (Importe plus Exporte) lag die Volksrepublik China im Jahr 2018 bezogen auf den Warenwert an erster Stelle, gefolgt von den Niederlanden, den Vereinigten Staaten, Frankreich, Italien, dem Vereinigten Königreich, Polen und Österreich.

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro



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

Die positiven Vorgaben aus der Gesamtwirtschaft spiegelten sich im Jahr 2018 nur bedingt in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung wider. Nach vorläufigen Angaben erhöhte sich die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2017 zwar insgesamt um 0,4 % auf knapp 3,8 Mrd. t; die Verkehrsleistung im Inland sank allerdings um 0,6 % auf rund 472,9 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Ursächlich waren hohe Mengen- und Leistungsrückgänge in der Binnenschifffahrt, die vor allem auf die lang anhaltende, extreme Niedrigwasserphase in der zweiten Jahreshälfte 2018 infolge einer monatelangen Dürre zurückzuführen waren. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2017 um 11,1 % auf rund 197,9 Mio. t; die Verkehrsleistung nahm um 15,5 % auf rund 46,9 Mrd. tkm ab. Da zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Berichts aussagekräftige Daten zum Schienengüterverkehr für das Jahr 2018 aus der amtlichen Statistik noch nicht verfügbar waren, beruhen die Angaben zum Schienengü-

Gesamtverkehr

terverkehr in Tabelle 1 auf internen Arbeitspapieren³ zur kommenden gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Sommer 2019).⁴ Danach verbuchte der Schienengüterverkehr im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg der Beförderungsmenge um 0,4 % auf rund 402,7 Mio. t und eine Zunahme der Verkehrsleistung um 1,1 % auf rund 130,8 Mrd. tkm. Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen erzielte im Vergleichszeitraum einen Mengenanstieg um 1,3 % auf knapp 3,2 Mrd. t bzw. einen Leistungsanstieg um 1,5 % auf rund 295,2 Mrd. tkm und verzeichnete damit im intermodalen Vergleich die höchsten Zuwächse. Wie der Schienengüterverkehr profitierte der Straßengüterverkehr von Verkehrsverlagerungen von der Wasserstraße auf die Schiene bzw. die Straße zu Zeiten der Niedrigwasserphase.

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2017 und 2018 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹⁾		
	2017	2018	Δ in %	2017	2018	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2), 3)}	3.145,5	3.185,1	1,3	291,0	295,2	1,5
Schienengüterverkehr	401,1	402,7 ^P	0,4 ^P	129,4	130,8 ^P	1,1 ^P
Binnenschiffsgüterverkehr	222,7	197,9	-11,1	55,5	46,9	-15,5
Gesamter Güterverkehr ³⁾	3.769,3	3.785,7 ^P	0,4 ^P	475,9	472,9 ^P	-0,6 ^P

^P prognostizierte Werte.

¹⁾ Verkehrsleistung in Deutschland.

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

³⁾ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr. Eigene Berechnungen.

Abbildung 2 stellt den Modal Split der Landverkehrsträger für die Jahre 2017 und 2018 dar. Im Gegensatz zu Tabelle 1 werden in der Ausweisung des Straßengüterverkehrs in Abbildung 2 gebietsfremde Fahrzeuge berücksichtigt. Deren Leistungswerte basieren ebenfalls in Teilen auf Prognosewerten. Nach Angaben der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Mittelfristprognose Winter 2018/19) stieg die Verkehrsleistung gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5,8 %. Der Modal Split-Anteil des Straßengüterverkehrs erhöhte sich damit von insgesamt 72,6 % im Jahr 2017 auf rund 74,2 % im Jahr 2018. Die Binnenschiffahrt verzeichnete infolge der stark rückläufigen Verkehrsleistungsentwicklung im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 hohe Anteilsverluste am Modal Split. Ihr Marktanteil sank um 1,4 Prozentpunkte auf rund 6,8 %. Der Schienengüterverkehr

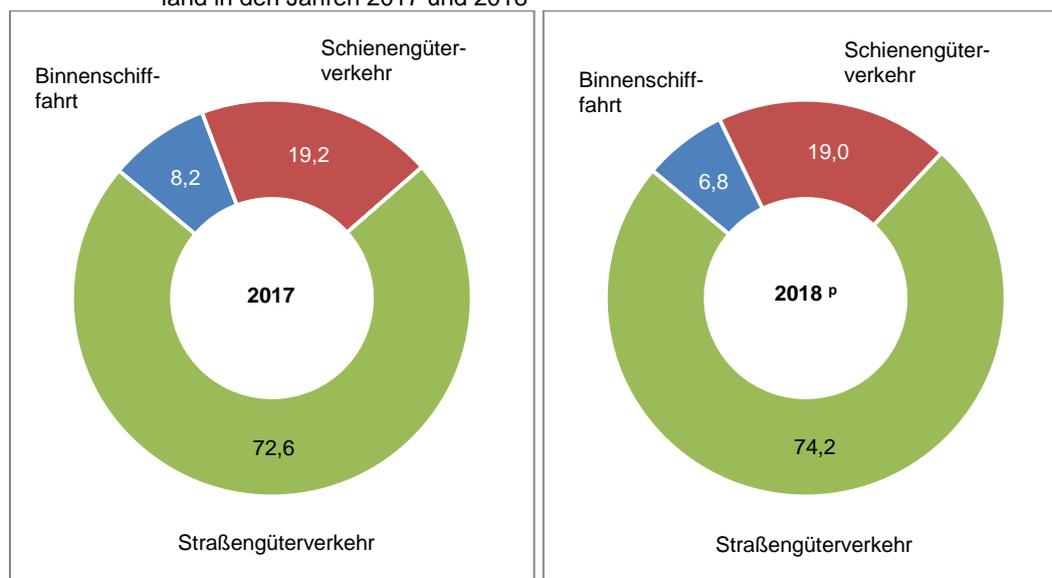
Modal Split

³ Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2019, Tischvorlage zur Expertenrunde am 27. Juni 2019 (unveröffentlicht).

⁴ Grund hierfür ist die Revision des Berichtskreises der Schienen-Güterverkehrsstatistik. Siehe Abschnitt 4.1.

verharnte unter Zugrundelegung der prognostizierten Werte für das Jahr 2018 mit einem Modal Split-Anteil von rund 19,0 % im Jahr 2018 annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Bei der Interpretation der Daten gilt es zu berücksichtigen, dass die Leistungsdaten für den Schienengüterverkehr infolge einer Revision des Berichtskreises zur Eisenbahnstatistik für die Jahre ab 2016 deutlich nach oben korrigiert wurden. Eine Vergleichbarkeit der hier ausgewiesenen Modal Split-Anteile mit jenen früherer Jahre ist insoweit nicht mehr unmittelbar gegeben.

Abbildung 2: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2017 und 2018



^P – prognostizierte Werte.

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2018/2019 – werden für das laufende Jahr 2019 und auf mittelfristige Sicht Zuwächse des Güterverkehrs in Deutschland erwartet.⁵ Danach soll die Verkehrsleistung im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2018 gesamtmodal (ohne Seeverkehr) um rund 2,8 %, die Beförderungsmenge um 1,7 % zulegen. Für den Zeitraum von 2020 bis 2022 werden für den gesamtmodalen Güterverkehr ein jahresdurchschnittlicher Anstieg der Verkehrsleistung in Höhe von 2,3 % und ein durchschnittliches jährliches Mengenwachstum in Höhe von 1,3 % prognostiziert. Mittelfristig wird derzeit insoweit allenfalls eine leichte Abschwächung des Verkehrswachstums erwartet. Mit Ausnahme der Rohrleitungen sollen am mittelfristigen Wachstum alle Landverkehrsträger partizipieren, allerdings in sehr unterschiedlichem Ausmaße. Der Binnenschiffahrt werden aufgrund von Basiseffekten durch die hohen Rückgänge im Jahr 2018 infolge des Niedrigwassers zwar für das Jahr 2019 von allen Verkehrsträgern die höchsten Mengen- und Leistungssteigerungen vorhergesagt, für den Zeitraum von 2020 bis 2022 mit jahresdurchschnittli-

Mittelfristprognose

⁵ Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2018/19, S. 1 ff., München / Köln 2019.

chen Mengen- und Leistungssteigerungen in Höhe von 0,2 % dann jedoch die geringsten Zuwächse. Mit jahresdurchschnittlichen Verkehrsleistungssteigerungen in Höhe von 2,6 % bzw. 2,5 % für den Zeitraum von 2020 bis 2022 fallen die Prognosewerte für den Straßen- und den Schienengüterverkehr prozentual ähnlich aus. Bezüglich der Beförderungsmenge werden dem Straßengüterverkehr im Zeitraum von 2020 bis 2022 im Jahresdurchschnitt 1,8 % Wachstum vorhergesagt, dem Schienengüterverkehr 1,6 %. Für den Kombinierten Verkehr werden dabei während des gesamten Prognosezeitraums überdurchschnittliche Wachstumsraten erwartet.

Das Bundesamt für Güterverkehr hat auf Grundlage der digitalen Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung einen sogenannten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt, der den Verlauf der Fahrleistung für vergleichbare Basiserkmale angibt und strukturelle Änderungen, etwa durch Ausweitungen der Mautpflicht, weitestgehend ausschließt. Mit anderen Worten, der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex gibt die Entwicklung der Fahrleistung als Festbasisindex für eine Untergliederung an, die im Zeitablauf unverändert darstellbar ist. In den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex einbezogen werden zum einen lediglich die mautpflichtigen Fahrleistungen von Lkw auf Bundesautobahnen, da die streckenbezogenen Ausweitungen der Mautpflicht stets auf Bundesstraßen erfolgten. Zum anderen finden lediglich Fahrleistungen von Lkw mit mindestens vier Achsen im Festbasisindex Berücksichtigung, da letztere in den meisten Fällen nicht von der Absenkung der Mautpflicht auf Lkw ab 7,5 t zGG betroffen waren. Aufgrund seiner frühen Verfügbarkeit und hohen Datenqualität weist der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex sowohl für verkehrliche als auch konjunkturelle Analysen eine hohe Aussagekraft auf. Er wurde daher zu Beginn des Jahres 2019 vom Statistischen Bundesamt in sein Veröffentlichungsprogramm aufgenommen. Er wird auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes im Bereich "Konjunkturindikatoren" bereitgestellt und findet darüber hinaus Eingang in den sogenannten Konjunkturmonitor des Statistischen Bundesamtes.⁶ Letzterer vergleicht die mittelfristige konjunkturelle Bewegung eines Indikators mit der Höhe des langfristigen Trends für denselben Indikator. Übertrifft beispielsweise ein Indikator zunehmend seinen langfristigen Trend, so zeichnet sich eine Boomphase ab. In der nachstehenden Abbildung wird für den Lkw-Maut-Fahrleistungsindex das Verhältnis zwischen mittelfristigem und langfristigem Trend als statisches Liniendiagramm dargestellt. Die Abszisse ist in der Abbildung die unterscheidende Trennlinie – Boom und Abschwungphase liegen oberhalb, Rezession und Aufschwungphase unterhalb.⁷ Nach einer von Oktober 2016 bis Dezember 2017 währenden

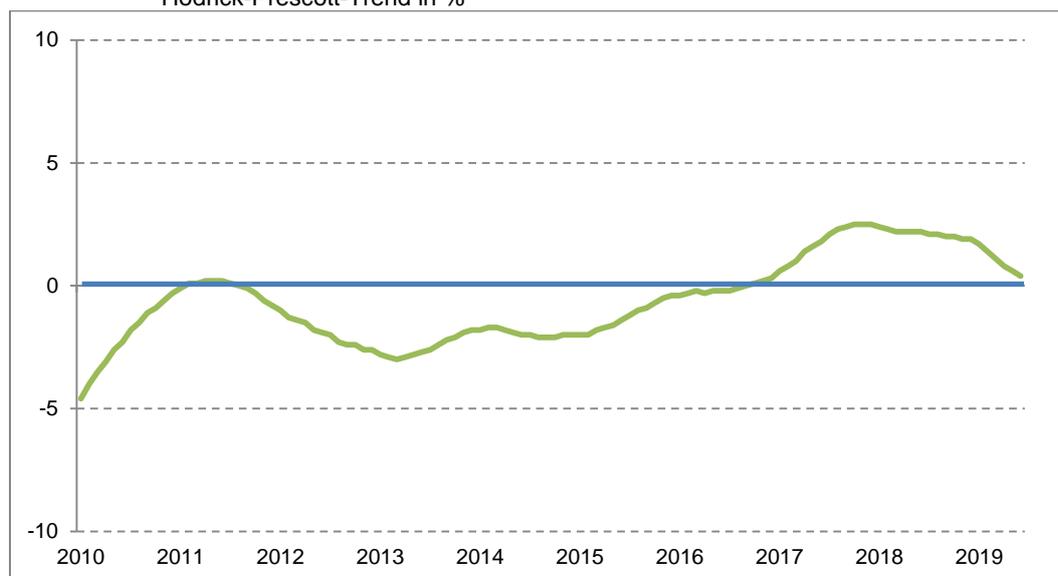
Lkw-Maut-
Fahrleistungsindex

⁶ Die Ergebnisse der Kooperation zwischen Statistischem Bundesamt und Bundesamt für Güterverkehr wurden in einem wissenschaftlichen Fachartikel, der in der Ausgabe 6/2018 der Zeitschrift "WISTA - Wirtschaft und Statistik" unter dem Titel „Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung – neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken“ erschienen ist, zusammengefasst. Der Fachartikel beschreibt den neuen Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken und erläutert seinen Bezug zu bestehenden kurzfristigen Statistiken.

⁷ Siehe hierzu auch Statistisches Bundesamt: Erläuterungen zum Konjunkturmonitor, Wiesbaden 2014.

Boomphase, in der sowohl die Differenz zwischen Trend-Zyklus-Komponente und langfristigem Trend als auch die Vormonats-Veränderungsraten dieser Differenz positiv waren, war zuletzt wieder eine Annäherung der Trend-Zyklus-Komponente an den langfristigen Trend, die sich im 1. Halbjahr 2019 beschleunigt hat, erkennbar. Kennzeichnend für diese Abschwungphase ist eine noch positive Differenz zwischen Trend-Zyklus-Komponente und langfristigem Trend, aber eine bereits negative Vormonats-Veränderungsrate dieser Differenz.

Abbildung 3: Lkw-Maut-Fahrleistungsindex – Abweichung der Trend-Konjunktur-Komponente vom Hodrick-Prescott-Trend in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Statistisches Bundesamt.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen waren im Jahr 2018 sowohl Leistungs- als auch Mengensteigerungen zu verzeichnen. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Beförderungsleistung von deutschen Lastkraftfahrzeugen im In- und Ausland um rund 1,2 % auf rund 316,8 Mrd. tkm (siehe Tabelle 2). Die transportierte Gütermenge nahm im Vergleichszeitraum um rund 1,2 % auf rund 3,2 Mrd. t zu.

Gesamtverkehr

Tabelle 2: Straßenverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im In- und Ausland

	Verkehrsleistung		Gütermenge	
	Insgesamt ¹⁾	Davon: im Inland	Insgesamt ¹⁾	Davon: im Inland
	in Mrd. tkm		in Mio. t	
2017	313,1	291,0	3.161,8	3.145,5
2018	316,8	295,2	3.200,9	3.185,1
Veränderung in % ¹⁾	1,2	1,5	1,2	1,3

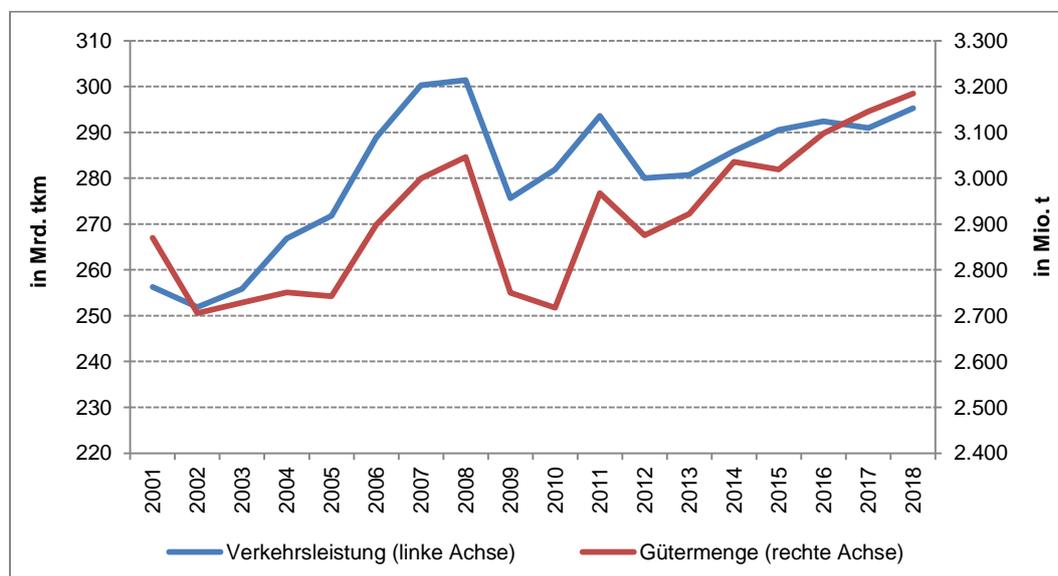
¹⁾ Inklusive Dreiländerverkehr und Kabotage.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland nahm im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,3 Mrd. tkm bzw. 1,5 % auf insgesamt rund 295,2 Mrd. tkm zu. Der Anteil der inländischen an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge betrug damit im Jahr 2018 rund 93,2 %. Die korrespondierende Beförderungsmenge stieg im Vergleichszeitraum um rund 39,6 Mio. t bzw. 1,3 % auf rund 3,2 Mrd. t. Während die Beförderungsmenge im Inland damit abermals einen neuen Rekordwert erreichte, blieb die Inlandsverkehrsleistung deutscher Lkw im Jahr 2018 weiterhin hinter dem Niveau aus dem Vorkrisenjahr 2008 zurück (siehe Abbildung 4).

Verkehre im Inland

Abbildung 4: Straßengüterverkehr im Inland mit deutschen Lastkraftfahrzeugen im Zeitraum von 2001 bis 2018



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 3 stellt den Straßengüterverkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge differenziert nach Hauptverkehrsverbindungen dar. Demnach stieg die Verkehrsleistung im Binnenverkehr im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,7 % auf insgesamt rund 276,1 Mrd. tkm. Der Binnenverkehr war damit im Jahr 2018 maßgeblich für das Mengen- und Leistungswachstum im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen. Die grenz-

Verkehre nach Hauptverkehrsverbindung

überschreitenden Verkehre entwickelten sich im Jahr 2018 erneut rückläufig. Im Rahmen von Marktbeobachtungsgesprächen bestätigten deutsche Transportunternehmen eine insgesamt zunehmende Transportaktivität im Nah- und Regionalbereich, während grenzüberschreitende Beförderungen weiterhin vermehrt von Gebietsfremden übernommen wurden. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sich die Verkehrsleistung deutscher Lkw im grenzüberschreitenden Versand um rund 1,7 % auf knapp 20,6 Mrd. tkm, im grenzüberschreitenden Empfang sogar um rund 2,6 % auf rund 15,2 Mrd. tkm. Im Durchgangsverkehr, der gemessen an der gesamten Beförderungsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge eine nachrangige Größe darstellt, wurde im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um rund 5,8 % auf rund 1,2 Mrd. tkm verzeichnet. Die Beförderungsmenge stieg im Binnenverkehr im Vergleichszeitraum um rund 1,4 %, während sie im grenzüberschreitenden Versand um rund 0,5 %, im grenzüberschreitenden Empfang um rund 3,3 % und im Durchgangsverkehr um rund 7,4 % abnahm.

Tabelle 3: Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen nach Hauptverkehrsverbindung

Hauptverkehrsverbindung	Verkehrsleistung			Gütermenge		
	2017	2018	Veränderung in %	2017	2018	Veränderung in %
	in Mrd. tkm			in Mio. t		
Binnenverkehr	271,7	276,1	1,7	3.036,7	3.078,2	1,4
Grenzüberschreitender Versand	20,9	20,6	-1,7	62,9	62,6	-0,5
Grenzüberschreitender Empfang	15,6	15,2	-2,6	44,2	42,8	-3,3
Durchgangsverkehr	1,3	1,2	-5,8	1,6	1,5	-7,4
Insgesamt ¹⁾	309,5	313,2	1,2	3.145,5	3.185,1	1,3

¹⁾ Binnen-, grenzüberschreitender und Durchgangsverkehr, ausgenommen andere Dreiländerverkehre sowie Kabotage.

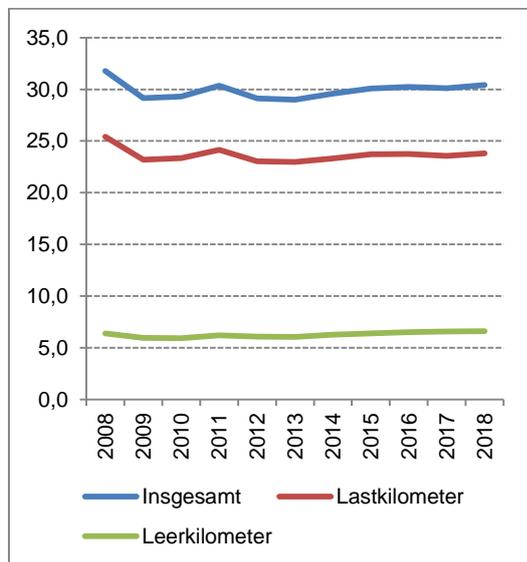
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, zitiert nach: Statistisches Bundesamt.

Deutsche Lastkraftfahrzeuge legten im Jahr 2018 im In- und Ausland eine Gesamtstrecke von rund 30,4 Mrd. km zurück. Dies bedeutete einen Anstieg um rund 1,0 % im Vergleich zum Vorjahr (siehe Abbildung 5). Dabei erhöhten sich die gefahrenen Last- und Leerkilometer im Vorjahresvergleich um rund 1,1 % bzw. rund 0,5 %. Erstmals seit längerem stieg damit im Jahr 2018 der Lastkilometeranteil wieder an und zwar von rund 78,2 % auf rund 78,3 % (siehe Abbildung 6). Entsprechend nahm der Leerkilometeranteil im Vergleichszeitraum um 0,1 Prozentpunkte auf rund 21,7 % ab. Die Gesamtzahl der Ladungsfahrten im Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen stieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,2 % auf insgesamt rund 263,7 Mio., die Anzahl der Leerfahrten um rund 0,7 % auf insgesamt rund 155,4 Mio. Vor dem Hintergrund einer überwiegend positiven konjunkturellen Wirtschaftslage und der damit verbundenen erhöhten Nachfrage nach Beförderungsdienstleistungen berichteten Gesprächspartner des

Last-/Leerkilometer

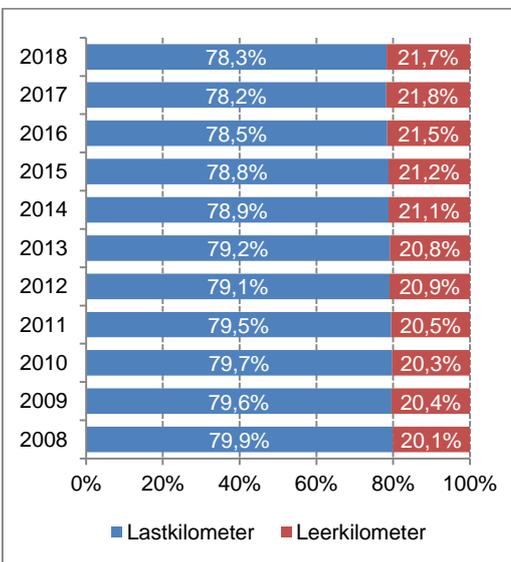
Bundesamt vielfach von einer insgesamt höheren Auslastung ihrer Fahrzeugkapazitäten.

Abbildung 5: Fahrleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge im Zeitraum von 2007 bis 2018 in Mrd. km



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 6: Last-/Leerkilometeranteile deutscher Lastkraftfahrzeuge in %



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Die mautpflichtigen Fahrleistungen und Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren in Deutschland sind Tabelle 4 zu entnehmen. Bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz stiegen die Fahrleistungen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 12,4 % auf insgesamt rund 37,7 Mrd. km. Der Fahrleistungsanstieg beruht zu einem wesentlichen Anteil auf der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen, mithin einer veränderten Datenbasis. Zusätzlich zu den bereits im Vorfeld knapp 2.300 km mautpflichtigen Bundesstraßen trat mit Wirkung zum 1. Juli 2018 die Mautpflicht auf weiteren rund 36.000 km Bundesstraßen in Kraft. Das mautpflichtige Streckennetz umfasst seitdem insgesamt etwa 52.000 km Autobahnen und Bundesstraßen. Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,6 % zu. Während sich die Fahrleistungen deutscher Lastkraftwagen im Vergleichszeitraum auf Autobahnen um rund 0,4 % erhöhten, stiegen sie bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz um rund 14,3 %. Gebietsfremde verzeichneten einen Fahrleistungsanstieg um rund 5,4 % auf Autobahnen bzw. um rund 10,0 % auf dem gesamten gebührenpflichtigen Streckennetz. Inländische Fahrzeuge, die über vergleichsweise hohe Marktanteile im Nah- und Regionalbereich verfügen, waren dahingehend vergleichsweise stärker von der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen betroffen als ausländische Fahrzeuge. Mit rund 22,0 Mrd. km entfiel auf Inländer im Jahr 2018 ein Anteil von rund 58,3 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen; gebietsfremde Lastkraftwagen vereinten mit insgesamt rund 15,7 Mrd. km einen Anteil von rund 41,7 %

Fahrleistungs- und Einnahmezunahme

auf sich. Auf Fahrzeuge aus Polen entfielen mit rund 6,1 Mrd. km bzw. einem Anteil von rund 16,2 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden. An zweiter und dritter Stelle standen Lastkraftwagen aus Tschechien und Rumänien mit rund 1,4 Mrd. km bzw. 1,3 Mrd. km sowie Anteilen von 3,8 % bzw. 3,5 %. Die höchsten Fahrleistungssteigerungen gegenüber dem Vorjahr erreichten im Jahr 2018 unter den Gebietsfremden Fahrzeuge aus Litauen (+29,5 %), Slowenien (+15,5 %) und Polen (+13,2 %). Vor dem Hintergrund der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen und gestiegener Fahrleistungen in- und ausländischer Fahrzeuge erhöhten sich die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 10,3 % auf insgesamt knapp 5,2 Mrd. Euro. Dabei stiegen die Mauteinnahmen bei den Inländern mit rund 12,2 % auf knapp 3,0 Mrd. Euro überdurchschnittlich, bei den Gebietsfremden mit rund 7,9 % auf rund 2,2 Mrd. Euro unterdurchschnittlich.

Tabelle 4: Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Nationalität	Mautpflichtige Fahrleistungen			Mauteinnahmen		
	2017	2018	Veränderung in %	2017	2018	Veränderung in %
	in Mrd. km			in Mrd. €		
Inland	19,26	22,00	14,3	2,63	2,95	12,2
Ausland	14,30	15,72	10,0	2,05	2,22	7,9
Insgesamt	33,56	37,72	12,4	4,68	5,17	10,3

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

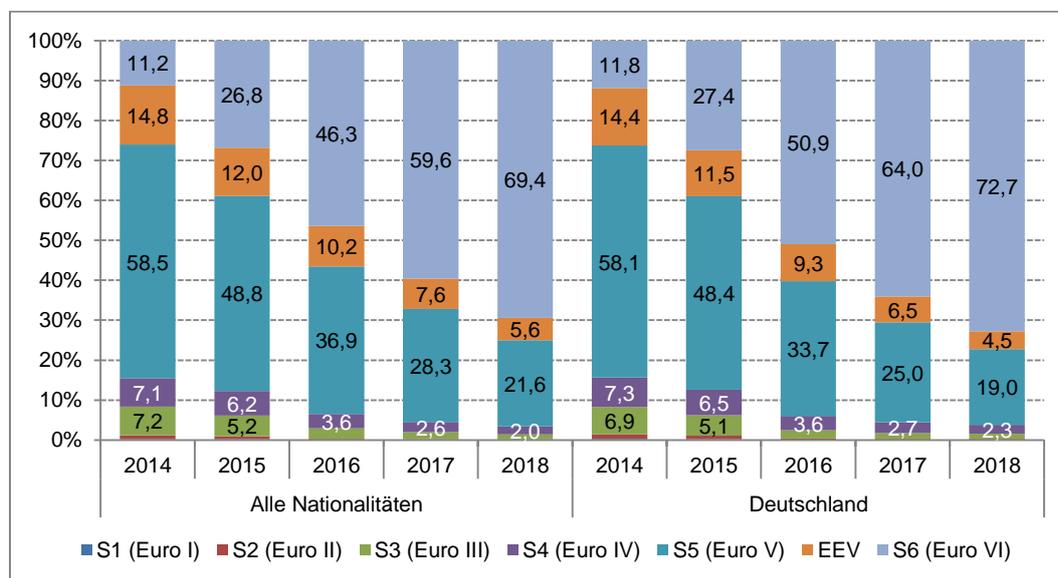
3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Wie in den Jahren zuvor, legte der Anteil umweltfreundlicherer Lastkraftwagen an den mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2018 deutlich zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen erhöhte sich nationalitätenübergreifend von rund 59,6 % im Jahr 2017 auf rund 69,4 % im Jahr 2018 (siehe Abbildung 7). Auf Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen EEV und Euro V entfielen im Jahr 2018 Anteile in Höhe von rund 5,6 % bzw. 21,6 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Damit nahmen sie im Jahresvergleich um rund 2,0 bzw. rund 6,7 Prozentpunkte ab. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV entwickelte sich gleichsam rückläufig und umfasste zuletzt knapp 3,4 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Der Fahrleistungsanteil deutscher Euro VI-Fahrzeuge lag mit rund 72,7 % im Jahr 2018 über dem Durchschnittswert. Im Vergleich zum Vorjahr stieg er um rund 8,7 Prozentpunkte. Der Anteil von EEV-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge sank im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um 2,0 Prozentpunkte auf

Anteile umweltfreundlicherer Lkw steigen

rund 4,5 %, der Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro V um 6,0 Prozentpunkte auf rund 19,0 %. Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV verzeichneten im Jahr 2018 lediglich noch einen kumulierten Anteil von rund 3,8 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen der Inländer.

Abbildung 7: Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen, Anteile in %

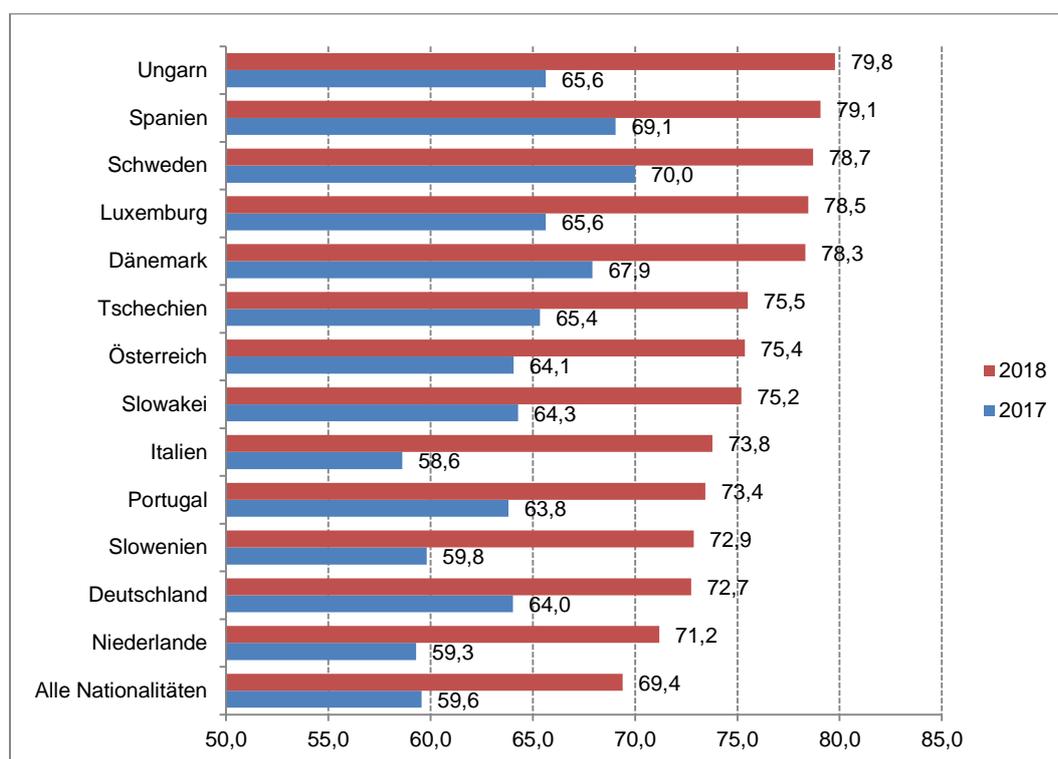


Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Abbildung 8 stellt die mautpflichtigen Fahrleistungen von Euro VI-Fahrzeugen differenziert nach Herkunftsländern dar. Demnach wiesen im Jahr 2018 Fahrzeuge aus Ungarn mit rund 79,8 % die höchsten Euro VI-Fahrleistungsanteile auf, dicht gefolgt von Mautfahrzeugen aus Spanien (79,1 %), Schweden (78,7 %), Luxemburg (78,5 %) und Dänemark (78,3 %). Insgesamt war im Jahr 2018 bei allen registrierten Nationalitäten im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung der Fahrleistungsanteile von Euro VI-Fahrzeugen an den länderspezifischen mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen zu registrieren. Besonders hohe Zuwächse bei den Euro VI-Anteilen waren im Jahr 2018 bei Mautfahrzeugen aus Italien, Ungarn und Slowenien mit Steigerungsraten von 15,2, 14,1 bzw. 13,1 Prozentpunkten zu verzeichnen.

Entwicklung der Euro VI-Anteile nach Fahrzeugherkunft

Abbildung 8: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI nach ausgewählten Herkunftsstaaten in %



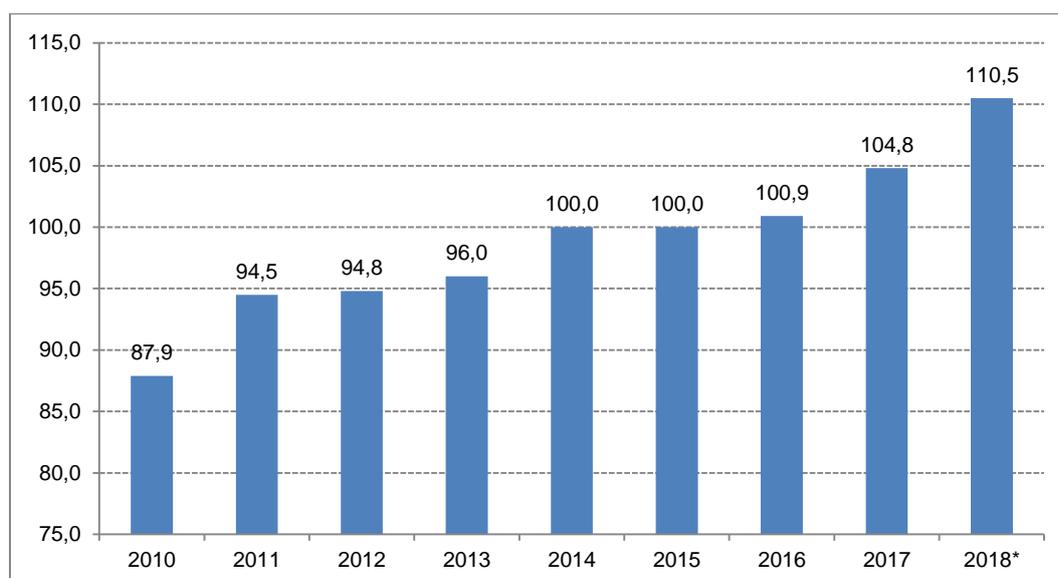
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

Getragen von einem positiven gesamtwirtschaftlichen Umfeld setzte sich im Jahr 2018 die positive Umsatzentwicklung im gewerblichen Straßengüterverkehr fort. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Vergleich zum Jahr 2017 insgesamt um rund 5,4 % (siehe Abbildung 9). Straßengüterverkehrsunternehmen partizipierten an einer hohen inländischen Beförderungsnachfrage, vor allem durch die weiterhin expansive Entwicklung im Produzierenden Gewerbe, darunter insbesondere im Baugewerbe. Darüber hinaus profitierte die Straße in Teilsegmenten – ebenso wie die Schiene – von Verkehrsverlagerungen von der Binnenschifffahrt infolge der lang andauernden Niedrigwasserphase im Rheinstromgebiet in der 2. Jahreshälfte 2018. In Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten Güterkraftverkehrsunternehmen zumeist von einer insgesamt hohen Kapazitätsauslastung des Eigenfuhrparks. Fahrpersonalengpässe begrenzten weiterhin vielfach eine Erweiterung von Beförderungskapazitäten. Geschäftsausweitungen zeigten sich daher eher im Bereich der lagerlogistischen Dienstleistungen. Zum Jahresende wirkten sich eine zurückhaltende Exporttätigkeit der deutschen Wirtschaft sowie Produktionsrückgänge in der Automobilindustrie zum Teil dämpfend auf die Geschäftsentwicklung betroffener Transportunternehmen aus.

Umsatzwachstum

Abbildung 9: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“, Index (Jahr 2015 = 100)



*) Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Vor dem Hintergrund einer hohen inländischen Nachfrage nach Beförderungsleistungen bei begrenzten Laderaumkapazitäten sowie deutlicher Kostensteigerungen erzielten Güterkraftverkehrsunternehmen im Jahr 2018 jenseits noch laufzeitgebundener Festverträge vielfach höhere Preisvereinbarungen. Nach Informationen des Bundesamtes waren Auftraggeber oftmals bereit, höheren Entgeltforderungen nachzukommen, um Transportkapazitäten zu sichern. Als Preistreiber erwiesen sich vor allem steigende Aufwendungen für Kraftstoffe, Personal sowie die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen. Im Durchschnitt stiegen die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,5 %. Die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“ legten im selben Zeitraum durchschnittlich um rund 2,6 % zu (siehe Abbildung 10). Die Preise auf dem Spotmarkt wichen im Jahresverlauf teilweise erheblich von den sonst üblichen, vertraglich vereinbarten Preisen ab. Während bei akuten Laderaumengpässen, die insbesondere in der ersten Jahreshälfte und im Herbst 2018 zu beobachten waren, teilweise sehr hohe Preisforderungen von Speditionen ohne Eigenfuhrpark gestellt wurden, berichteten Unternehmen im Rahmen von Marktgesprächen von vergleichsweise niedrigen Tagesfrachtraten am Jahresende 2018.

Steigende Beförderungs-
entgelte

Abbildung 10: Erzeugerpreisindex für ausgewählte Wirtschaftszweige (Jahr 2015 = 100)

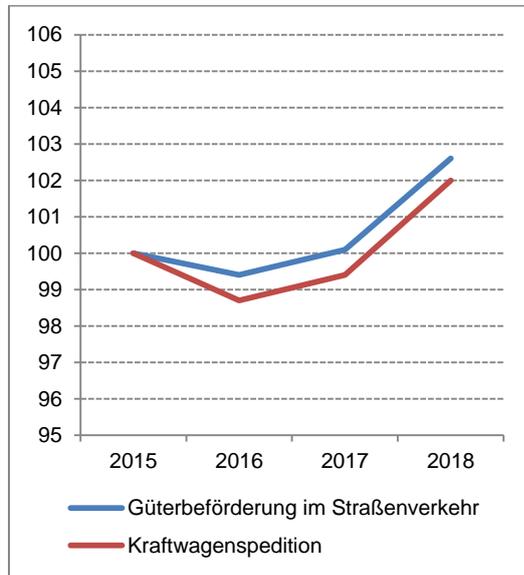
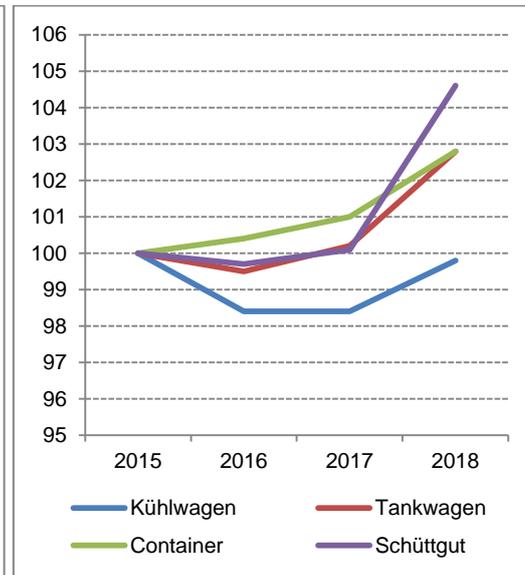


Abbildung 11: Erzeugerpreisindex für den Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungsarten (Jahr 2015 = 100)

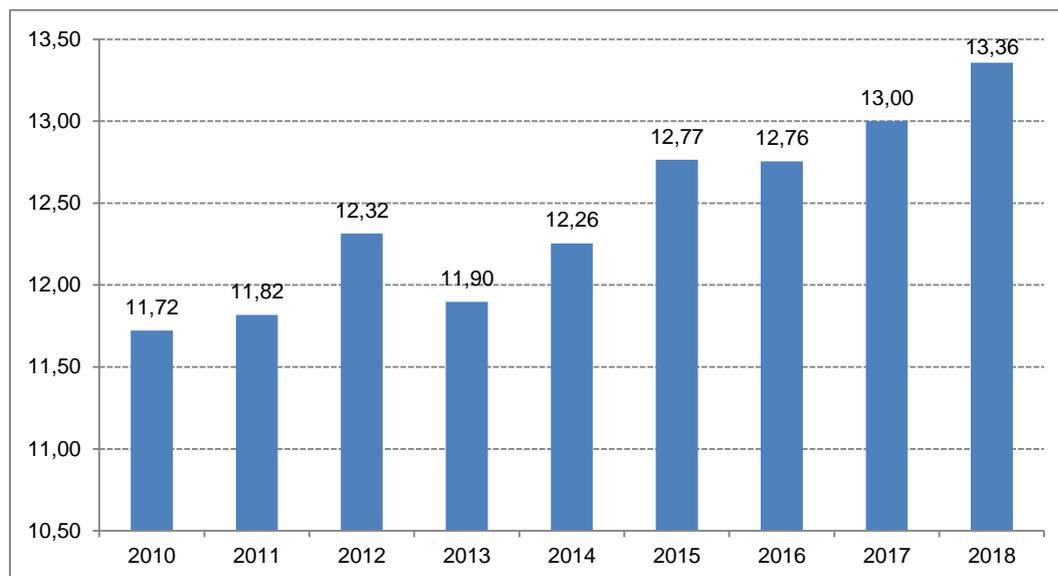


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung. Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Eine differenzierte Betrachtung der Erzeugerpreisentwicklung nach Dienstleistungsarten ist Abbildung 11 zu entnehmen. Demnach stieg im Segment der Schüttguttransporte, deren Abwicklung vergleichsweise hohe organisatorische Anforderungen stellt, der Erzeugerpreisindex im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 überdurchschnittlich um rund 4,5 %. Diese Entwicklung war vor dem Hintergrund weiterhin hoher Bauinvestitionen einer anhaltend hohen Nachfrage nach Baustofftransporten geschuldet, die auf ein begrenztes Kapazitätsangebot stieß. Zudem stieg zu einem gewissen Grad die Nachfrage nach Schüttgutbeförderungen im Straßenverkehr angesichts des knappen Laderaums in der Binnenschifffahrt zu Zeiten des Niedrigwassers. Die Erzeugerpreise für Beförderungen mit Tankwagen stiegen im Vorjahresvergleich im Jahr 2018 um rund 2,6 %. Damit nahmen sie in ähnlichem Umfang zu wie der durchschnittliche Erzeugerpreis für den gesamten Straßengüterverkehr. Die Erzeugerpreisindizes für Container- und Kühlwagentransporte legten mit Steigerungsraten von rund 1,8 % bzw. rund 1,4 % im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr nur unterdurchschnittlich zu.

Entgelte nach
Dienstleistungsart

Abbildung 12: Durchschnittlicher Bruttostundenverdienst für Beschäftigte der Leistungsgruppe 3 im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Zeitraum von 2012 bis 2018 in €



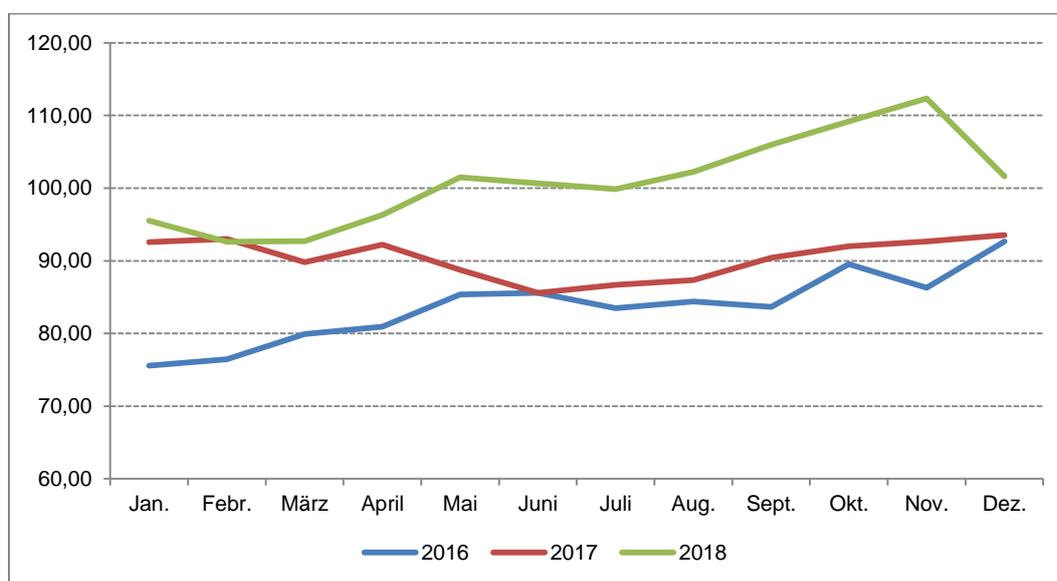
Anmerkung: Leistungsgruppe 3 bezieht sich auf Beschäftigte mit Fachtätigkeiten, für deren Ausübung in der Regel eine abgeschlossene Berufsausbildung, zum Teil verbunden mit Berufserfahrung, erforderlich ist.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Straßengüterverkehrsunternehmen verzeichneten im Jahr 2018 erneut zunehmende Gesamtkosten, vorrangig aufgrund von Kostensteigerungen in den Bereichen Personal, Kraftstoff und Lkw-Mautabgaben. Die konjunkturell bedingt hohe Nachfrage nach Beförderungsleistungen ging mit einem erhöhten Fachkräftebedarf im administrativen und gewerblichen Bereich einher. Um Personal zu gewinnen bzw. zu halten, stiegen Löhne und Gehälter sowohl bei tariflichen als auch individuell ausgehandelten Verträgen. Wie Abbildung 12 zu entnehmen ist, erhöhten sich die durchschnittlichen Bruttostundenverdienste im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ für Beschäftigte, deren Tätigkeiten eine abgeschlossene Berufsausbildung erfordern, im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,7 % auf insgesamt 13,36 Euro. Fahrern gewährten Unternehmen oftmals über das Grundgehalt hinausgehende Zusatzleistungen, u.a. in Form von Tankgutscheinen, Prämien für unfallfreies oder spritsparendes Fahren oder höheren Spesensätzen. Höhere Aufwendungen verzeichneten Transport- und Logistikdienstleister außerdem nicht selten in Folge von zeit- und kostenintensiven Rekrutierungs- sowie weiteren Personalbindungsmaßnahmen. Zu letzteren zählen beispielsweise individuelle Fahrzeugausstattungen. Einen deutlichen Anstieg vollzogen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr die Energiepreise. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes registrierten Großverbraucher bei Diesellieferungen von 50 bis 70 hl frei Verbrauchsstelle im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr einen durchschnittlichen Preisanstieg um rund 11,6 % (siehe Abbildung 13). Der höchste durchschnittliche Monatspreis wurde dabei im Jahr 2018 mit 112,32 € / hl im November erreicht. Nach Informationen des Bundesamtes vereinbaren Transport- und Speditionsunternehmen mit ihren festen Kunden mehrheitlich Dieselpreisgleitklauseln, die in der Regel allerdings erst zeitversetzt greifen. Die höheren Kraftstoffkosten konnten so teilweise erst mit Verzögerungen von

Kostensteigerungen

mehreren Monaten abgerechnet werden. Im Zuge der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 erhöhten sich in Abhängigkeit vom Einsatzgebiet und Standort die Mautabgaben von Güterkraftverkehrsunternehmen zum Teil deutlich. Im Nah- und Regionalverkehr tätige sowie in ländlichen Regionen angesiedelte Güterkraftverkehrsunternehmen berichteten im Rahmen von Marktgesprächen nicht selten von sehr hohen Steigerungen. Wie im Zuge früherer Mautausweitungen bzw. -erhöhungen konnten resultierende Zusatzkosten für Lastkilometer nach Informationen des Bundesamtes in der Regel nahezu gänzlich an Auftraggeber weitergereicht werden, während die Maut für Leerkilometer im Rückladungsbereich oder bei sonstigen Verkehren, die nicht direkt an einen Auftrag gebunden waren, regelmäßig von den Transportunternehmen selbst zu tragen war. Durch den vergleichsweise kurzen zeitlichen Abstand zwischen der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 und der Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2019 kam es zu Verschiebungen von Preisverhandlungen und infolge dessen zu Verzögerungen bei der Weitergabe von Kostensteigerungen. Als tendenziell zunehmend wurden seitens des Gewerbes darüber hinaus u.a. Aufwendungen für Reparatur und Wartung, Versicherungsprämien sowie Schulungsmaßnahmen wahrgenommen.

Abbildung 13: Monatliche Preise für Dieselkraftstoff bei Lieferung von 50 bis 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle in Euro je hl im Zeitraum von 2016 bis 2018



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Trotz der überwiegend guten Auftragslage sowie einer relativ hohen Kapazitätsauslastung entwickelten sich die Erträge im Bereich des Straßengüterverkehrs nach Informationen des Bundesamtes heterogen. Zwar erwirtschafteten die in die Marktbeobachtung des Bundesamtes einbezogenen Unternehmen überwiegend positive Erträge. Allerdings ging das Umsatzwachstum vielfach nicht mehr mit einer weiteren Verbesserung der Ertragslage einher. Bei einem nicht zu vernachlässigenden Anteil blieben die Gewinne hinter den Vorjahresergebnissen zurück. Davon betroffen waren insbesondere Transportunterneh-

Ertragslage

men, die Gesamtkostensteigerungen nicht vollumfänglich oder erst zeitverzögert an Kunden weiterreichen konnten. Für eine Verbesserung der Ertragslage setzten Transportunternehmen verschiedene Instrumente ein, um lukrative Aufträge zu selektieren und Touren insgesamt bzw. Rückladungsverkehre im Besonderen effizienter zu gestalten. Transport- und Logistikdienstleister mit spezialisierten und hochwertigen logistischen Lösungen sowie Anbieter in Nischenmärkten berichteten in Marktgesprächen des Bundesamtes überwiegend von einer positiven Entwicklung der Ertragslage. Wie in den Jahren zuvor, erwiesen sich qualitativ hochwertige lagerlogistische Dienstleistungen als vergleichsweise ertragsreich.

Bei weiterhin günstigen Finanzierungsbedingungen dominierten fuhrparkseitig im Jahr 2018 nach wie vor Ersatzinvestitionen, im Zuge derer eine fortlaufende Modernisierung der Eigenfuhrparks auf neueste Assistenz- und Ausstattungssysteme erfolgt. Darüber hinaus werden Fahrzeuge nach Informationen des Bundesamtes verstärkt mit Sicherheitssystemen nachgerüstet. Auf zunehmendes Interesse stoßen alternative Antriebe. Dies zeigte sich beispielsweise an verschiedentlichen Pilotversuchen zur Integration von Erdgas-betriebenen Fahrzeugen in den Fuhrpark. Die Zurückhaltung bei den Erweiterungsinvestitionen wird zumeist mit der eingeschränkten Verfügbarkeit an qualifiziertem Fahrpersonal begründet. Kapazitätsausweitungen zeigten sich daher eher bei Unternehmen, denen es aufgrund ihrer Größe und ihres Bekanntheitsgrades noch vergleichsweise leichter fiel, das erforderliche Fahrpersonal zu akquirieren.

Fahrzeuginvestitionen

Jenseits des Fuhrparks flossen Investitionen im Zuge der zunehmenden Bedeutung von kontrakt- und lagerlogistischen Dienstleistungen im Jahr 2018 weiterhin in die Modernisierung und Erweiterung von Betriebs- und Lagerflächen. Als Hemmnis erweist sich nicht selten die begrenzte Verfügbarkeit an geeigneten Flächen. Der Erwerb von Lagerimmobilien in verkehrsgünstig angebundenen oder industriell starken Regionen erforderte zuletzt relativ hohe Investitionssummen. Nach Informationen des Bundesamtes investierten Unternehmen weiterhin in den unternehmensübergreifenden Ausbau von technischen Systemen, u.a. in den Bereichen Telematik, Automatisierung sowie Datenmanagement. Im Vordergrund standen in diesem Zusammenhang kundengerechte Lösungen sowie transparente und effiziente Geschäftsprozesse.

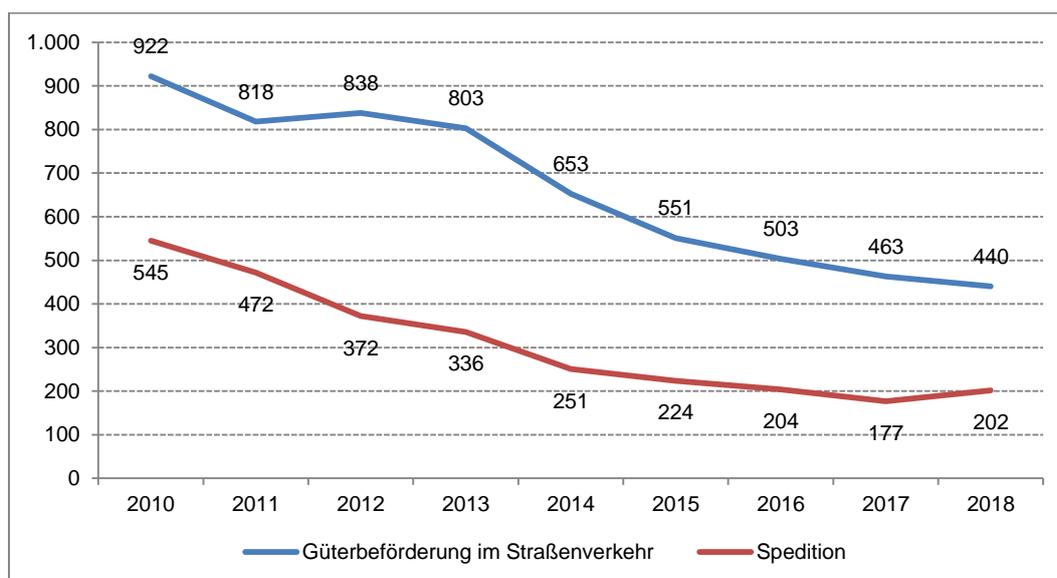
Sonstige Investitionen

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes nahm die Eigenkapitalquote deutscher Verkehrsunternehmen mit Eigenfuhrpark in den letzten Jahren stetig zu. Zeitgleich sank der Anteil an Transportunternehmen, die eine negative Eigenkapitalquote auswiesen. Eine steigende durchschnittliche Eigenkapitalquote sowie ein rückläufiger Anteil an überschuldeten Unternehmen deuten grundsätzlich auf eine höhere Widerstandsfähigkeit im Gewerbe hin, da Verlustphasen eher aufgefangen werden können. Diese Entwicklungstendenzen spiegelten sich zuletzt in Verbindung mit einer guten konjunkturellen Lage in der Insolvenzstatistik wider. Nach Ausweisung des Statistischen Bundesamtes sank die Anzahl

Insolvenzen, Insolvenz- und Risikoquote

der Insolvenzverfahren im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 5,0 % auf insgesamt 440 (siehe Abbildung 14). Damit entwickelte sie sich das sechste Jahr in Folge rückläufig. Die Zahl der Insolvenzen im Wirtschaftszweig „Spedition“ nahm hingegen seit langem erstmalig wieder zu. Im Jahr 2018 wurden insgesamt 202 Insolvenzverfahren registriert – ein Anstieg im Vorjahresvergleich um 14,1 %. Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste wurde mit insgesamt 245 Insolvenzverfahren im Jahr 2018 ein Rückgang um 7,2 % im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet. Für die Güterverkehrsbranche relevante Wirtschaftsbereiche, wie das Verarbeitende Gewerbe und der Handel, verbuchten im selben Zeitraum gleichsam Rückgänge in der Insolvenzstatistik um 11,9 % bzw. 9,4 %; im Baugewerbe stieg die Anzahl der Unternehmensinsolvenzen dagegen um 1,1 %. Die Insolvenzquote, die der Verband der Vereine Creditreform e.V. aus der Anzahl der Unternehmensinsolvenzen je 10.000 Unternehmen errechnet, reduzierte sich im Straßengüterverkehrssektor marginal von 134 im Jahr 2017 auf 132 im Jahr 2018. Damit befand sie sich allerdings weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau: Im Durchschnitt über alle Branchen betrug die Insolvenzquote im Jahr 2018 lediglich 59 (Vorjahr: 62). Ein ähnliches Bild stellte sich zuletzt für die Risikoquote dar, 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. Die Risikoquote im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ übertraf mit 313 im Jahr 2018 die durchschnittliche Risikoquote über alle Branchen von 134 erneut deutlich. Beide Größen entwickelten sich im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig (Vorjahr: 317 bzw. 142).

Abbildung 14: Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen im Zeitraum von 2010 bis 2018



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Berichts waren aussagekräftige Daten zum Schienengüterverkehr für das Jahr 2018 aus der amtlichen Statistik noch nicht verfügbar. Grund hierfür ist eine umfassende Aktualisierung des Berichtskreises zur Schienen-Güterverkehrsstatistik seitens des Statistischen Bundesamtes.⁸ Diese wurde notwendig, da es in den vergangenen Jahren zu einer allgemeinen Untererfassung des Schienengüterverkehrs aufgrund unvollständiger Berichtskreise kam. Für die Berichtsjahre 2016 und 2017 wurden in der jährlichen Erhebung nach §19 Abs. 2 VerkStatG eine Reihe neuer Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgenommen. Bei manchen dieser Unternehmen hat sich gezeigt, dass sie die Schwellenwerte für den Erhebungsbereich der monatlichen Erhebung zum Schienengüterverkehr überschreiten. Diese Unternehmen wurden bzw. werden in den Jahren 2018 und 2019 neu in die monatliche Statistik aufgenommen. Die Anzahl der Unternehmen in der monatlichen Statistik erhöhte sich dadurch von 50 im Berichtsjahr 2017 auf 57 im Berichtsjahr 2018. Aufgrund der beschriebenen Veränderungen des Berichtskreises ist eine Vergleichbarkeit der für das Jahr 2018 vorliegenden Daten aus der Monatsstatistik mit den monatlichen bzw. jährlichen Erhebungsergebnissen der Vorjahre nicht gegeben. Die Ergebnisse der jährlichen Erhebung nach § 19 Abs. 2 VerkStatG für das Jahr 2018 lagen zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Berichts noch nicht vor.

Datenlage

Die Mengen- und Leistungsangaben zum Schienengüterverkehr im Jahr 2018 in Tabelle 5 beruhen daher auf internen Arbeitspapieren⁹ zur kommenden gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr (Sommer 2019). Danach verbuchte der Schienengüterverkehr im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg der Beförderungsmenge um 0,4 % auf rund 402,7 Mio. t und eine Zunahme der Verkehrsleistung um 1,1 % auf rund 130,8 Mrd. tkm. Neben positiven Impulsen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung profitierte der Schienengüterverkehr von der lang andauernden Niedrigwasserphase in der Binnenschifffahrt, infolge derer es zu Verkehrsverlagerungen von der Wasserstraße auf die Schiene kam. Darüber hinaus kam im Jahr 2018 ein positiver Basiseffekt nach der mehrwöchigen Sperrung der Rheintalstrecke bei Rastatt im Jahr 2017 zum Tragen. Die anhaltenden Rückgänge der Kohleverkehre infolge der Energiewende wirkten sich hingegen dämpfend auf die Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen aus.

Mengen- und
Leistungsentwicklung

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

⁹ Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Kurzfristprognose Sommer 2019, Tischvorlage zur Expertenrunde am 27. Juni 2019 (unveröffentlicht).

Tabelle 5: Schienengüterverkehr im öffentlichen Verkehr in Deutschland in den Jahren 2017 und 2018, vorläufige Ergebnisse

Gütermenge			Verkehrsleistung		
2017	2018	Δ in %	2017	2018	Δ in %
in Mio. t			in Mrd. tkm		
401,1	402,7 ^P	0,4 ^P	129,4	130,8 ^P	1,1 ^P

^P – prognostizierte Werte.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr.

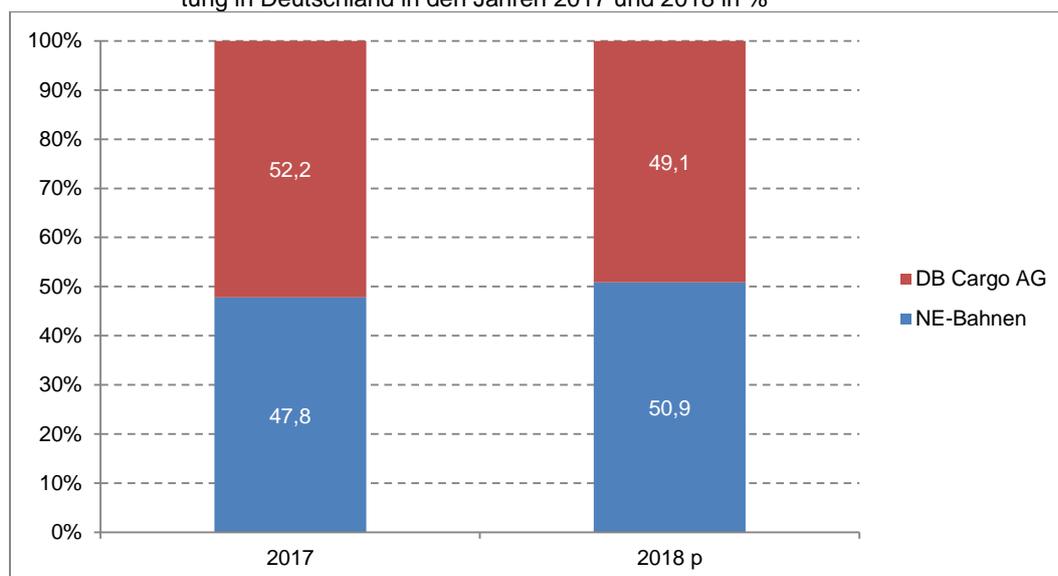
Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2018 überwiegend von einer stabilen oder verbesserten Auftragslage im Vergleich zum Vorjahr bei guter bis sehr guter Kapazitätsauslastung. Gegen den Branchentrend ging die Verkehrsleistung der deutschen Gesellschaften von DB Cargo im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um 5,0 % auf knapp 64,2 Mrd. tkm zurück; die Beförderungsmenge sank um 3,7 % auf rund 200,4 Mio. t.¹⁰ Begründet wurde dies von Unternehmensseite unter anderem mit dem anhaltenden Rückgang der Kohleverkehre infolge der Energiewende, Portfolioanpassungen der Energieerzeuger und zum Teil schwachen Impulsen aus einzelnen Branchen, beispielsweise der Stahl- und Automobilindustrie.¹¹ Unter Zugrundelegung der in Tabelle 5 ausgewiesenen, zum Teil vorläufigen Mengen- und Leistungswerte für den gesamten Schienengüterverkehr in Deutschland und der von der Deutschen Bahn AG für ihre deutschen Gesellschaften angegebenen Werte fiel der Marktanteil von DB Cargo bezogen auf die Verkehrsleistung von rund 52,2 % im Jahr 2017 auf rund 49,1 % im Jahr 2018 (siehe Abbildung 15). Sollte sich die Schienengüterverkehrsprognose für das Jahr 2018 bestätigen, wäre damit auf Jahres-sicht von den nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen kumuliert erstmals eine höhere Schienengüterverkehrsleistung erbracht worden als seitens des Marktführers. Die skizzierte Entwicklung deckt sich mit Informationen des Bundesamtes aus Marktgesprächen, denen zufolge nicht-bundeseigene Eisenbahnen ihre Position im Jahr 2018 gegenüber DB Cargo ausbauen und weitere Marktanteile gewinnen konnten. Demnach wenden sich Auftraggeber zum einen aus Qualitätsgründen von DB Cargo ab. Zum anderen setze DB Cargo aufgrund eigener Kapazitätsengpässe andere Eisenbahnverkehrsunternehmen als Subunternehmer ein.

Marktanteilsgewinne
nicht-bundeseigener
Eisenbahnen

¹⁰ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten & Fakten 2018, S. 24, Berlin 2019.

¹¹ Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2018, S. 60, Berlin 2019.

Abbildung 15: Anteile der NE-Bahnen und der DB Cargo AG an der Schienengüterverkehrsleistung in Deutschland in den Jahren 2017 und 2018 in %



p – prognostizierte Werte.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr, Deutsche Bahn AG. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

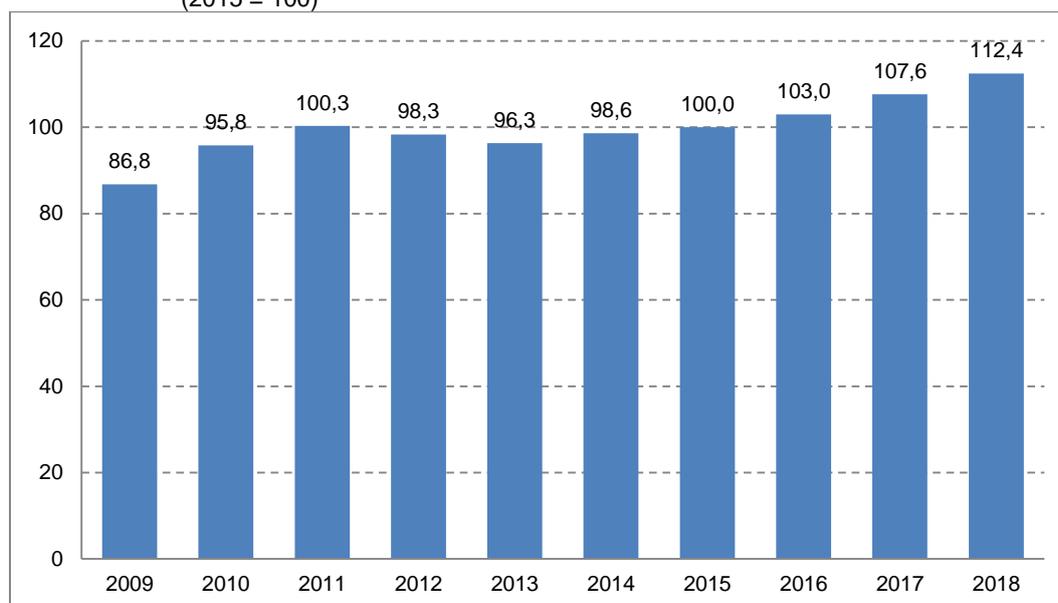
4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Im Schienengüterverkehr setzte sich das Umsatzwachstum der Vorjahre im Jahr 2018 fort. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes wurde im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 insgesamt ein Umsatzwachstum von rund 4,5 % erzielt (siehe Abbildung 16). Das Umsatzwachstum im Schienengüterverkehr fiel damit im Vergleichszeitraum geringer aus als im Straßengüterverkehr, für den das Statistische Bundesamt ein vorläufiges Plus von 5,4 % ausweist, und in der Binnenschifffahrt, deren vorläufiger Umsatzanstieg rund 4,9 % betrug. Trotz der insgesamt positiven Tendenz fiel die Umsatzentwicklung innerhalb der Schienengüterverkehrsbranche nach Informationen des Bundesamtes heterogen aus. Der Außenumsatz von DB Cargo verringerte sich nach Unternehmensangaben gegen den Branchentrend vor dem Hintergrund einer rückläufigen Verkehrsleistung im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um 0,8 % auf knapp 4,2 Mrd. Euro.¹²

Umsatzwachstum

¹² Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2018, S. 138, Berlin 2019. Eine Differenzierung des Außenumsatzes nach einzelnen Staaten liegt nicht vor.

Abbildung 16: Index des Umsatzes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ (2015 = 100)



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Umsatzwachstum im Jahr 2018 resultierte neben einer insgesamt höheren Nachfrage nach Schienengüterverkehrsleistungen aus Entgelterhöhungen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes stiegen die Entgelte für Güterbeförderungen im Eisenbahnverkehr im Vergleich zum Jahr 2017 segmentübergreifend um durchschnittlich 1,5 % und damit stärker als in den Vorjahren (siehe Tabelle 6). Maßgeblich hierfür waren vor allem die Entgeltsteigerungen im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre, die mit einem Plus von 1,7 % überdurchschnittlich ausfielen. Angesichts einer allgemein hohen Kapazitätsauslastung im Schienenverkehr bestanden nach Angaben von Marktteilnehmern vor allem bei Gelegenheitsverkehren sowie beim Abschluss von Verträgen für neue Regelverkehre Spielräume für Entgeltsteigerungen. Wie in den Vorjahren entwickelten sich die Entgelte für Traktionsleistungen und Kombinierte Verkehre, die weiterhin einer hohen Wettbewerbsintensität unterliegen, im Jahr 2018 unterdurchschnittlich. So weist das Statistische Bundesamt für diese Dienstleistungen im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 lediglich durchschnittliche Entgeltsteigerungen in Höhe von 0,6 % aus. Trotz der anhaltend hohen Transportnachfrage und stark ausgelasteter Beförderungskapazitäten zeichnete sich der Schienengüterverkehrsmarkt im Jahr 2018 weiterhin durch eine hohe Preissensitivität aus. Nach Informationen des Bundesamtes kam es unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen teilweise zu gegenseitigen Abwerbungen großer Auftragsvolumina durch hohe Preisnachlässe. Die im Jahr 2018 im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr angelaufene anteilige Finanzierung der Trassenentgelte durch den Bund wurde nach Angaben von Marktteilnehmern in der Regel zumindest in Teilen an die Auftraggeber der Eisenbahnverkehrsunternehmen weiterge-

Entgeltsteigerungen

reicht.¹³ Kritisiert wurde von Eisenbahnverkehrsunternehmen die bereits im Vorfeld der konkreten Umsetzung erfolgte offensive Kommunikation der Halbierung der Trassenpreise, in Folge derer bereits zahlreiche Auftraggeber mit Forderungen nach Entgeltreduzierungen an Eisenbahnverkehrsunternehmen herantraten. Weiterhin überdurchschnittlich entwickelten sich die Entgelte für speditionelle Dienstleistungen im Bahnbereich. Diesbezüglich weist der Erzeugerpreisindex im Jahr 2018 Zuwächse im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von knapp 5,3 % aus.

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

Jahr	Gesamtindex	darunter:	
		Einzelwagen- und Ganzzugverkehre	Traktionsleistungen, Kombiniertes Verkehre
2015	100,0	100,0	100,0
2016	100,7	100,9	100,1
2017	100,9	101,2	100,1
2018	102,4	102,9	100,7

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Den Entlastungen bei den Trassenpreisen standen im Jahr 2018 höhere Aufwendungen für Energie sowie im Zuge höherer Tarifabschlüsse vor allem steigende Personalkosten gegenüber.¹⁴ Letztgenannte spiegeln sich auch in Kostensteigerungen bei Leihpersonal, insbesondere Lokführern, wider. Des Weiteren führten unternehmensabhängig u.a. höhere Preise für Emissionszertifikate sowie Anmietungen von Rollmaterial zu zusätzlichen Kostenbelastungen. Wie in früheren Jahren zeigten sich in Abhängigkeit von den durchgeführten Verkehren und den geographischen Tätigkeitsgebieten teils deutlichere Kostensteigerungen infolge von Umwegverkehren, insbesondere aufgrund baustellenbedingter Einschränkungen. Nach Informationen des Bundesamtes beinhalten bei einem Großteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen zumindest die langfristigen geschlossenen Beförderungsverträge sogenannte Gleitklauseln, d.h. Vereinbarungen, nach denen die Höhe einer Zahlung nach einer bestimmten Frist den veränderten Kosten angepasst wird. Diese Klauseln beziehen sich nicht ausschließlich auf Verbrauchsstoffe, sondern

Kostensteigerungen

¹³ Als eine der wichtigsten Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr wurde im Sommer 2017 eine „deutliche“ Reduzierung der Anlagen- und Trassenpreise beschlossen. Dies wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit dem Förderprogramm af-TP umgesetzt. Mit dem Haushaltsbeschluss des Bundestages vom 06. Juli 2018 wurde für das Haushaltsjahr 2018 eine Förderung in Höhe von 175 Mio. EUR für den Zeitraum 01. Juli 2018 bis 31. Dezember 2018 bereitgestellt.

¹⁴ So trat u.a. zum 1. Januar 2018 die zweite Stufe der Tarifierhöhung aus der Tarifrunde 2016/2017 für Mitarbeiter des Systemverbands Bahn in Deutschland in Kraft. In Abhängigkeit von der getroffenen Wahl erhöhten sich nach Angaben der Deutschen Bahn AG für rund 40 % der Mitarbeiter die Entgelte um 2,62 % und für rund 58 % das Urlaubskontingent um sechs Tage; für rund 2 % der Mitarbeiter reduzierte sich die Wochenarbeitszeit um eine Stunde. Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, S. 10 ff., Berlin 2018.

können fallweise auch Aufwendungen für Personal und die Infrastrukturnutzung bzw. einen allgemeinen Inflationsausgleich umfassen.

Die Ertragslage der Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland stellte sich im Jahr 2018 vor diesem Hintergrund uneinheitlich dar. Nach Informationen des Bundesamtes gelang es nicht allen Unternehmen, die genannten Kostensteigerungen über Entgelterhöhungen bzw. innerbetriebliche Maßnahmen vollumfänglich aufzufangen. Unternehmen, die im Vergleich zum Jahr 2017 von einer konstanten bzw. verbesserten Ertragsituation sprachen, standen mithin Unternehmen gegenüber, deren Ertragslage sich im Vergleichszeitraum verschlechterte. Zur Gruppe letzterer zählte u.a. die DB Cargo, die im Jahr 2018 ein operatives Ergebnis (EBIT) von -190 Mio. Euro erzielte (2017: -90 Mio. Euro).¹⁵ Allgemein zeigten sich viele Eisenbahnverkehrsunternehmen in Marktgesprächen mit dem Bundesamt im Jahr 2018 angesichts niedriger Gewinnspannen mit ihrer Ertragslage unzufrieden.

Ertragslage

Als ein Engpass, mithin als limitierender Faktor für die betriebliche Entwicklung und (Erweiterungs-)Investitionen, erwies sich im Jahr 2018 weiterhin das Fachkräfteangebot. Dies galt vor allem für Lokführer, jedoch auch für Wagenmeister, technisches Personal, Informatiker und Disponenten. Seit Jahren bewegt sich die Anzahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen für Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr deutlich oberhalb der Anzahl registrierter Arbeitsloser mit diesem Zielberuf. Im branchenübergreifenden Vergleich gehören Schienenfahrzeugführer seit längerem zu den Berufsgruppen in Deutschland mit den höchsten abgeschlossenen Vakanzzeiten. Diese gibt an, wie lange es im Durchschnitt dauert, bis eine offene Stelle besetzt oder storniert wurde. Sie ist mithin ein Indikator, wie leicht bzw. wie schwierig die Besetzung offener Stellen ist. Im Jahr 2018 lag die abgeschlossene Vakanzzeit für Fahrzeugführer im Eisenbahnverkehr im Durchschnitt bei 140 Tagen.¹⁶ Entsprechend berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes im Jahr 2018 regelmäßig über Schwierigkeiten bei der Besetzung offener Stellen. Viele Unternehmen arbeiten daher mit Personaldienstleistern zusammen oder haben zum Teil selbst Personaldienstleistungsunternehmen mit Ausbildungsmöglichkeiten gegründet bzw. übernommen. Mehrfach wurde berichtet, dass aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit von Lokführern Beförderungsanfragen negativ beschieden wurden. Abwerbeversuche und Zahlungen von „Fang- bzw. Kopfprämien“ nehmen innerhalb der Branche weiter zu.

Engpässe bei Lokführern

Die Engpässe bei Lokführern wirkten sich im Jahr 2018 ebenso wie Bautätigkeiten im Netz und betriebliche Einschränkungen, u.a. aufgrund des Sturmtiefs Friederike zu Jahresbeginn, das u.a. zu Fahrbahnunterspülungen und umfangreichen Streckensperrungen

Pünktlichkeit

¹⁵ Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2018, S. 113, Berlin 2019.

¹⁶ Siehe Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Berichte: Analyse Arbeitsmarkt, Gemeldete Arbeitsstellen nach Berufen (Engpassanalyse), Dezember 2018.

aufgrund umgestürzter Bäume führte, weiterhin negativ auf die Pünktlichkeit und die wahrgenommene Qualität im Schienengüterverkehr aus.¹⁷ Die Pünktlichkeit von DB Cargo (Deutschland) sank nach Unternehmensangaben von 73,4 % im Jahr 2017 auf 72,9 % im Jahr 2018.¹⁸ Als weitere Gründe wurden eine stärkere Auslastung der Infrastruktur infolge eines höheren Verkehrsaufkommens sowie eine hohe Anzahl an Störungen der Leit- und Sicherheitstechnik, Fahrzeugsteuerungen und Störungen bei der Bereitstellung von Fahrzeugen angeführt.¹⁹ Jenseits dessen wurde von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Gesprächen mit dem Bundesamt der Netz- und Anlagenrückbau problematisiert, konkret der Abbau von Abstell-, Rangier-, Überhol- und Ladegleisen sowie Ladestellen, der die Abwicklung von Aufträgen erschwere bzw. Akquisitionen teilweise gänzlich unmöglich mache.

Im Gegensatz zum Personal berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen in Marktgesprächen des Bundesamtes im Jahr 2018 über eine allgemein gute Verfügbarkeit von Lokomotiven und Waggons. Nur in Bezug auf Containertragwagen und einige Spezialwagen wurde vereinzelt von Knappheit berichtet. Die am Markt angebotenen Kauf- bzw. Leasingkonditionen wurden als stabil bis leicht gestiegen beschrieben. Das Umfeld für Investitionen in den Fuhrpark wurde seitens der Marktteilnehmer grundsätzlich als gut bezeichnet. Dennoch wurden – wie bereits im Jahr 2017 – von Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen überwiegend Ersatzinvestitionen getätigt. Ein Investitionsschwerpunkt lag dabei auf Güterwaggons mit lärmgeminderten Bremsen. Am 30. März 2017 verabschiedete der Bundestag den Gesetzentwurf, dass mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 der Einsatz lauter Güterwaggons auf dem deutschen Schienennetz verboten ist. Im Jahr 2018 verfügte die DB Cargo AG nach eigenen Angaben über einen Waggonbestand mit ausgerüsteten Flüsterbremsen in Höhe von 61.300 Waggons.²⁰ Damit steigerte die DB Cargo AG ihren Waggonbestand mit lärmgeminderten Bremsen im Vergleich zum Vorjahr um 31,5 %. Am Gesamtwaggonbestand lag der Anteil an lärmgeminderten Waggons im Jahr 2018 bei rund 74 %. Laut Verband der Güterwaghalter in Deutschland waren zum Stichtag 21. Dezember 2017 mehr als 70 % der in Deutschland verkehrenden Güterwagen privater Halter mit lärmreduzierten Bremsen ausgestattet, was rund 42.400 Güterwaggons entsprach.²¹

Lärmgeminderte
Güterwaggons

¹⁷ Siehe hierzu auch Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, S.7 f und S. 35., Berlin 2018.

¹⁸ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2018, S. 6, Berlin 2019.

¹⁹ Siehe hierzu auch Deutsche Bahn AG: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2018, S.7 f und S. 35., Berlin 2018.

²⁰ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2018, Berlin

²¹ Siehe DVZ vom 01. März 2018, Artikel „70 Prozent der privaten Güterwagen rollen leise“

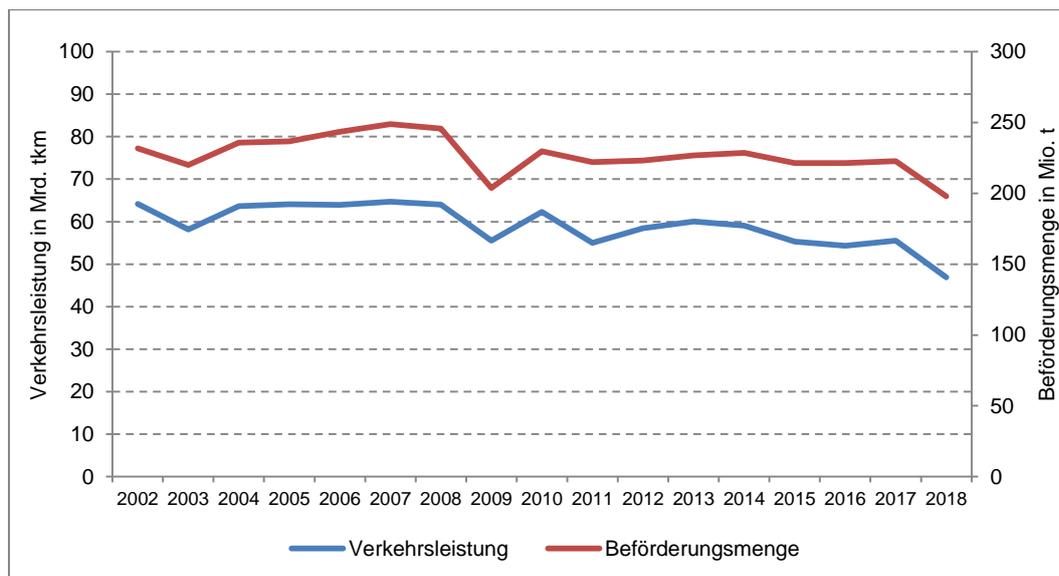
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Die verkehrswirtschaftliche Entwicklung in der Binnenschifffahrt stand im Jahr 2018 – vor allem in der zweiten Jahreshälfte – unter dem Einfluss einer außergewöhnlich lang anhaltenden Niedrigwasserphase auf den deutschen Flüssen infolge einer monatelangen Dürre. Auf der wichtigsten deutschen Wasserstraße, dem Rhein, war die Schifffahrt, insbesondere im Süden Deutschlands, stark eingeschränkt, nachdem im Oktober 2018 am Pegel Kaub historische Tiefststände gemessen wurden. In der Folge gingen die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung auf den deutschen Wasserstraßen im Jahr 2018 deutlich zurück. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die Verkehrsleistung im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 8,6 Mrd. tkm bzw. 15,5 % auf insgesamt rund 46,9 Mrd. tkm; die Beförderungsmenge nahm um rund 11,1 % auf rund 197,9 Mio. t ab. Damit waren sowohl für die Verkehrsleistung als auch für die Beförderungsmenge im Jahr 2018 jeweils Tiefststände, bezogen auf den Vergleichszeitraum von 2002 bis 2018, zu verzeichnen (siehe Abbildung 17).

Deutliche Rückgänge bei Verkehrsleistung und der Beförderungsmenge

Abbildung 17: Verkehrsleistung und Beförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen seit 2002



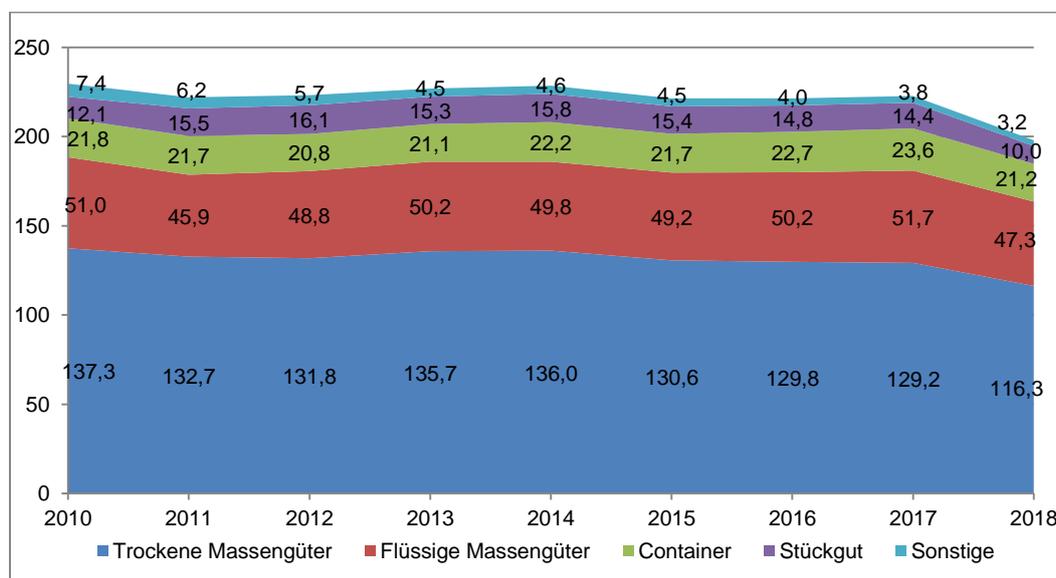
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Von den Rückgängen bei den Gütermengen waren im Jahr 2018 alle Ladungsarten stark betroffen. Trockene Massengüter verzeichneten mit einem Minus von rund 12,9 Mio. t die höchsten absoluten Mengenrückgänge. Dennoch blieben sie mit einem Gesamtvolumen von rund 116,3 Mio. t bzw. einem Anteil von rund 58,8 % am Gesamtaufkommen im Jahr 2018 die aufkommensstärkste Ladungsart in der Binnenschifffahrt (siehe Abbildung 18). Der Rückgang bei den trockenen Massengütern war vor allem auf die im Vergleich zum Jahr 2017 geringeren Transportmengen von Kohle (-14,8 %), Getreide (-16,5 %) und Eisenerzen (-9,2 %) zurückzuführen. Die Beförderungsnachfrage für Kohle stand neben

Entwicklung nach Ladungsarten

dem Niedrigwasser unter dem Einfluss der Energiewende in Deutschland. Mit einem Rückgang von rund 30,6 % auf rund 10,0 Mio. t war bei den Stückgütern im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr die höchste prozentuale Abnahme festzustellen. Bei den flüssigen Massengütern war im Vergleichszeitraum eine Abnahme von rund 8,7 % auf 47,3 Mio. t zu verzeichnen. Ursächlich waren stark rückläufige Beförderungsmengen von flüssigen Mineralölerzeugnissen (-11,7 %). Vor allem in Süddeutschland kam es, insbesondere im Herbst 2018, zu regionalen Engpässen bei der Tankstellenversorgung mit Benzin und Diesel – auch aufgrund des Ausfalls einer Raffinerie im Raum Ingolstadt infolge einer Explosion. Somit wurden in größerem Umfang Beförderungen von Mineralölerzeugnissen von der Wasserstraße auf die Straße verlagert. Bei Beförderungen von Containern gab es im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 einen Rückgang von 10,4 % auf rund 21,2 Mio. t, bei den sonstigen Ladungsträgern von rund 15,7 % auf rund 3,2 Mio.t.

Abbildung 18: Gütermenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Ladungsarten im Zeitraum von 2010 bis 2018 in Mio. t

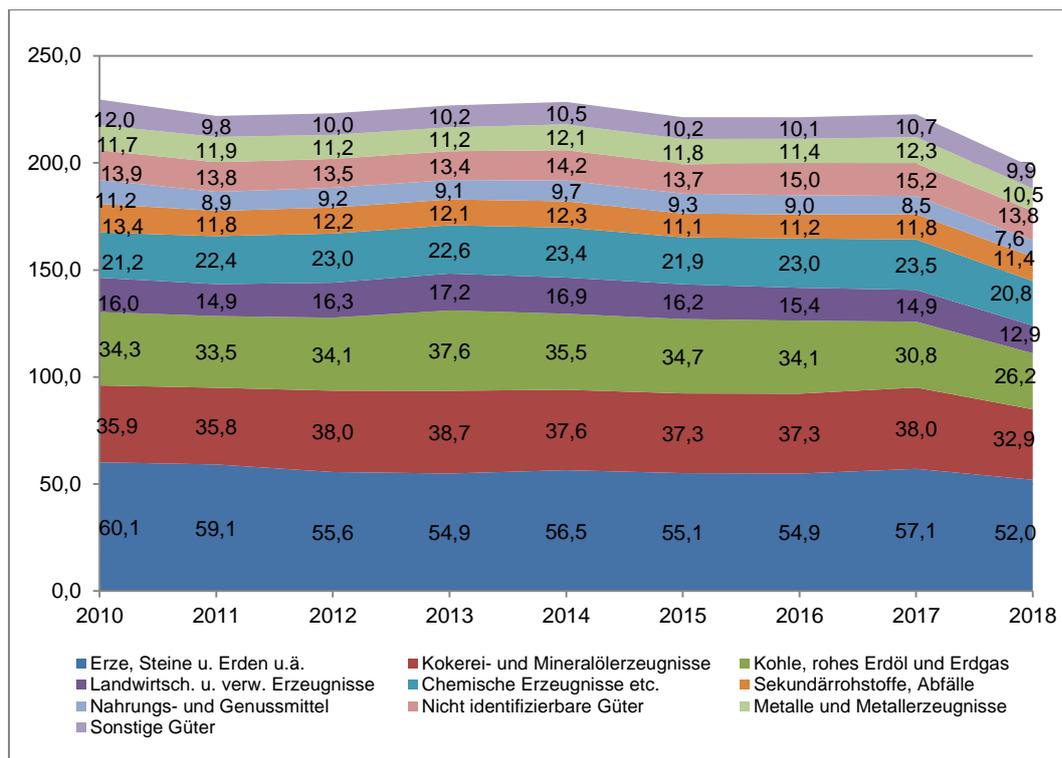


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die einzelnen Güterabteilungen wiesen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls allesamt rückläufige Transportmengen auf. Besonders hoch fielen diese prozentual bei den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-14,8 %), „Metalle und Metallerzeugnisse“ (-14,6 %) und „Kokerei- und Mineralölerzeugnissen“ (-13,4 %) aus (siehe Abbildung 19). Das Transportaufkommen an chemischen Erzeugnissen blieb mit rund 20,8 Mio. t im Jahr 2018 um rund 11,7 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Ursächlich waren Rückgänge in Höhe von rund 20,0 % bzw. 11,3 % beim Transport von Stickstoffverbindungen und Düngemitteln sowie mineralisch-chemischen Grundstoffen. Die Güterabteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“, die in den Stückgütern aufgeht, wies im Vergleichszeitraum einen Rückgang um rund 14,6 % auf, wobei die Transportmengen für „Roheisen, Stahl und Ferroleger“ mit rund 18,3 % überdurchschnittlich abnahmen.

Entwicklung nach
Güterabteilungen

Abbildung 19: Transportmenge in der Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen im Zeitraum von 2010 bis 2018 in Mio. t

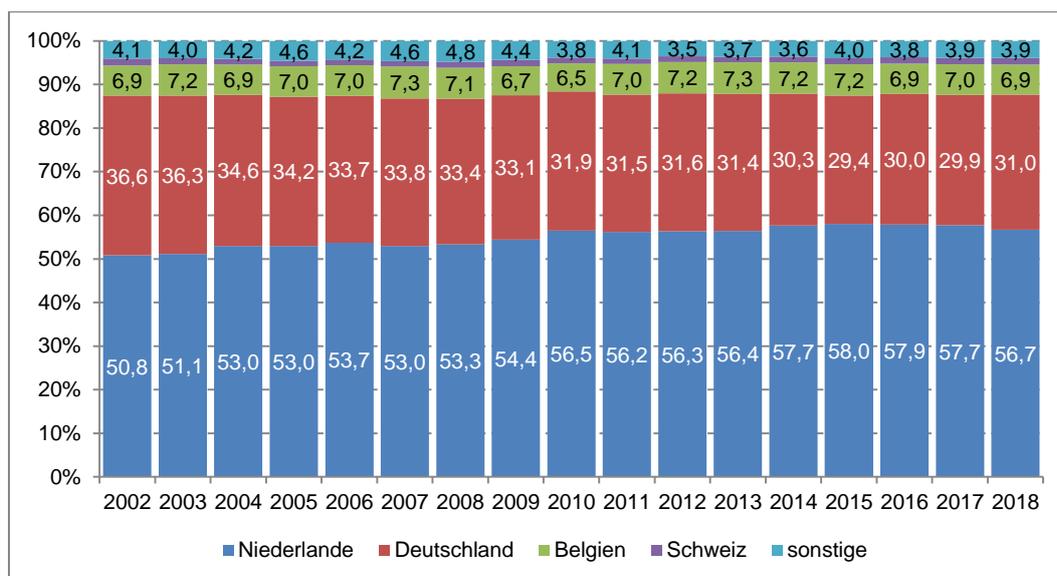


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Der Marktanteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge stieg bezogen auf die Beförderungsmenge von rund 29,9 % im Jahr 2017 auf rund 31,0 % im Jahr 2018 (siehe Abbildung 20). Nach Informationen des Bundesamtes profitierten vor allem deutsche Binnenschiffe von der erhöhten Nachfrage nach Schiffsraum während der Niedrigwasserphase. Nach Angaben von Marktteilnehmern seien deutsche Schiffseinheiten während des Niedrigwassers in hohem Maße auf dem Rhein eingesetzt worden, Laderaumüberhänge praktisch nicht zu verzeichnen gewesen. Auf der anderen Seite wurden die Einsatzmöglichkeiten vieler großer Schiffe der niederländischen Flotte aufgrund ihres Tiefgangs während der Niedrigwasserphase eingeschränkt. Dies gilt vor allem mit Blick auf den Mittel- bzw. Oberrhein. Bezogen auf die Verkehrsleistung reduzierte sich der Marktanteil der niederländischen Binnenschiffe von 55,4 % im Jahr 2017 um 0,5 Prozentpunkte auf 54,9 % im Jahr 2018. In längerfristiger Betrachtung weist der Marktanteil der Binnenschiffe unter deutscher Flagge tendenziell rückläufige Marktanteile auf dem deutschen Wasserstraßennetz auf, während die Anteile von Schiffen unter niederländischer Beflagung zulegen. So sank der Marktanteil von Schiffen unter deutscher Flagge bezogen auf die beförderte Tonnage von rund 36,6 % im Jahr 2002 auf rund 31,0 % im Jahr 2018, mithin um rund 5,6 Prozentpunkte. Binnenschiffe unter niederländischer Flagge vergrößerten ihren Marktanteil im Vergleichszeitraum nahezu spiegelbildlich um rund 5,9 Prozentpunkte von rund 50,8 % im Jahr 2002 auf rund 56,7 % im Jahr 2018. Die Marktanteile von Binnenschiffen unter belgischer und schweizerischer Flagge blieben im Zeitraum von 2002 bis 2018 relativ konstant und lagen zuletzt bei rund 6,9 % bzw. 1,5 %.

Marktanteilsentwicklung

Abbildung 20: Marktanteile auf deutschen Wasserstraßen nach Flaggen in Prozent (Basis: t)

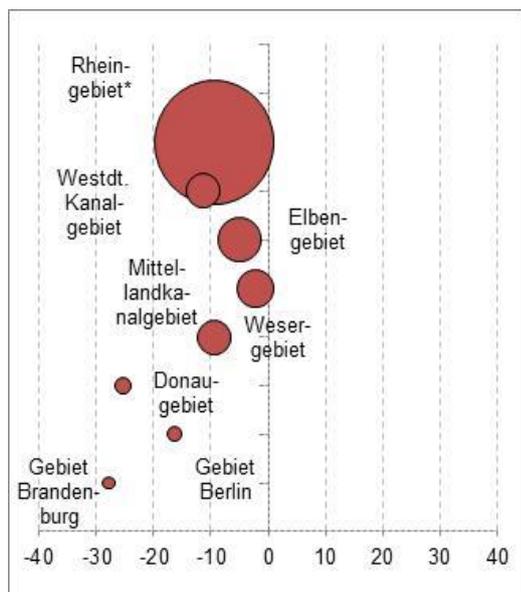


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Entsprechend der allgemeinen Entwicklung war der Güterumschlag in allen Wasserstraßengebieten im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 stark rückläufig (siehe Abbildung 21). Im Rheingebiet, dem mit Abstand wichtigsten Wasserstraßengebiet, sank das Umschlagsvolumen von rund 168,3 Mio. t im Jahr 2017 um rund 9,5 % auf rund 152,3 Mio. t im Jahr 2018. Letzteres entsprach rund 63,8 % des Gesamtumschlagsvolumens auf deutschen Wasserstraßen. In Duisburg, dem mit Abstand größten deutschen Binnenhafen, wurden im Jahr 2018 mit rund 48,1 Mio. t insgesamt rund 4 Mio. t Güter weniger umgeschlagen als im Jahr 2017, hauptsächlich aufgrund sinkender Importkohlemengen und Rückgängen beim Umschlag von Stahl. Die größten prozentualen Rückgänge beim Güterumschlag verzeichneten unter den größten Binnenhäfen im Vergleichszeitraum Mannheim (-22,1 %) und Köln (-17,6 %). Während Mannheim insbesondere niedrigere Umschläge bei Mineralölzeugnissen, chemischen Erzeugnissen sowie Fahrzeugen und Maschinen erzielte, gingen in Köln vor allem die Umschläge von Kokerei- und Mineralölzeugnissen spürbar zurück. Der Anstieg des Güterumschlags in Ludwigshafen von rund 9 % war im Wesentlichen auf die Überwindung der Nachwirkungen eines Großbrandes im Ludwigshafener Nordhafen aus dem Jahr 2017 zurückzuführen.

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten und ausgewählten Binnenhäfen

Abbildung 21: Veränderung des Güterumschlags nach Wasserstraßen gebieten in 2018 ggü. 2017 in %



Anm.: Vertikale Achse ordinal skaliert.

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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 7: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Binnenhäfen in 2018

Hafen	1.000 t	Veränd. ggü. 2017	
		in 1.000 t	in %
Duisburg	48.129,7	-4.020,8	-7,7
Hamburg	9.794,2	-898,6	-8,4
Köln	8.859,8	-1.896,2	-17,6
Neuss	7.656,4	-344,3	-4,3
Mannheim	7.525,3	-2.129,9	-22,1
Karlsruhe	6.413,7	-818,1	-11,3
Ludwigshafen	6.051,9	498,1	9,0
Frankfurt	4.747,0	147,7	3,2
Gelsenkirchen	3.908,1	-824,4	-17,4
Bremen	3.710,1	42,9	1,2

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 8 stellt die Beförderungsmenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen differenziert nach Hauptverkehrsverbindungen und den jeweiligen Anteilen des Seehafen-Hinterlandverkehrs dar. Demnach entfielen von der Gesamtbeförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2018 in Höhe von 197,9 Mio. t rund 130,0 Mio. t bzw. ein Anteil von 65,7 % auf Seehafen-Hinterlandverkehre. Zwar erhöhte sich der Anteil letzterer am Gesamtverkehr damit im Vergleich zum Jahr 2017 um 1,6 Prozentpunkte. Absolut nahmen die Beförderungsmengen im Seehafen-Hinterlandverkehr im Vergleichszeitraum jedoch um rund 12,7 Mio.t bzw. 8,9 % ab. Die Gütermenge im Binnenverkehr auf deutschen Wasserstraßen lag im Jahr 2018 mit rund 52,1 Mio. t um rund 3,3 Mio. t bzw. rund 6,0 % unter dem entsprechenden Vorjahreswert. Die Transportmenge zu bzw. von den deutschen Seehäfen reduzierte sich dabei um rund 2,9 % auf rund 19,6 Mio. t. Der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs am gesamten deutschen Binnenverkehr erhöhte sich um 0,8 Prozentpunkte auf rund 37,7 %. Im grenzüberschreitenden Verkehr (einschließlich Durchgangsverkehr) reduzierte sich die Gütermenge von rund 167,3 Mio. t in 2017 um rund 12,9 % auf rund 145,8 Mio. t in 2018. Große Bedeutung haben die ZARA-Häfen (Zeebrügge-Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam). Mit rund 110,4 Mio. t wurden im Jahr 2018 mehr als Dreiviertel (rund 75,7 %) der Gesamtbeförderungsmenge im grenzüberschreitenden Verkehr zu den ZARA-Häfen versandt bzw. von den ZARA-Häfen empfangen. Im Jahr 2017 lag der entsprechende Anteil bei rund 73,2 %.

Gütermenge nach Hauptverkehrsverbindungen einschließlich Seehafen-Hinterlandverkehr

Tabelle 8: Beförderte Gütermenge auf deutschen Binnenwasserstraßen in den Jahren 2017 und 2018 nach Hauptverkehrsverbindungen und Anteilen der Seehafen-Hinterlandverkehre

Hauptverkehrsverbindung	Beförderungsmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen							
	2017	2018	Δ	darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
				2017	2018	Δ	Anteil an der Gütermenge	
	in Mio. t		in %	in Mio. t		in %		2017
Insgesamt	222,7	197,9	-11,1	142,7	130,0	-8,9	64,1	65,7
davon								
Binnenverkehr	55,4	52,1	-6,0	20,2	19,6	-2,9	36,5	37,7
Versand in das Ausland	51,2	44,3	-13,5	28,8	26,1	-9,2	56,2	59,0
Empfang aus dem Ausland	101,5	90,2	-11,1	79,1	72,9	-7,8	77,9	80,9
Durchgangsverkehr	14,7	11,4	-22,4	14,6	11,4	-22,5	99,8	99,8
Grenzüberschreitender Verkehr insgesamt	167,3	145,8	-12,9	122,5	110,4	-9,9	73,2	75,7

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2018 in Höhe von rund 46,9 Mrd. tkm erreichte der Seehafen-Hinterlandverkehr mit rund 31,1 Mrd. tkm einen Anteil von rund 66,2 % (siehe Tabelle 9). Im Vergleich zum Jahr 2017 bedeutete dies eine Abnahme von rund 5,0 Mrd. tkm bzw. 13,9 %. Die Verkehrsleistung im Binnenverkehr auf deutschen Wasserstraßen nahm im Jahr 2018 um rund 0,8 Mrd. tkm bzw. 7,3 % auf insgesamt 9,9 Mrd. tkm ab. Die Verkehrsleistung des Binnenverkehrs von bzw. zu den deutschen Seehäfen betrug im Jahr 2018 rund 3,2 Mrd. tkm und fiel damit um 0,2 Mrd. tkm geringer aus als im Vorjahr. Es errechnet sich somit für das Jahr 2018 ein Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs am deutschen Binnenverkehr in Höhe von rund 32,7 %. Im grenzüberschreitenden Verkehr betrug die Verkehrsleistung im Jahr 2018 insgesamt rund 37,0 Mrd. tkm. Sie lag damit um rund 7,8 Mrd. tkm bzw. 17,5 % unter dem Ergebnis des Vorjahres. Auf den Seehafen-Hinterlandverkehr entfielen im Jahr 2018 mit rund 27,8 Mrd. tkm rund 75,2 % der gesamten Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr. Im Jahr 2017 lagen die entsprechenden Werte noch bei 32,6 Mrd. tkm bzw. 72,8 %.

Verkehrsleistung nach Hauptverkehrsverbindungen einschließlich Seehafen-Hinterlandverkehr

Tabelle 9: Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen in den Jahren 2017 und 2018 nach Hauptverkehrsverbindungen und Anteilen der Seehafen-Hinterlandverkehre

Hauptverkehrs- verbindung	Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen							
	2017	2018	Δ	darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
				2017	2018	Δ	Anteil Ver- kehrsleistung	
	in Mrd. tkm		in %	in Mrd. tkm		in %		
2017	2018		2017	2018		2017	2018	
Insgesamt	55,5	46,9	-15,5	36,1	31,1	-13,9	65,0	66,2
davon								
Binnenverkehr	10,7	9,9	-7,3	3,4	3,2	-5,7	32,1	32,7
Versand in das Ausland	13,4	11,0	-17,7	7,2	6,4	-11,7	54,0	57,9
Empfang aus dem Aus- land	21,8	18,7	-14,1	15,8	14,2	-10,1	72,5	75,9
Durchgangsverkehr	9,6	7,3	-24,8	9,6	7,2	-24,9	99,7	99,6
Grenzüberschreitender Verkehr insgesamt	44,8	37,0	-17,5	32,6	27,8	-14,8	72,8	75,2

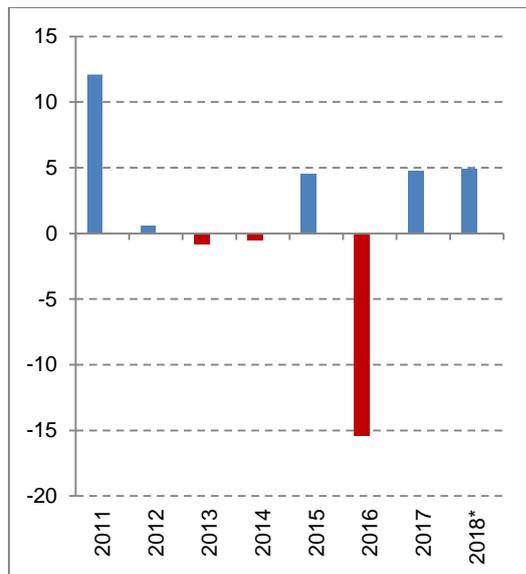
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes legten die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 – trotz rückläufiger Gütermengen – um rund 4,9 % zu. Ursächlich hierfür war der während der Niedrigwasserphase segmentübergreifend zu beobachtende deutliche Anstieg der Frachtraten. Aufgrund des Niedrigwassers konnten Binnenschiffe teilweise nur noch ein Drittel ihrer eigentlichen Kapazität aufnehmen. Die teils deutlichen Einschränkungen bei der Ladungsaufnahme bedingten eine erhöhte Nachfrage nach zusätzlichem Schiffsraum, die zeitweise kaum bedient werden konnte. Kleinere Schiffe mit einer geringeren Ladekapazität wurden aufgrund ihres niedrigeren Tiefgangs zunehmend nachgefragt. Diese Schiffe waren während der gesamten Niedrigwasserperiode in der Lage, Gütertransporte für die gesamte Rheinstrecke durchzuführen. Trotz der Umsatzzuwächse in den Jahren 2017 und 2018 wurde der starke Umsatzrückgang aus dem Jahr 2016 bisher noch nicht vollständig kompensiert (siehe Abbildungen 22 und 23). So lagen die Umsätze in den Jahren 2017 und 2018 rund 11,4 Prozentpunkte bzw. rund 7,1 Prozentpunkte unter dem Niveau des Jahres 2015.

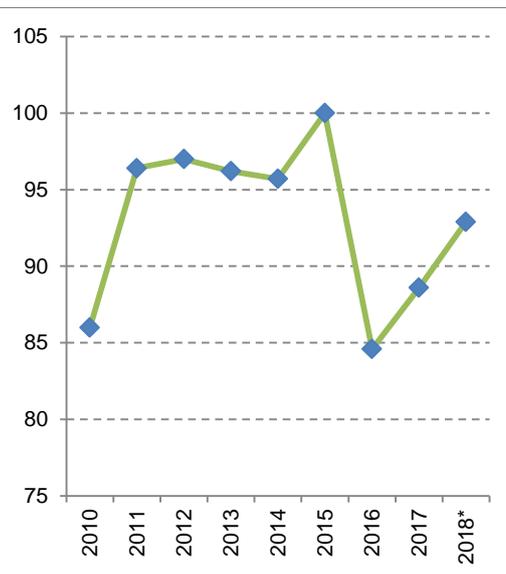
Umsatzentwicklung

Abbildung 22.: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung ggü. Vorjahr in %



* Vorläufiger Wert
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 23: Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt seit 2010, Index (2015=100)



* Vorläufiger Wert.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung

Nach Angaben von Marktteilnehmern konnten Binnenschiffahrtsunternehmen im 2. Halbjahr 2018 deutlich höhere Tagesfrachten am Markt durchsetzen. Demnach seien während der Kleinwasserperiode auf dem Rhein für bestimmte Beförderungen teilweise Tagesfrachten frei vereinbart worden, die um ein Vielfaches höher lagen als zu Zeiten normaler Wasserstände in der ersten Jahreshälfte 2018. Nach Informationen des Bundesamtes hatten insbesondere einige kleine und mittelständische Unternehmen Probleme, die erhöhten Frachtforderungen zu zahlen, um die Belieferung ihrer Produktionsstätten mit Rohstoffen aufrechtzuerhalten. Aufgrund der deutlichen Verteuerung der Binnenschifftransporte kam es zu Ausweichreaktionen auf andere Verkehrsträger. Zum Jahresende stieg der Pegel Kaub durch ergiebige Regenfälle wieder an, die Beladungsgrade der Schiffe erhöhten sich und das Preisniveau ging zurück. Allerdings konnten zuvor verlorengegangene Aufträge nicht immer in vollem Umfang zurückgewonnen werden. Fallweise wurden Logistikkonzepte, die aufgrund des Niedrigwassers geändert wurden, weiterhin beibehalten.

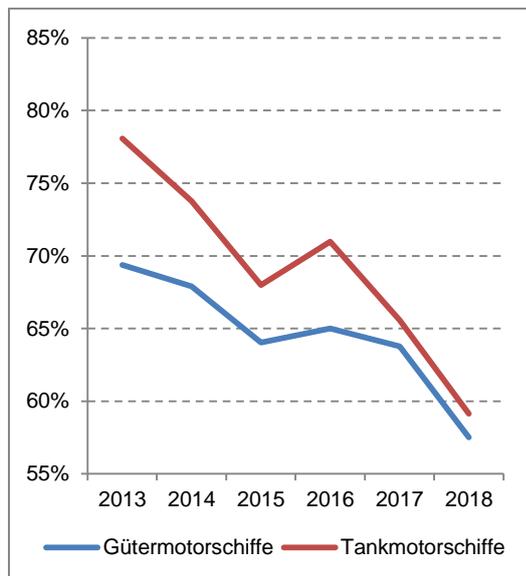
Frachtraten

Die gewichtsmäßige Auslastung der Gütermotor- und Tankmotorschiffe nahm im Zeitraum von 2013 bis 2018 tendenziell ab. Lag der Grad der Auslastung im Jahr 2013 bei Gütermotorschiffen noch bei rund 69,4 %, so ging er bis auf rund 57,5 % im Jahr 2018 zurück (siehe Abbildung 24). Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Tankmotorschiffen. Hier betrug der Grad der Auslastung im Jahr 2013 rund 78,1 %, im Jahr 2018 lediglich rund 59,1 %. Der deutliche Rückgang der Auslastung zuletzt ist ebenfalls auf die lang anhaltende Niedrigwasserphase in der 2. Jahreshälfte 2018 zurückzuführen. Die Abbildung 25 zeigt dahingehend die monatliche gewichtsmäßige Auslastung der Güter- und

Gewichtsmäßige Auslastung der Binnenschiffe

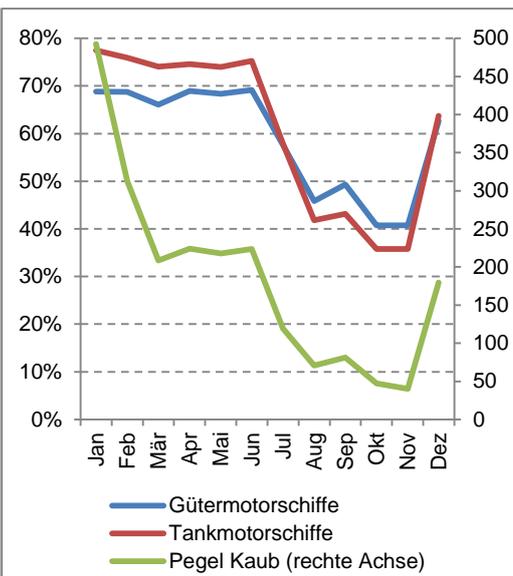
Tankmotorschiffe für das Jahr 2018 unter besonderer Bedeutung des Rheinpegels Kaub, dem wichtigsten Pegel für die Schifffahrt auf dem Mittelrhein. Erkennbar ist der deutliche Rückgang der Auslastungsgrade der Frachtschiffe mit Einsetzen der Trockenperiode im Sommer 2018.

Abbildung 24: Gewichtsmäßige Auslastung ausgewählter Schiffsarten seit 2013 in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 25: Gewichtsmäßige Auslastung ausgewählter Schiffsarten und Pegelstand (cm) in Kaub/Rhein in 2018



Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG). Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Kosten in der Binnenschifffahrt sind im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 segmentübergreifend gestiegen. So setzte sich vor allem der Anstieg der Gasölpreise fort. Insgesamt lag der durchschnittliche Einkaufspreis pro 100 Liter Gasöl im Jahr 2018 rund 16,5 % höher als im Vorjahr. Neben den Treibstoffkosten erhöhten sich nach Erkenntnissen des Bundesamtes bei einem Gutteil der Binnenschifffahrtsunternehmen die Personalkosten, obwohl die Tarifparteien sich im Jahr 2018 noch nicht auf einen neuen Lohn- und Gehaltstarifvertrag für das fahrende Personal einigen konnten. Fahrendes Personal zu finden und zu halten, wird in der Güterschifffahrt zunehmend schwieriger. Nicht selten wechseln nautisches Personal und Matrosen mit Verweis auf bessere Arbeitsbedingungen in die Fahrgastschifffahrt. Dieser Trend zeigte sich insbesondere in den Sommermonaten – der Hochsaison in der Kabinenschifffahrt. Viele Binnenschifffahrtsunternehmen bieten ihren Beschäftigten zwecks Personalbindung eigene Haustarife an, die häufig deutlich über den Tarifverträgen liegen.

Kosten

Trotz der vergleichsweise geringeren Beförderungsmengen zeigten sich die Unternehmen der gewerblichen Güterschifffahrt, mit denen seitens des Bundesamtes Marktgespräche geführt wurden, mit ihrer Ertragssituation im Jahr 2018 mehrheitlich zufrieden. Dies galt vor allem für die in der Rheinschifffahrt tätigen Unternehmen. Geschuldet war dies insbesondere den segmentübergreifenden höheren Frachtraten, die infolge des

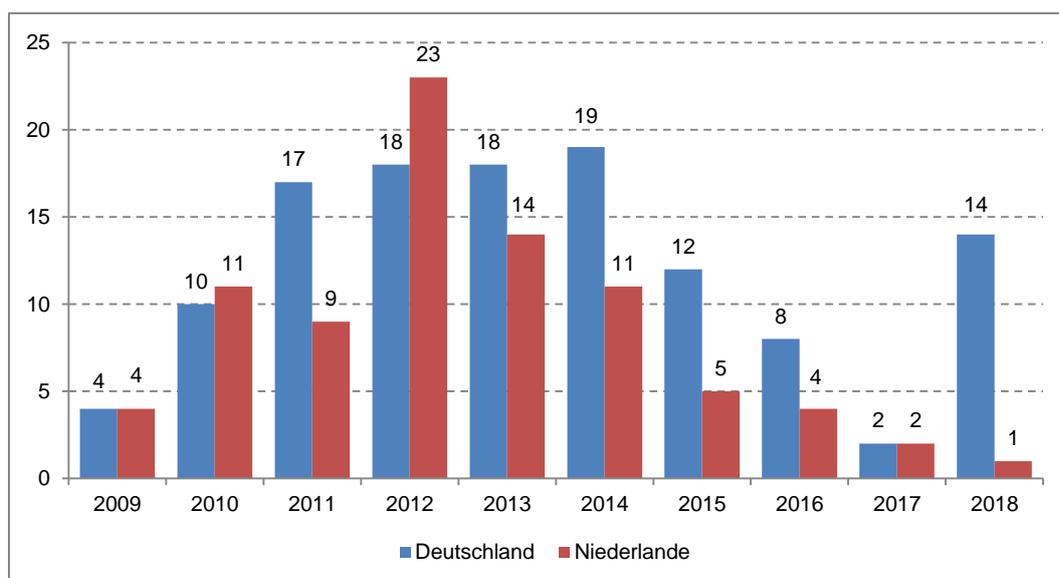
Ertragslage

Niedrigwassers erzielt werden konnten, sowie der Vergütung von vertraglich vereinbarten Kleinwasserzuschlägen. Geringere Ladungspartien hatten den positiven Effekt, dass Binnenschiffe in der Bergfahrt aufgrund kleinerer Beförderungsmengen geringere Gasölverbräuche verzeichneten. Ferner führten schnellere Abfertigungen durch kürzere Löscheziten der geringeren Ladungspartien zu schnelleren Schiffsumläufen. Dieser Umstand ermöglichte es den Binnenschiffern, ihre Umläufe zu verkürzen und somit zusätzliche Fahrten für den Gütertransport anzubieten. Insbesondere freie Partikuliere, die sich Transporte zu Tagesfrachten am Markt aussuchen konnten, dürften im Jahr 2018 ihre Betriebsergebnisse stark gesteigert und im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Erträge erzielt haben. Binnenschiffer, die hauptsächlich im westdeutschen Kanalgebiet tätig sind, besserten ihre Ertragslage auf, indem sie vermehrt Gütertransporte im Rheingebiet durchführten. Durch die verbesserte Ertragssituation waren einige Binnenschiffer in der Lage, kleinere Reparatur- und Wartungsarbeiten durchzuführen, die sie zuvor aus finanziellen Gründen aufschieben mussten. In der Containerschifffahrt wurde die Ertragslage teilweise durch lange Liegezeiten in den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen geschmälert. Sogenannte Congestion-Zuschläge konnten die dadurch entstandenen Umsatzrückgänge nicht vollständig kompensieren.

Die Anzahl der Insolvenzverfahren in der deutschen Tank- und Trockengüterschifffahrt stieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr an. Insgesamt wurde bei 14 Binnenschiffahrtsunternehmen ein Insolvenzverfahren eingeleitet. Im Jahr 2017 waren hiervon nur 2 Unternehmen betroffen (siehe Abbildung 26). In den Niederlanden bewegte sich die Zahl der Insolvenzverfahren im Jahr 2018 weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau. Nur ein niederländisches Binnenschiffahrtsunternehmen war hiervon betroffen.

Insolvenzverfahren

Abbildung 26: Anzahl der zugelassen Insolvenzverfahren in Deutschland und den Niederlanden



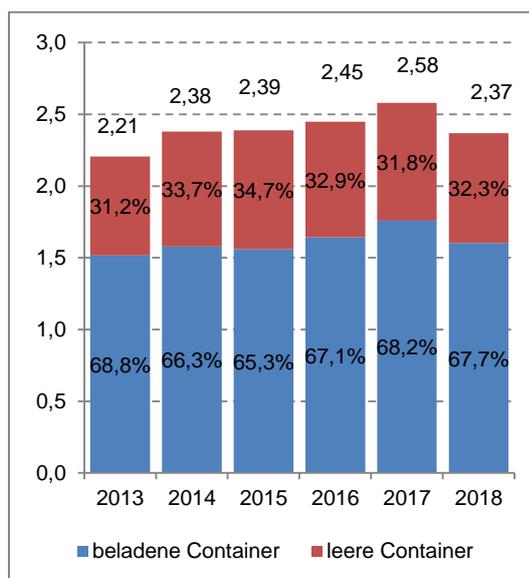
Quelle: Statistisches Bundesamt, Centraal Bureau voor de Statistiek. Eigene Darstellung.

5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Infolge des Niedrigwassers sanken im Jahr 2018 die Containerbeförderungen in der Binnenschifffahrt im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 8,3 % auf rund 2,37 Millionen TEU. Dies war der erste Rückgang seit Jahren (siehe Abbildung 27). Im grenzüberschreitenden Versand, der in der Hauptsache rheinabwärts zu den ARA-Seehäfen erfolgt, wurden im Jahr 2018 rund 0,78 Mio. beladene und rund 0,16 Mio. unbeladene Standardcontainer befördert. Im grenzüberschreitenden Empfang wurden im Jahr 2018 insgesamt rund 0,87 Mio. TEU transportiert, davon rund 0,50 Mio. beladene und rund 0,37 Mio. unbeladene Standardcontainer. Viele Leercontainer werden von den Reedereien für die maritime Containerschifffahrt zu den Terminals im Hinterland versendet, wo sie erneut beladen und für Exporte zur Verfügung stehen. Im innerdeutschen Containerschiffsverkehr waren die Beförderungen von leeren und beladenen Containern mit 0,16 Mio. TEU zu 0,17 Mio. TEU im Jahr 2018 nahezu ausgeglichen. Um eine Grundberührung zu vermeiden, fuhren Binnenschiffe aufgrund des Niedrigwassers teilweise nur mit einer Auslastung von einem Drittel ihrer Frachtkapazität, so dass viel mehr Schiffsbewegungen für das gleiche Ladevolumen erforderlich waren. Container-Carrier am Mittel- und Oberrhein versuchten zu einer Entspannung der Lage beizutragen, indem Kunden alternative Transportkonzepte, die aus Kombinationen von Binnenschiffs-, Straßen- und Bahntransport bestanden, angeboten wurden. Viele Container wurden von den Seehäfen Antwerpen und Rotterdam per Feederservice nach Duisburg transportiert. Von dort aus erfolgte dann der Weitertransport per Schiene oder Straße zu Empfangsorten am Mittel- oder Oberrhein.

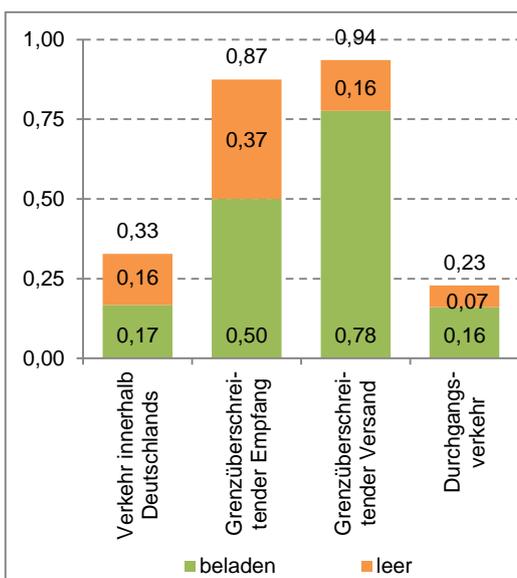
Gesamtentwicklung

Abbildung 27: Containerbeförderung nach Beladungszuständen in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung
Eigene Darstellung

Abbildung 28: Containerbeförderung nach Hauptverkehrsbeziehungen in 2018 in Mio. TEU

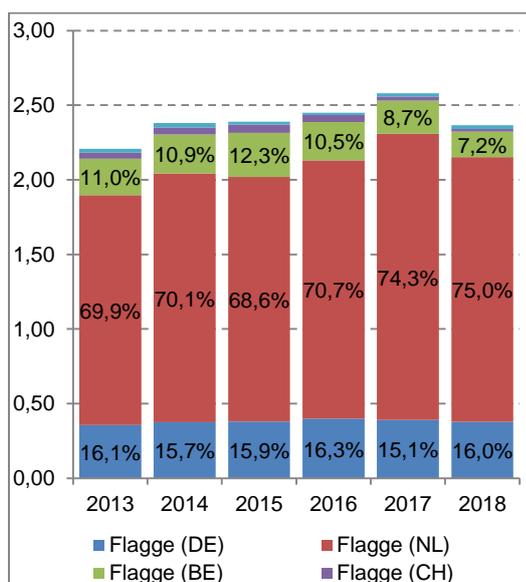


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung.
Eigene Darstellung.

Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen werden hauptsächlich von Binnenschiffen unter niederländischer Flagge durchgeführt. Im Jahr 2018 stieg der niederländische Anteil im Vergleich zum Vorjahr um rund 0,7 Prozentpunkte auf rund 75,0 % (siehe Abbildung 29). Binnenschiffe unter deutscher Flagge erhöhten ihren Anteil im Vergleichszeitraum um 0,9 Prozentpunkte auf rund 16,0 %. Dagegen ging der belgische Anteil von rund 8,7 % im Jahr 2017 auf rund 7,2 % im Jahr 2018 zurück. Containerbeförderungen von Binnenschiffen unter anderer Beflaggung kam in den letzten Jahren nur eine geringfügige Rolle zu. Der überwiegende Anteil des Containerumschlags findet auf dem Rhein mit seinen Nebenflüssen Main, Mosel und Neckar statt. Aufgrund des Niedrigwassers ging der Anteil des Rheingebiets am gesamten Containerumschlag auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3 Prozentpunkte auf rund 79 % zurück (siehe Abbildung 30). Im Gegenzug stiegen die Anteile des Wesergebiets am Containerumschlag von rund 5 % im Jahr 2017 auf rund 7 % im Jahr 2018 und des westdeutschen Kanalgebiets von 3,0 % auf rund 4,0 %.

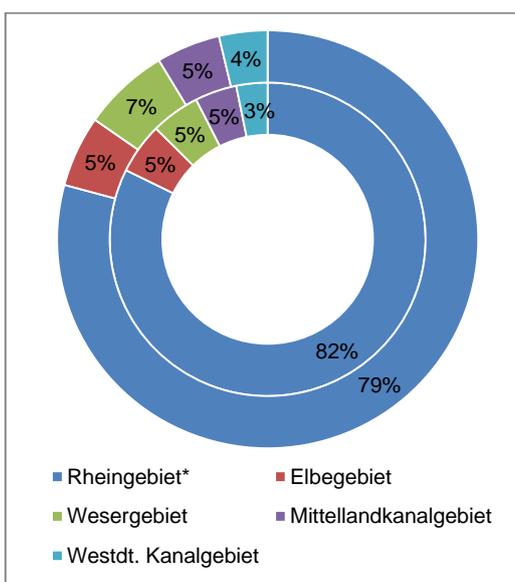
Containerumschlag nach Wasserstraßen und Marktanteile

Abbildung 29: Containerbeförderung in Mio. TEU nach Flaggenanteilen in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 30: Containerumschlag in 2018 (äußerer Ring) und 2017 (innerer Ring) nach Wasserstraßengebieten, Anteile in %



* Einschl. Lahn, Main, Mosel, Neckar, Saar. Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Bei der Unterscheidung nach Verkehrsbeziehungen waren nur im Binnenverkehr Anstiege bei der Containerbeförderung im Vergleich zum Vorjahr festzustellen. Rund 0,33 Mio. TEU – davon fast die Hälfte unbeladen – wurden im Jahr 2018 im deutschen Binnenverkehr befördert. Dies entsprach einer Steigerung von rund 11,7 % gegenüber dem Vorjahr. Zu den prozentual stärksten Rückgängen kam es im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr beim Durchgangsverkehr. Hier nahmen Beförderungsmenge und TEU um rund 26,1 % bzw. rund 17,1 % ab. Gerade nach Basel konnten Schiffe zeitweise nur noch bis zu einem Drittel beladen fahren. Eine temporäre Verteuerung der Binnenschifftransporte

Containerumschlag nach Verkehrsbeziehungen

und ein Rückgang des Umschlags waren die Folge. Im grenzüberschreitenden Verkehr gingen die Beförderungsmengen in 2018 im Vergleich zum Vorjahr im Versand mit rund 12,8 % stärker zurück als im Empfang mit rund 6,7 %.

Tabelle 10: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2018

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Ausland	Durchgangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	21,15	2,48	6,52	10,24	1,91
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	1,50	0,21	0,55	0,60	0,14
TEU (in Mio.)	2,37	0,33	0,87	0,94	0,23
	<i>Veränderung 2018 ggü. 2017 in %</i>				
Beförderungsmenge ¹	-10,4	1,1	-6,7	-12,8	-26,1
Anzahl der Ladungsträger	-8,7	10,7	-11,6	-9,7	-15,9
TEU	-8,3	11,7	-10,1	-9,9	-17,1

¹⁾ Einschließlich Eigengewichte der Ladungsträger.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehre nahmen im Jahr 2018 im Vergleich zum Jahr 2017 um rund 34.400 TEU bzw. 11,7 % auf knapp 0,33 Mio. TEU zu. Insbesondere der Containerumschlag von den deutschen Binnenhäfen in Richtung Bremen/Bremerhaven legte mit rund 26,0 % überproportional zu. Der größte Teil des Containerumschlags im Seehafen-Hinterlandverkehr entfiel im Jahr 2018 allerdings auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Insgesamt wurden im Jahr 2018 im grenzüberschreitenden Empfang und Versand rund 1,8 Mio TEU befördert, rund 0,2 Mio. TEU bzw. 10,0 % weniger als im Jahr 2017. Rund 98,4 % des grenzüberschreitenden Seehafen-Hinterlandverkehrs fand im Jahr 2018 zwischen deutschen Binnenhäfen und den ZARA-Häfen statt, in der Hauptsache Rotterdam und Antwerpen. Im Verkehr mit Rotterdam nahm der Containerumschlag im Vergleich zum Jahr 2017 um 8,1 % auf rund 1,0 Mio. TEU ab, im Verkehr mit Antwerpen um rund 12,2 % auf rund 0,76 Mio. TEU. Der Seehafen Amsterdam ist besonders für den Transport von Mineralölen wichtig und spielt beim Containerumschlag nur eine geringe Rolle. Im Verkehr mit Zeebrügge wurden im Jahr 2018 von deutschen Binnenhäfen keine Container umgeschlagen.

Containerumschlag
im Seehafen-
Hinterlandverkehr

Tabelle 11: Containerbinnenschiffsverkehr (Seehafen-Hinterlandverkehr) in den Jahren 2017 und 2018 nach Hauptverkehrsverbindungen in 1.000 TEU

Hauptverkehrsverbindung	2017	2018	Differenz	
			absolut	in %
Binnenverkehr	293,2	327,7	34,4	11,7
darunter:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Hamburg	123,1	127,1	4,0	3,2
Deutsche Binnenhäfen <=> Bremen/Bremerhaven	51,3	64,7	13,4	26,0
Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr	2.012,1	1.810,8	-201,3	-10,0
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> andere ausl. Binnenhäfen	32,6	28,6	-4,1	-12,4
Deutsche Binnenhäfen <=> ZARA-Häfen	1.979,5	1.782,3	-197,2	-10,0
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Antwerpen	864,5	759,3	-105,2	-12,2
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Rotterdam	1.107,4	1.017,6	-89,8	-8,1
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Amsterdam	5,36	5,40	0,04	0,7
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Zeebrügge	2,2	0,0	-2,2	-100
Durchgangsverkehr	275,3	228,2	-47,1	-17,1

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.



Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Güterverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

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

Postfach 19 01 80
50498 Köln

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

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

Stand des Berichtes: August 2019

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

... aktiv für den Güterverkehr
