



Bundesamt
für Güterverkehr

Marktbeobachtung Güterverkehr

Jahresbericht 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Gesamtentwicklung	4
2.1	Volkswirtschaftliche Entwicklung	4
2.2	Verkehrliche Entwicklung	6
2.2.1	Gesamtverkehr	6
2.2.2	Verkehr nach Güterabteilungen	9
3	Straßengüterverkehr	12
3.1	Verkehrswirtschaftliche Entwicklung	12
3.1.1	Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen	12
3.1.2	Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen	19
3.1.3	Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge	21
3.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklung	23
4	Eisenbahngüterverkehr	33
4.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	33
4.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	36
4.3	Kombinierter Verkehr Straße - Schiene	39
5	Binnenschiffsgüterverkehr	45
5.1	Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung	45
5.2	Betriebswirtschaftliche Entwicklungen	50
5.3	Kombinierter Verkehr Straße – Wasserstraße	53

1 Zusammenfassung

Nach einer zehnjährigen Wachstumsphase geriet die deutsche Wirtschaft im Jahr 2020 unter dem Eindruck der Corona-Pandemie in eine tiefe Rezession. Nach vorläufigen Ergebnissen sank das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 5,0 %. Dies war der stärkste Rückgang seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009. Die hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie wirkten dabei sehr unterschiedlich auf die verschiedenen Wirtschaftsbereiche, die Konsumausgaben, die Investitionen und den Außenhandel. Während beispielsweise das Verarbeitende Gewerbe (-10,4 %) und weite Teile des Dienstleistungsbereichs, u.a. des stationären Einzelhandels, Einbrüche verzeichneten, wies das Baugewerbe noch ein Plus von rund 1,4 % auf. Post-, Kurier- und Expressdienste profitierten vom boomenden Onlinehandel. Vor dem Hintergrund der rezessiven Entwicklung nahm die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 3,3 % ab; die Verkehrsleistung im Inland sank um rund 3,2 % (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Während der Straßengüterverkehr (-1,8 %) u.a. wegen der robusten Baukonjunktur unterdurchschnittliche Leistungsrückgänge aufwies, verbuchten die Wasserstraße (-9,0 %) und die Schiene (-4,2 %) überdurchschnittliche Abnahmen. Beide Verkehrsträger litten vor allem unter der im Vorjahresvergleich hohen Abnahme der Transportnachfrage für Massengüter; ihre Anteile am Modal Split sanken.

Gesamtentwicklung

Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen war im Jahr 2020 in nahezu allen Bereichen von Rückgängen geprägt; einzig die Verkehrsleistung im Werkverkehr blieb nahezu unverändert. Die seit Jahren zu beobachtenden Rückgänge deutscher Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr beschleunigten sich. Dennoch kam das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe noch vergleichsweise gut durch das Jahr 2020. Trotz zum Teil hoher unterjähriger Rückgänge, von denen insbesondere Unternehmen berichteten, die Transportleistungen für Branchen erbringen, die stark von der wirtschaftlichen Rezession bzw. den hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie betroffen waren, verbuchte das Güterkraftverkehrsgewerbe auf Jahressicht nach vorläufigen Angaben insgesamt noch ein Umsatzplus von rund 0,4 %. Vor allem der Einbruch der in- und ausländischen Transportnachfrage im Zuge des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 führte schlagartig zu einer verschlechterten Auftragslage und hohen Laderaumüberhängen. Die Folge war ein deutlicher Anstieg des Wettbewerbs- und Preisdrucks, der durch mittel- und osteuropäische Anbieter verstärkt wurde und über weite Strecken des Jahres anhielt. Am Spotmarkt kam es teilweise zu einem extremen Preisverfall; vor allem im Bereich der Rückladungsverkehre stiegen zeitweise die Leerfahrtenanteile. Eine gewisse Entspannung setzte erst mit Kapazitätsanpassungen des Gewerbes und einer anziehenden Transportnachfrage ab dem Spätsommer 2020 ein. Die Anzahl der Insolvenzen sank – dank Aussetzung der Insolvenzantragspflicht – auf den niedrigsten Stand seit Jahren.

Straßengüterverkehr

Im Schienengüterverkehr wiesen nahezu alle Hauptverkehrsverbindungen im Vorjahresvergleich hohe Mengen- und Leistungsrückgänge auf; einzige Ausnahme bildeten die Durchgangsverkehre, die zweistellige prozentuale Wachstumsraten verzeichneten. Der Kombinierte Verkehr konnte sich dem Negativtrend weitestgehend entziehen. Trotz hoher unterjähriger Rückgänge – vor allem im Zuge des ersten Lockdowns – nahmen die beförderten Ladeeinheiten und die Tonnage im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 insgesamt nur um jeweils rund 1 % ab, die Verkehrsleistung stagnierte. Die Verkehrsleistungen der deutschen Gesellschaften der DB Cargo AG sanken im Jahr 2020 stärker als jene der konzernexternen Bahnen; letztere erhöhten damit erneut ihre Anteile am Gesamtverkehr. Der Branchenumsatz sank im Vorjahresvergleich um rund 5,2 %; dabei variierten die Ausweisungen auf Unternehmensebene in Abhängigkeit von den Tätigkeitsschwerpunkten und Hauptkundenbranchen teilweise stark. Auf die hohen Auftrags- und Umsatzrückgänge sowie die zeitweise sehr unsichere Marktlage reagierten nicht wenige Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Einleitung von kurzfristigen Maßnahmen zur Kostensenkung und Stabilisierung der eigenen Liquiditätslage. Sie umfassten u.a. die Beantragung von Kurzarbeit und vorübergehende Angebotsreduzierungen. Engpässe zeigten sich im Jahr 2020 u.a. in Bezug auf Werkstattkapazitäten aufgrund Corona-bedingter Schließungen, zeitweilige leichte Entspannungen waren bei den Vakanzenzeiten für Lokführer/-innen zu beobachten.

Schienengüterverkehr

Die Binnenschifffahrt verzeichnete im Jahr 2020 ebenfalls in nahezu allen Bereichen Mengen- und Leistungsrückgänge; einzig der grenzüberschreitende Versand bewegte sich auf Vorjahresniveau. Besonders stark betroffen von den Rückgängen war die Trockengüterschifffahrt. Neben den Auswirkungen des Lockdowns auf wichtige Produktionsstandorte und der rezessiven Entwicklung in einzelnen Branchen, bspw. der Automobilindustrie, bekam sie weiterhin die Folgen der Energiewende zu spüren. Positive Impulse gab es nur vereinzelt, bspw. bei Transporten von Getreide, Sekundärrohstoffen und Abfällen sowie – aufgrund guter Wasserstände – Schwerguttransporten über die Elbe in Richtung Tschechien. In der Tankschifffahrt nahm die Transportnachfrage für flüssige Massengüter wie Benzin, Diesel oder Kerosin ebenfalls deutlich ab. Nachdem die Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt bereits im Jahr 2019 deutlich zurückgegangen waren (-11,9 %), fielen sie im Jahr 2020 nach vorläufigen Angaben nochmals um rund 11,1 %. Angesichts einer sehr schlechten Auftragslage beantragten viele Unternehmen für Teile ihrer Beschäftigten Kurzarbeit. Während kaufmännische Beschäftigte zur Eindämmung des Infektionsrisikos teilweise von zu Hause arbeiteten, durfte das fahrende Personal im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre aufgrund vor Ort bestehender Corona-Schutzmaßnahmen teilweise nur in Ausnahmefällen von Bord gehen. Deutliche Erschwerungen brachte die Corona-Pandemie auch im Hinblick auf die Planung und Durchführung von Weiterbildungen; in den Berufsschulen wurden die Präsenzzeiten teilweise ausgesetzt.

Binnenschifffahrt

2 Gesamtentwicklung

2.1 Volkswirtschaftliche Entwicklung

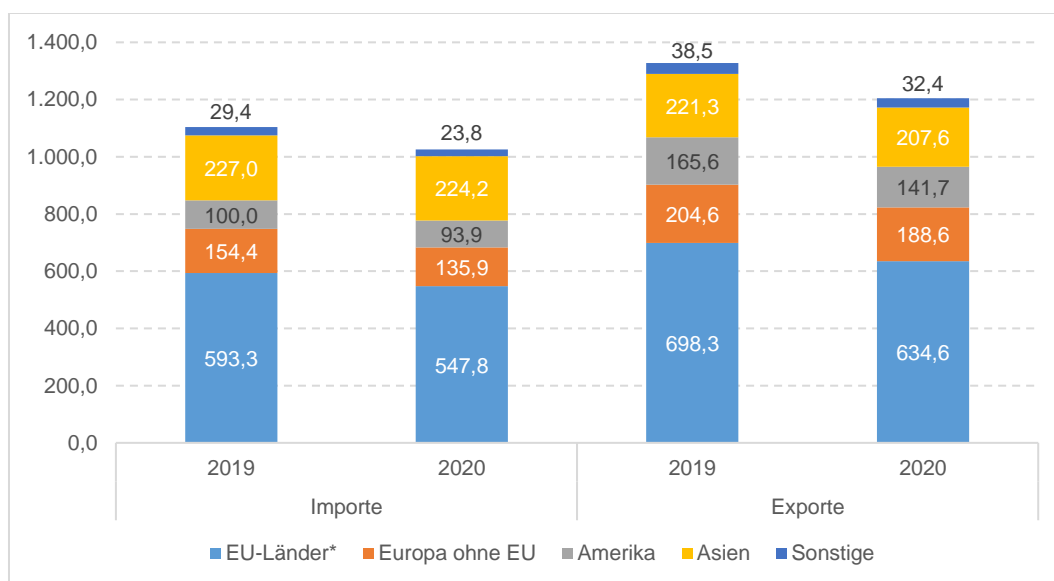
Nach einer zehnjährigen Wachstumsphase geriet die deutsche Wirtschaft im Jahr 2020 unter dem Eindruck der Corona-Pandemie in eine tiefe Rezession.¹ Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes nahm das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 5,0 % ab. Einen stärkeren Rückgang der Wirtschaftsleistung hatte es zuletzt in der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 mit rund 5,7 % gegeben. In engem Zusammenhang mit den hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, insbesondere den Lockdowns in den Monaten März/April und November/Dezember, fielen die unterjährigen Veränderungsdaten im Jahr 2020 allerdings extremer aus als im Jahr 2009. Die hoheitlichen Maßnahmen wirkten dabei sehr unterschiedlich auf die Produktion in den verschiedenen Wirtschaftsbereichen, die privaten und staatlichen Konsumausgaben, die Investitionen und den Außenhandel; neben massiven Rückgängen gab es in bestimmten Bereichen auch Zuwächse. Das Produzierende Gewerbe verzeichnete im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt einen Rückgang von rund 7,7 %. Während das Verarbeitende Gewerbe mit einem Minus von rund 10,4 % den größten Einbruch seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 aufwies, zählte das Baugewerbe mit einem Plus von rund 1,4 % zu den wenigen Wirtschaftsbereichen, die in der Krise gewachsen sind. Mit einem Minus von rund 4,2 % zeigte sich der Dienstleistungsbereich im Jahr 2020 ebenfalls massiv vom Konjunkturreinbruch betroffen. Exemplarisch hierfür steht der Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe, dessen Wirtschaftsleistung im Vergleich zum Jahr 2019 insgesamt um rund 6,3 % abnahm. Allerdings verbergen sich hinter dem aggregierten Wert zum Teil gegensätzliche Entwicklungen: Während beispielsweise weite Teile des stationären Einzelhandels aufgrund verordneter Schließungen und geringerer Frequentierung der Innenstädte hohe Umsatzeinbrüche verzeichneten, baute der Onlinehandel seinen Marktanteil aus. Im Bereich Verkehr und Lagerei bedingte eine gebremste Mobilität einen deutlichen Rückgang der Wirtschaftsleistung, insbesondere im Luftverkehr. Post-, Kurier- und Expressdienste hingegen profitierten vom boomenden Onlinehandel. Die privaten Konsumausgaben nahmen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 6,0 % ab; der größte Einbruch zeigte sich bei Ausgaben für Beherbergungs- und Gaststättendienstleistungen (-34,9 %). Die Investitionen in Ausrüstungen – das sind vor allem Maschinen, Geräte und Fahrzeuge – brachen im Vorjahresvergleich um rund 12,5 % ein. Einen noch stärkeren Absturz der deutschen Wirtschaft verhinderten die staatlichen Konsumausgaben, die im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,4 % anstiegen. Stützend wirkten zudem die um rund 1,5 % höheren Bauinvestitionen.

Bruttoinlandsprodukt

¹ Siehe hierzu und im Folgenden Kuhn, M. et al.: Die Wirtschaft im Schatten der Corona-Pandemie, in: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik, Ausgabe 1/2021, S. 34 ff.

Der deutsche Außenhandel brach im Schatten der Corona-Pandemie im Jahr 2020 ebenfalls ein. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Importe mit rund 1.025,6 Mrd. Euro nominal um rund 7,1 % unter dem entsprechenden Vorjahreswert; die Exporte sanken um knapp 9,3 % auf rund 1.205,0 Mrd. Euro. Der überwiegende Teil des deutschen Außenhandels entfiel im Jahr 2020 weiterhin auf die EU-Länder, gefolgt von Asien (siehe Abbildung 1). Mit rund 634,6 Mrd. Euro lagen die deutschen Exporte in andere EU-Staaten (ohne Großbritannien) im Jahr 2020 rund 9,1 % unter dem Vorjahresergebnis; die Einfuhren nahmen um knapp 7,7 % auf rund 547,8 Mrd. Euro ab. Dabei waren die deutschen Exporte im Vorjahresvergleich ausnahmslos in alle EU-Staaten rückläufig. Der Außenhandel mit europäischen Staaten, die nicht Mitglied der EU sind, verringerte sich im Vergleichszeitraum insgesamt um rund 9,6 % auf rund 324,5 Mrd. Euro. Ein Grund war der deutliche Rückgang der deutschen Exporte nach Großbritannien im Jahr 2020 in Höhe von rund 15,5 % auf rund 66,9 Mrd. Euro. Starke Einbrüche zeigten sich zudem bei den Importen aus der Russischen Föderation und Norwegen. Gleichermäßen rückläufig entwickelte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr der deutsche Außenhandel mit Asien (-3,7 %) und Amerika (-11,3 %). Dabei fielen die prozentualen Rückgänge beim Export deutlich höher aus als beim Import. In der Rangfolge der Handelspartner im Außenhandel Deutschlands (Importe plus Exporte) lag die Volksrepublik China im Jahr 2020 bezogen auf den Warenwert weiterhin an erster Stelle. Entgegen der negativen Gesamtentwicklung stieg der deutsch-chinesische Außenhandel im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 3,0 %; dabei wiesen die Importe ein Plus von rund 5,6 % auf, die Exporte ein leichtes Minus von rund 0,1 %. Auf den weiteren Rängen folgten im Jahr 2020 die Niederlande, die Vereinigten Staaten, Frankreich, Polen, Italien, die Schweiz, das Vereinigte Königreich und Österreich. Mit all diesen Staaten nahm das deutsche Außenhandelsvolumen im Vergleich zum Jahr 2019 ab.

Abbildung 1: Außenhandel Deutschlands nach Ländergruppen in Mrd. Euro (Vorläufige Ergebnisse)



* EU-Länder ohne Vereinigtes Königreich. Dessen Ausweisung erfolgt unter „Europa ohne EU“.

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

2.2 Verkehrliche Entwicklung

2.2.1 Gesamtverkehr

Vor dem Hintergrund der rezessiven Wirtschaftsentwicklung in Deutschland nahm die im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr beförderte Gütermenge im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 3,3 % auf rund 3,6 Mrd. t ab; die Verkehrsleistung im Inland sank um rund 3,2 % auf rund 441,1 Mrd. tkm (ohne Straßengüterverkehr gebietsfremder Fahrzeuge in Deutschland). Dabei verzeichnete der Straßengüterverkehr von allen Landverkehrsträgern prozentual die geringste Abnahme. Der Straßengüterverkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen wies im Vergleichszeitraum einen Mengenrückgang um rund 2,7 % auf rund 3,1 Mrd. t und einen Leistungsrückgang um rund 1,8 % auf rund 286,4 Mrd. tkm auf. Überdurchschnittliche Mengen- und Leistungsrückgänge verzeichnete im Jahr 2020 die Binnenschifffahrt. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sank die in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen beförderte Gütermenge im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 8,3 % auf rund 188,0 Mio. t; die Verkehrsleistung nahm um rund 9,0 % auf rund 46,3 Mrd. tkm ab. Maßgeblich waren hohe Nachfragerückgänge für Beförderungen von Massengütern. Sie trafen ebenso den Schienengüterverkehr, der nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang der Transportmenge um rund 6,0 % auf rund 320,1 Mio. t verzeichnete; die Verkehrsleistung sank um rund 4,2 % auf rund 108,4 Mrd. tkm.²

Gesamtverkehr

Tabelle 1: Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2019 und 2020 nach Verkehrsträgern

Verkehrsart	Gütermenge			Verkehrsleistung ¹		
	2019	2020	Δ in %	2019	2020	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Straßengüterverkehr ^{2,3}	3.193,7	3.106,7	-2,7	291,6	286,4	-1,8
Schienengüterverkehr ⁴	340,6	320,1	-6,0	113,1	108,4	-4,2
Binnenschiffsgüterverkehr	205,1	188,0	-8,3	50,9	46,3	-9,0
Gesamter Güterverkehr ³	3.739,3	3.614,9	-3,3	455,6	441,1	-3,2

¹ Verkehrsleistung in Deutschland, ausgenommen gebietsfremde Güterkraftfahrzeuge.

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

³ Ohne Straßengüterverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland.

⁴ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben. Von allen Unternehmen wurden im Jahr 2019 rund 390,8 Mio. t Güter befördert und eine Beförderungsleistung von rund 129,2 Mrd. tkm erbracht. Entsprechende Gesamtzahlen für das Jahr 2020 liegen gegenwärtig noch nicht vor.

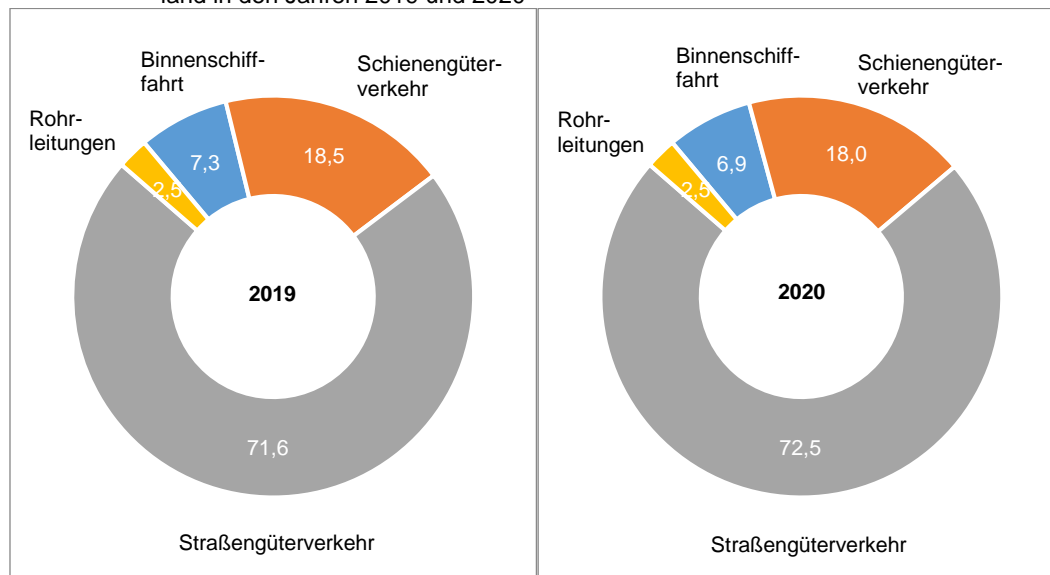
Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

² Bei der Interpretation dieser Ergebnisse ist zu beachten, dass der hier zugrundeliegende Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben). Ergebnisse für alle Unternehmen liegen aus der Jahrerhebung vor, bislang allerdings noch nicht für das Jahr 2020. Von allen Unternehmen wurden im Jahr 2019 rund 390,8 Mio. t Güter befördert und eine Beförderungsleistung von rund 129,2 Mrd. tkm erbracht.

Abbildung 2 stellt den Modal Split für die Jahre 2019 und 2020 nach der aktuellen gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Mittelfristprognose Winter 2020/2021 – dar. Abweichend von Tabelle 1 beinhalten die Ausweisungen des Straßengüterverkehrs prognostizierte Werte für gebietsfremde Fahrzeuge und die Ausweisungen des Schienengüterverkehrs prognostizierte Werte für den bislang noch nicht vorliegenden Gesamtverkehr 2020 (siehe oben). Des Weiteren werden Rohrleitungen berücksichtigt. Nach der Mittelfristprognose Winter 2020/2021 erhöhte sich der Modal Split-Anteil des Straßengüterverkehrs auf Basis der Verkehrsleistung im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Prozentpunkte auf rund 72,5 %.³ Die Binnenschifffahrt verzeichnete infolge des Leistungsrückgangs im Vergleichszeitraum einen Rückgang am Modal Split in Höhe von 0,4 Prozentpunkten auf rund 6,9 %, der Schienengüterverkehr von 0,5 Prozentpunkten auf rund 18,0 %. Der Anteil der Rohrleitungen am Modal Split bewegte sich in den Jahren 2019 und 2020 bei rund 2,5 %

Modal Split

Abbildung 2: Anteile der Landverkehrsträger an der Verkehrsleistung im Güterverkehr in Deutschland in den Jahren 2019 und 2020



Quelle: Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr (2021).

Nach der Mittelfristprognose Winter 2020/2021 werden nach dem starken Rückgang im Jahr 2020 sowohl für das laufende Jahr 2021 als auch auf mittelfristige Sicht Zuwächse des Güterverkehrs in Deutschland erwartet.⁴ Danach sollen die Verkehrsleistung im Jahr 2021 im Vergleich zum Jahr 2020 gesamtmodal (ohne Seeverkehr) um rund 3,9 % und die Beförderungsmenge um rund 3,1 % zulegen. Für den Zeitraum von 2022 bis 2024 werden für den gesamtmodalen Güterverkehr ein jahresdurchschnittlicher Anstieg der Verkehrsleistung in Höhe von rund 2,1 % und ein durchschnittliches jährliches Mengenwachstum in Höhe von rund 1,8 % prognostiziert. Am kurz- und mittelfristigen Wachstum

Mittelfristprognose

³ Siehe hierzu und im Folgenden Intraplan Consult GmbH, Bundesamt für Güterverkehr: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2020/21, S. 56 ff., München / Köln 2021.

⁴ Ebenda, S. 1 ff.

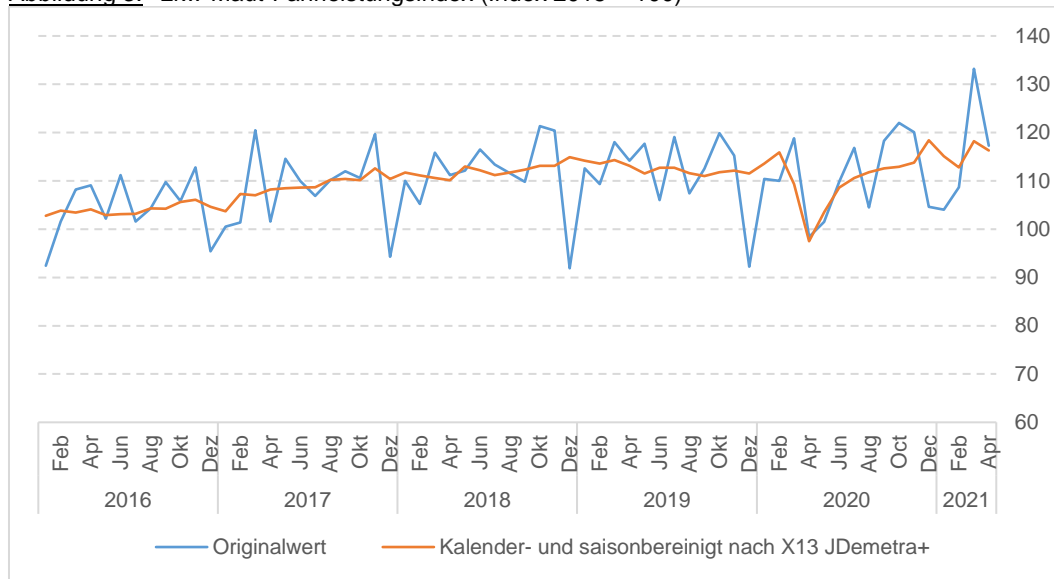
sollen alle Landverkehrsträger partizipieren, allerdings in unterschiedlichem Ausmaße. Für den Straßengüterverkehr werden im laufenden Jahr leicht unterdurchschnittliche Mengen- und Leistungssteigerungen in Höhe von rund 3,0 % (t) bzw. 3,8 % (tkm) vorhergesagt, für den Zeitraum von 2022 bis 2024 leicht überdurchschnittliche Zuwächse in Höhe von rund 1,9 % (t) bzw. 2,2 % (tkm) pro Jahr. Die Mengen und Leistungen im Schienengüterverkehr steigen nach der Prognose im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,2 % bzw. 5,0 %, auf mittelfristige Sicht bleiben die Wachstumsraten mit rund 1,3 % (t) bzw. 2,1 % (tkm) pro Jahr hinter dem Straßengüterverkehr zurück. Für den Kombinierten Verkehr werden allerdings während des gesamten Prognosezeitraums überdurchschnittliche Wachstumsraten erwartet. Der Binnenschiffahrt werden im Jahr 2021 Zuwächse in Höhe von rund 3,2 % (t) bzw. 3,1 % (tkm) vorhergesagt, für den Zeitraum von 2022 bis 2024 mit jahresdurchschnittlichen Mengen- und Leistungssteigerungen in Höhe von rund 0,7 % bzw. 0,9 % dann jedoch die geringsten Wachstumsraten aller Landverkehrsträger.

Das Bundesamt für Güterverkehr hat auf Grundlage der digitalen Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung einen sogenannten Lkw-Maut-Fahrleistungsindex entwickelt, der den Verlauf der Fahrleistung für vergleichbare Basismerkmale angibt und strukturelle Änderungen, etwa durch Ausweitungen der Mautpflicht, weitestgehend ausschließt. Aufgrund seiner frühen Verfügbarkeit und hohen Datenqualität weist der Lkw-Maut-Fahrleistungsindex sowohl für verkehrliche als auch konjunkturelle Analysen eine hohe Aussagekraft auf.⁵ Er wird auf der Homepage des Statistischen Bundesamtes im Bereich "Konjunkturindikatoren" bereitgestellt. Abbildung 3 stellt den Verlauf des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex für den Zeitraum von Januar 2016 bis April 2021 dar; ausgewiesen werden sowohl die Originalwerte als auch die kalender- und saisonbereinigten Werte. Letztere erreichten im Februar 2020 mit 115,9 ihren bis dahin höchsten Stand. Unter dem Einfluss der Corona-Krise folgte im März und insbesondere im April 2020 ein hoher Einbruch des Lkw-Maut-Fahrleistungsindex. Mit 97,5 fiel der kalender- und saisonbereinigte Indexwert im April 2020 auf den niedrigsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum. Seitdem haben sich die Indexwerte schrittweise wieder erholt und zwischenzeitlich das Vorkrisenniveau übertroffen; im Dezember 2020 erreichte der kalender- und saisonbereinigte Wert mit 118,4 den höchsten, im März 2021 mit 118,2 den zweithöchsten Stand im gesamten Betrachtungszeitraum.

Lkw-Maut-
Fahrleistungsindex

⁵ Er wurde daher zu Beginn des Jahres 2019 vom Statistischen Bundesamt in sein Veröffentlichungsprogramm aufgenommen. Die Ergebnisse der Kooperation zwischen Statistischem Bundesamt und Bundesamt für Güterverkehr wurden in einem wissenschaftlichen Fachartikel, der in der Ausgabe 6/2018 der Zeitschrift "WISTA - Wirtschaft und Statistik" unter dem Titel „Digitale Prozessdaten aus der Lkw-Mauterhebung – neuer Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken“ erschienen ist, zusammengefasst. Der Fachartikel beschreibt den neuen Baustein der amtlichen Konjunkturstatistiken und erläutert seinen Bezug zu bestehenden kurzfristigen Statistiken.

Abbildung 3: Lkw-Maut-Fahrleistungsindex (Index 2015 = 100)



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr, Statistisches Bundesamt.

2.2.2 Verkehr nach Güterabteilungen

Tabelle 2 differenziert das Beförderungsaufkommen im Straßen-, Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr in den Jahren 2019 und 2020 nach Güterabteilungen. Maßgeblich für die hohen Rückgänge in der Binnenschifffahrt und im Schienengüterverkehr im Jahr 2020 war vor allem die im Vergleich zum Vorjahr starke Abnahme der Beförderungsnachfrage für Massengüter. Im Vorjahresvergleich brach das Transportaufkommen in der Güterabteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ im Schienengüterverkehr um rund 17,5 % und in der Binnenschifffahrt sogar um rund 27,6 % ein; die Beförderungsmenge an Kokei- und Mineralölerzeugnissen sank um rund 8,1 % (Schiene) bzw. rund 10,5 % (Wasserstraße). Mit Blick auf die volumenträchtige Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“ verzeichneten die Schiene (-4,6 %) und die Wasserstraße (-9,9 %) ebenfalls hohe Aufkommensverluste; gleiches galt für Metalle und Metallerzeugnisse. Hier machten sich u.a. die Produktionsrückgänge in der Automobilindustrie bemerkbar. Die hohen Rückgänge bei den Massengütern konnten beide Verkehrsträger nur zum Teil durch die im Vorjahresvergleich höhere Transportnachfrage für landwirtschaftliche Erzeugnisse (Schiene: +28,7 %, Wasserstraße: +10,8 %) sowie in der Güterabteilung „Nicht identifizierbare Güter“, in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht, kompensieren. Der Anstieg bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen beruhte u.a. auf einer Zunahme der Beförderungen von Getreide sowie von Holzstämmen für den Export nach Übersee. Die Schiene bekam zudem die Flaute in der Automobilindustrie zu spüren; die Beförderungsvolumina an Fahrzeugen sanken im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um etwa ein Drittel auf rund 9,3 Mio. t. Im Straßengüterverkehr verzeichnete diese Abteilung von allen 20 Güterabteilungen im Vergleichszeitraum die höchsten absoluten Aufkommensrückgänge und zwar um rund 24,0 Mio. t bzw. 24,9 % auf insgesamt rund 72,4 Mio. t.

Heterogene
Nachfrageentwicklung

Tabelle 2: Güterverkehr in den Jahren 2019 und 2020 nach Verkehrsträgern und Güterabteilungen

Güterabteilungen (NST-2007)	Straßengüterverkehr ¹			Schiengüterverkehr ²			Binnenschifffahrt		
	2019	2020	d in %	2019	2020	d in %	2019	2020	d in %
	in Mio. t			in Mio. t			in Mio. t		
Landwirtsch. u. verw. Erzeugnisse	168,4	169,3	0,5	5,9	7,6	28,7	13,4	14,8	10,8
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas ³	7,3	4,4	-39,4	26,8	22,1	-17,5	23,3	16,9	-27,6
Erze, Steine u. Erden u.ä.	922,6	903,9	-2,0	48,4	46,2	-4,6	54,8	49,4	-9,9
Nahrungs- und Genussmittel	338,1	330,5	-2,2	2,4	2,2	-8,4	8,1	8,5	4,9
Textilien, Bekleidung, Leder u.ä. ³	7,7	5,8	-25,2	0,0	0,0	603,7	0,1	0,1	7,3
Holzw., Papier, Pappe, Druckerz.	110,6	105,3	-4,8	7,7	7,6	-1,6	2,9	2,8	-3,6
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	94,2	85,0	-9,7	41,3	38,0	-8,1	38,1	34,1	-10,5
Chemische Erzeugnisse etc.	134,1	134,2	0,0	24,3	24,8	2,1	21,8	21,2	-3,1
Sonst. Mineralerzeugnisse	382,1	393,0	2,8	10,5	8,9	-15,3	3,2	3,0	-6,8
Metalle und Metallerzeugnisse	131,9	127,4	-3,4	51,6	47,3	-8,3	10,1	8,5	-15,4
Maschinen u. Ausrüstungen u.ä.	46,0	40,0	-13,0	0,7	0,5	-30,9	0,8	0,6	-18,4
Fahrzeuge	96,4	72,4	-24,9	14,1	9,3	-33,9	1,3	1,1	-17,4
Möbel, Musikinstrumente u.ä.	13,1	13,2	0,5	0,0	0,0	17,9	0,4	0,5	22,6
Sekundärrohstoffe, Abfälle	279,6	264,9	-5,3	11,5	10,0	-13,5	11,4	11,5	1,3
Post, Pakete	59,3	64,8	9,3	-	-	-	0,0	-	-
Geräte u. Material zur Güterbef.	91,0	88,5	-2,7	6,1	6,0	-1,6	1,5	1,3	-7,2
Umzugsgut, nicht marktbest. Güter	86,4	85,4	-1,1	0,0	0,0	-55,0	0,0	0,0	-64,5
Sammelgut	226,9	219,4	-3,3	3,7	2,5	-32,0	0,4	0,1	-87,9
Nicht identifizierbare Güter	12,6	12,2	-3,1	84,1	85,7	1,9	13,4	13,5	0,9
Sonstige Güter a.n.g. ³	0,0	0,0	110,5	1,4	1,5	5,3	0,0	0,0	-2,1
Insgesamt	3.208,2	3.119,6	-2,8	340,6	320,1	-6,0	205,1	188,0	-8,3

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

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

³ Aussagewert im Straßengüterverkehr eingeschränkt.

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

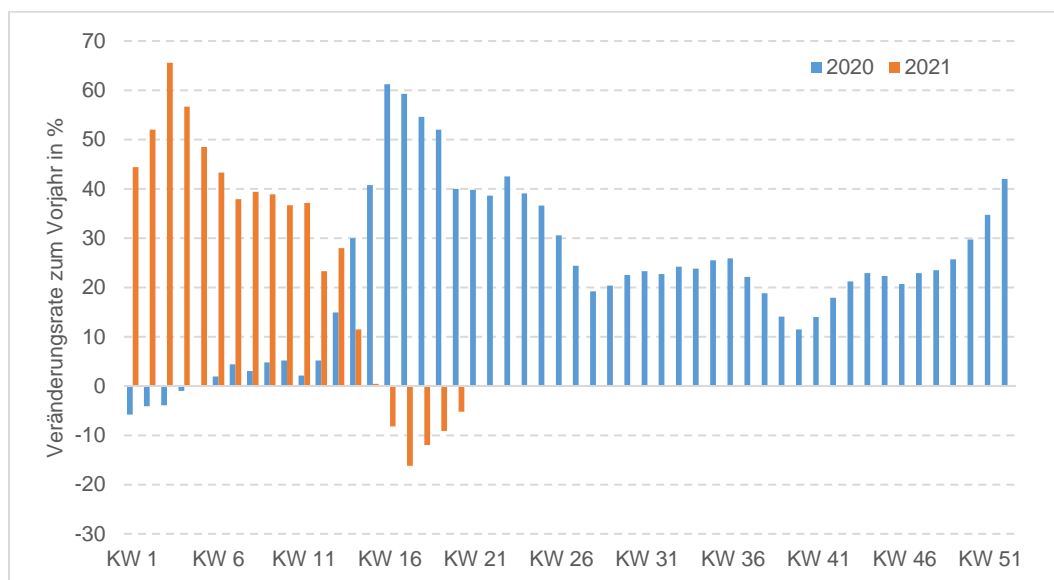
Höhere Aufkommensrückgänge verbuchte die Straße des Weiteren u.a. bei Beförderungen von Mineralölerzeugnissen, Maschinen und Ausrüstungen, Sekundärrohstoffen/Abfällen sowie in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden u.ä.“. Angesichts zwischenzeitlicher Schließungen weiter Teile des stationären Einzelhandels und der Gastronomie verzeichnete der Straßengüterverkehr im Vorjahresvergleich zudem Aufkommensrückgänge in den Güterabteilungen „Nahrungs- und Genussmittel“ (-2,2 %) und „Textilien, Bekleidung, Leder u.ä.“ (-25,2 %). Zu den wenigen Güterabteilungen, die im Jahr 2020 im

Vergleich zum Jahr 2019 auf der Straße Zuwächse verbuchten, zählten angesichts des weiter wachsenden Baugewerbes die sonstigen Mineralerzeugnisse (+2,8 %), unter die u.a. Glas und Zement fallen, sowie vor dem Hintergrund eines boomenden Onlinehandels, der durch die Corona-Pandemie weiteren Schub erhielt, Post- und Paketsendungen (+9,3 %).

Den starken Anstieg des Onlinehandels im Jahr 2020, vor allem zu Zeiten der Lockdowns, veranschaulicht Abbildung 4. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes bewegten sich die jährlichen Wachstumsraten der Online-Transaktionen während des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 in der Spitze in den Kalenderwochen 16 bis 19 zwischen rund 52,0 % und 61,2 %, während des zweiten Lockdowns zum Jahresende 2020 in der Spitze bei rund 42,0 % (KW 52) und zu Beginn des Jahres 2021 in der Spitze in der Kalenderwoche 3 sogar bei rund 65,6 %. Insgesamt wiesen die Veränderungsrate der Online-Transaktionen von der 5. Kalenderwoche 2020 bis zur 15. Kalenderwoche 2021 positive Vorzeichen auf. Erstmals in der 16. Kalenderwoche des Jahres 2021 blieben die Online-Transaktionen hinter den sehr hohen Werten des Vorjahres zurück.⁶

Onlinehandel

Abbildung 4: Online-Transaktionen 2020 und 2021, Veränderungsrate zum Vorjahr in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt.

⁶ Anhaltspunkte über die Entwicklung von B2C-Online-Geschäften in Deutschland bietet ein neuer wöchentlicher Frühindikator des Statistischen Bundesamtes. Das Informationsangebot des Statistischen Bundesamtes basiert auf Daten zur wöchentlichen Veränderungen von Online-Geschäften. Vor der Freigabe eines Kaufs auf Rechnung durch einen Versandhändler wird die Identität und Bonität einer Privatperson überprüft. Im Rahmen des Frühindikators werden die Zahl dieser Auskünfte auf Grundlage der Daten von Informationsdienstleistern wiedergegeben. Siehe hierfür und im Folgenden Statistisches Bundesamt: Experimentelle Daten – Auskünfte für Online-Transaktionen, unter: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/kredite-onlinetransaktionen.html>, Link zuletzt aufgerufen am 26.05.2021.

Nach Informationen des Bundesamtes vollzog sich der Nachfrageanstieg vor allem im B2C-Bereich, während die Sendungsvolumina im B2B-Bereich über weite Strecken des Jahres 2020 auf vergleichsweise niedrigem Niveau verharrten. Nach Angaben des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK) stieg das Sendungsvolumen auf dem deutschen Kurier-, Express- und Paketmarkt im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 400 Mio. Sendungen bzw. rund 10,9 % auf rund 4,05 Mrd. Sendungen.⁷ Haupttreiber waren B2C-Paketsendungen, die im Vorjahresvergleich mit rund 18,6 % überdurchschnittlich wuchsen; das Sendungsvolumen im nationalen B2B-Paketmarkt sank hingegen um rund 5,2 %. Begleitet wurde die Entwicklung von einem verstärkten Ausbau des Online-Versandhandels diverser Handelsunternehmen, die auf diese Weise versuchten, stationäre Umsatzrückgänge zu kompensieren. Als Reaktion auf die erhöhte Paketnachfrage stockten KEP-Unternehmen vor allem mit Blick auf das Weihnachtsgeschäft die Zahl ihrer Beschäftigten zum Teil deutlich auf und erprobten regional neue Auslieferungskonzepte. Nicht selten führten befragte KEP-Unternehmen Zusatzfahrten aus, die über vertraglich vereinbarte Transportvolumina hinausgingen. Die hohen Aufkommenszuwächse im Online-Handel stellen nicht nur die KEP-Branche, sondern auch die klassischen Stückgutnetze vor Herausforderungen. Nach Angaben von Marktteilnehmern seien die auf das B2B-Geschäft ausgelegten Systeme nur bedingt auf das zunehmende B2C-Geschäft zugeschnitten. So berichteten im Rahmen der Marktbeobachtung befragte Mitglieder großer Stückgutkooperationen bereits in den zurückliegenden Jahren wiederholt, dass ihre Systeme in Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen stießen, da die hohen Eingangsvolumina in den Hubs durch die Zunahme anspruchsvoller Privatkundenzustellungen nicht schnell genug abgefertigt werden könnten und zusätzlich Rückläufer aus diesem Geschäftsbereich nicht vorhandene Platzkapazitäten beanspruchen würden.

3 Straßengüterverkehr

3.1 Verkehrswirtschaftliche Entwicklung

3.1.1 Verkehr mit deutschen Lastkraftfahrzeugen

Im Jahr 2020 beförderten deutsche Lastkraftwagen im In- und Ausland eine Gütermenge von insgesamt rund 3,1 Mrd. t und damit rund 2,8 % weniger als im Jahr 2019 (siehe Tabelle 3). Der Inlandsverkehr, auf den im Jahr 2020 rund 99,6 % der gesamten Transportmenge entfielen, sank im Vergleichszeitraum um rund 2,7 %. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftwagen im In- und Ausland nahm im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 2,3 % auf insgesamt rund 304,6 Mrd. tkm ab. Die Verkehrsleistung im Inland sank dabei im Vergleichszeitraum nur um rund 1,8 % auf rund 286,4 Mrd. tkm. Ihr Anteil an der gesamten Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge lag im Jahr 2020 bei rund 94,0 % (2019: 93,5 %).

Beförderungsmenge und
Verkehrsleistung

⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK): KEP-Studie 2021: Über 4 Mrd. transportierte Sendungen – Paketdienste halten den Alltag am Laufen, Pressemitteilung vom 16.06.2021, unter: <https://www.biek.de/presse/meldung/kep-studie-2021.html>, abgerufen am 17.06.2021.

Tabelle 3: 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	
2019	311,9	291,6	3.208,2	3.193,7
2020	304,6	286,4	3.119,6	3.106,7
Veränderung in % ¹⁾	-2,3	-1,8	-2,8	-2,7

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

Tabelle 4 differenziert die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr nach Hauptverkehrsverbindungen sowie gewerblichem Verkehr und Werkverkehr. Danach war das Jahr 2020 durch Rückgänge in nahezu allen Bereichen geprägt. Einzig die Beförderungsleistung im Werkverkehr wies keine signifikante Änderung auf. Die höchsten prozentualen Abnahmen verzeichneten die grenzüberschreitenden Verkehre und die Kabotage. Bezogen auf die Verkehrsleistung sank der grenzüberschreitende Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 7,7 % auf rund 33,4 Mrd. tkm; die Kabotage nahm um rund 21,0 % auf rund 1,3 Mrd. tkm ab. In beiden Fällen waren die prozentualen Rückgänge im gewerblichen Verkehr höher als im Werkverkehr. Absolut fielen die Rückgänge im Binnenverkehr am höchsten aus. Dort sank die Transportmenge im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 81,0 Mio. t bzw. 2,6 % auf rund 3,0 Mrd. t, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 4,1 Mrd. tkm bzw. 1,5 % auf rund 269,9 Mrd. tkm. Während der gewerbliche Verkehr im Vorjahresvergleich überdurchschnittliche Mengen- und Leistungsrückgänge in Höhe von rund 2,8 % (t) bzw. 2,7 % (tkm) verzeichnete, fiel der Aufkommensrückgang im Werkverkehr mit rund 2,5 % unterdurchschnittlich aus; die Verkehrsleistung des Werkverkehrs erhöhte sich um rund 0,4 % auf rund 39,4 Mrd. tkm.

Verkehre nach Hauptverkehrsverbindung

Tabelle 4: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Hauptverkehrsverbindung

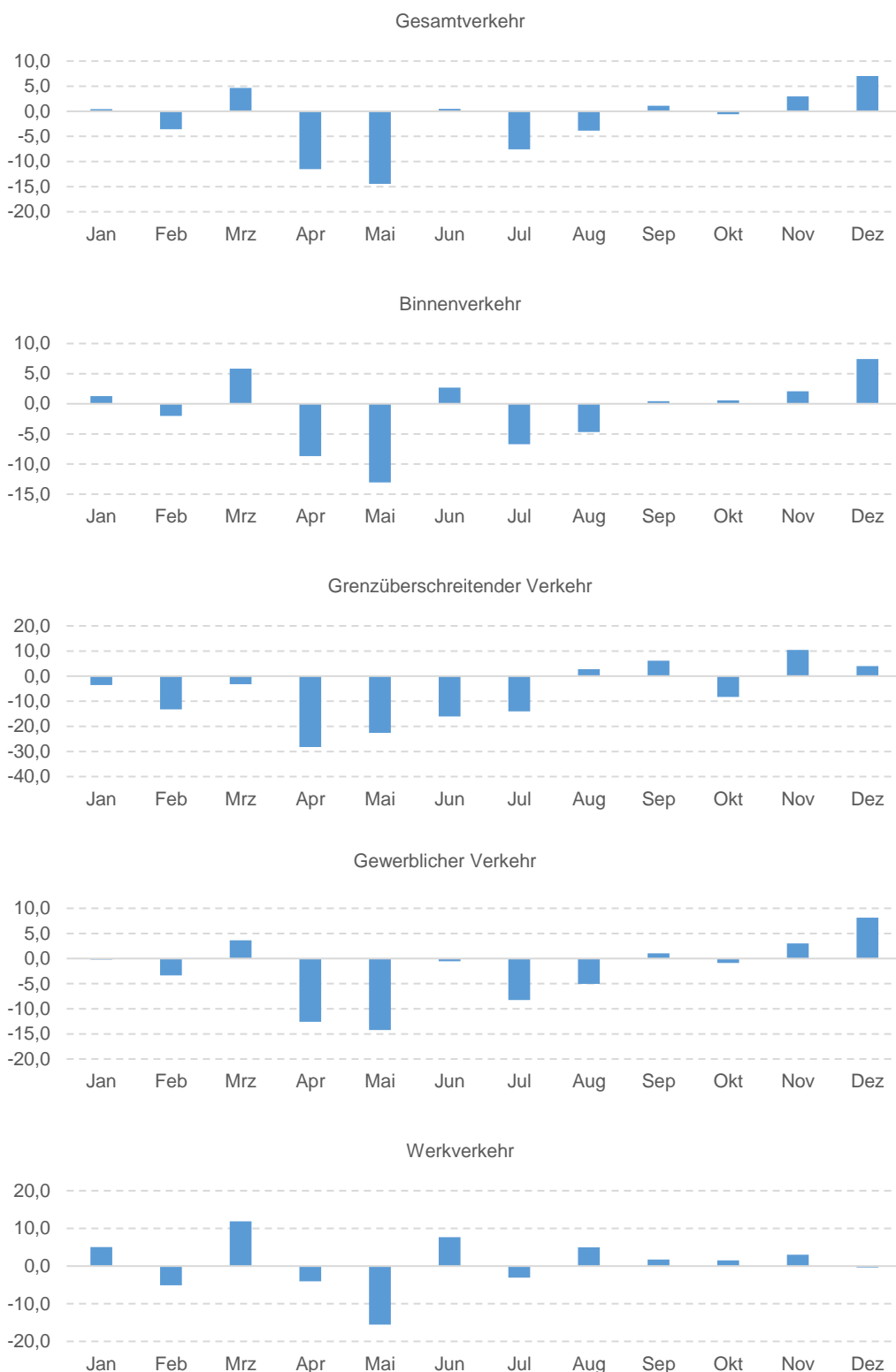
Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2019	2020	Δ in %	2019	2020	Δ in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr	2.490,3	2.419,5	-2,8	272,7	265,3	-2,7
davon: Binnenverkehr	2.388,2	2.323,4	-2,7	237,1	232,7	-1,9
grenzüb. Verkehr	92,7	87,9	-5,2	34,0	31,4	-7,8
Kabotage	9,3	8,2	-12,3	1,6	1,2	-21,4
Werkverkehr	717,9	700,1	-2,5	39,2	39,4	0,4
davon: Binnenverkehr	705,6	689,4	-2,3	36,9	37,3	0,9
grenzüb. Verkehr	11,4	9,8	-14,0	2,2	2,0	-6,6
Kabotage	0,9	0,9	0,4	0,1	0,1	-13,3
Gesamtverkehr	3.208,2	3.119,6	-2,8	311,9	304,6	-2,3
davon: Binnenverkehr	3.093,8	3.012,8	-2,6	274,0	269,9	-1,5
grenzüb. Verkehr	104,1	97,7	-6,2	36,2	33,4	-7,7
Kabotage	10,2	9,1	-11,2	1,7	1,3	-21,0

Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Die unterjährige Entwicklung im Jahr 2020 wird für ausgewählte Verkehrsarten in Abbildung 5 zusammengefasst. Danach zeigten sich vor allem im April und Mai 2020 im Zuge des ersten Lockdowns im Vergleich zum Vorjahr deutliche Verkehrsleistungsrückgänge. Die höchsten prozentualen Abnahmen verzeichneten dabei die grenzüberschreitenden Verkehre; diese beliefen sich in der Spitze im April 2020 im Vorjahresvergleich auf rund 28,2 %. Bezogen auf den Gesamtverkehr fielen die Rückgänge im Vorjahresvergleich im Mai 2020 mit rund 14,4 % am höchsten aus. Im weiteren Jahresverlauf näherten sich die Gesamtverkehrsleistungen – nach abermals deutlichen Rückgängen im Juli und August – an die Vorjahreswerte an und übertrafen diese zum Jahresende 2020.

Unterjährige
Entwicklungen

Abbildung 5: Monatliche Entwicklung der Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2020 nach ausgewählten Verkehrsarten, Veränderung zum Vorjahresmonat in %



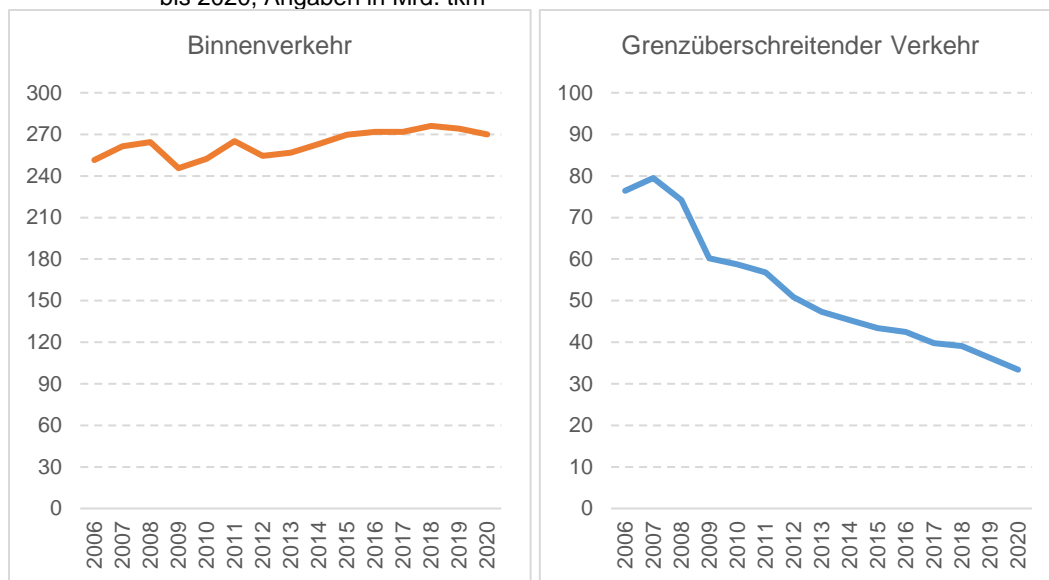
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 6 veranschaulicht, ist die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr beginnend ab 2008 jedes Jahr zurückgegangen; in den Jahren 2019 und 2020 hat sich dieser Rückgang beschleunigt. Mit rund 33,4 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2020 um rund

Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr

58,0 % unter dem Höchstwert der letzten 15 Jahre, der mit rund 79,5 Mrd. tkm aus dem Jahr 2007 datierte. In einem wettbewerbsintensiven Umfeld behaupten sich deutsche Fahrzeuge im internationalen Verkehr in der Hauptsache noch in jenen Segmenten, in denen besondere Ansprüche an den Transport bzw. die Qualität der Leistungserbringung gestellt werden. Die Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Binnenverkehr weist, abgesehen von den beiden letzten Jahren, hingegen eine steigende Tendenz auf. Mit rund 269,9 Mrd. tkm lag die Verkehrsleistung im Binnenverkehr trotz des jüngsten Rückgangs im Jahr 2020 immer noch um rund 7,3 % über dem Wert des Jahres 2006 bzw. um rund 9,9 % über dem niedrigsten Wert der letzten 15 Jahre, der mit rund 245,6 Mrd. tkm während der Finanz- und Wirtschaftskrise im Jahr 2009 erzielt wurde.

Abbildung 6: Entwicklung der Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Binnenverkehr (linke Abb.) und grenzüberschreitenden Verkehr (rechte Abb.) im Zeitraum von 2006 bis 2020, Angaben in Mrd. tkm



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie Tabelle 5 zu entnehmen ist, entfiel das Gros der Mengenrückgänge im Jahr 2020 auf den Nahbereich. Im gewerblichen Verkehr nahm das Transportaufkommen in diesem Entfernungsbereich im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 3,6 % auf rund 1,2 Mrd. t ab, im Werkverkehr sank es um rund 3,4 % auf knapp 0,5 Mrd. t. Insgesamt reduzierte sich das Beförderungsvolumen im Nahbereich im Vergleichszeitraum um rund 63,6 Mio. t bzw. 3,6 % auf rund 1,7 Mrd. t. Damit entfielen im Jahr 2020 rund 55,3 % des gesamten Beförderungsvolumens deutscher Lastkraftfahrzeuge auf den Nahbereich (2019: 55,8 %). Mit Blick auf die Verkehrsleistung fielen die prozentualen Rückgänge im Jahr 2020 ebenfalls im Nahbereich am höchsten aus. Im Vergleich zum Vorjahr betrug sie im gewerblichen Verkehr rund 3,6 %, im Werkverkehr rund 0,4 % und insgesamt rund 2,8 %. Absolut fielen die Abnahmen im Fernverkehr am höchsten aus. Sie beliefen sich insgesamt auf rund 4,7 Mrd. tkm bzw. 2,3 %. Mit rund 201,3 Mrd. tkm entfielen im Jahr 2020 wie im Vorjahr rund zwei Drittel der Verkehrsleistungen auf den Fernbereich. Maßgeblich für die Rückgänge im Fernbereich war allein der gewerbliche Verkehr, dessen Verkehrsleistung

Verkehre nach
Entfernungsbereichen

im Vergleichszeitraum um rund 2,6 % auf rund 183,5 Mrd. tkm abnahm; der Werkverkehr legte in diesem Entfernungsbereich um rund 1,4 % auf rund 17,8 Mrd. tkm zu.

Tabelle 5: Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge nach Entfernungsbereichen

Verkehrsart	Beförderte Gütermenge			Verkehrsleistung		
	2019	2020	Veränderung in %	2019	2020	Veränderung in %
	in Mio. t			in Mrd. tkm		
Gewerblicher Verkehr	2.490,3	2.419,5	-2,8	272,7	265,3	-2,7
davon: Nahverkehr	1.282,4	1.236,2	-3,6	25,7	24,7	-3,6
Regionalverkehr	625,4	612,4	-2,1	57,0	55,8	-2,1
Fernverkehr	573,2	562,8	-1,8	188,5	183,5	-2,6
Kabotage	9,3	8,2	-12,3	1,6	1,2	-21,4
Werkverkehr	717,9	700,1	-2,5	39,2	39,4	0,4
davon: Nahverkehr	506,2	488,8	-3,4	8,6	8,6	-0,4
Regionalverkehr	145,3	144,8	-0,3	12,9	12,9	-0,2
Fernverkehr	65,5	65,5	0,0	17,6	17,8	1,4
Kabotage	0,9	0,9	0,4	0,1	0,1	-13,3
Gesamtverkehr	3.208,2	3.119,6	-2,8	311,9	304,6	-2,3
davon: Nahverkehr	1.788,6	1.725,0	-3,6	34,3	33,4	-2,8
Regionalverkehr	770,7	757,2	-1,7	69,9	68,6	-1,8
Fernverkehr	638,7	628,3	-1,6	206,1	201,3	-2,3
Kabotage	10,2	9,1	-11,2	1,7	1,3	-21,0

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

Tabelle 6 stellt für ausgewählte Verkehrsarten die Entwicklung der Leerfahrtenanteile im Zeitraum von 2016 bis 2020 dar. Danach sind im Jahr 2020 in nahezu allen Bereichen die Anteile der Leerfahrten an den Gesamtfahrten im Vergleich zum Vorjahr 2019 gestiegen. Einzige Ausnahme bildete der Nahbereich. Trotz der Anstiege bewegten sich die Leerfahrtenanteile jedoch zumeist noch im Rahmen der Vorjahre. Lediglich im grenzüberschreitenden Verkehr bzw. im Fernbereich lagen sie mehr oder minder deutlich über dem Niveau der Vorjahre. Kennzeichnend für beide Bereiche war bereits vor dem Jahr 2020 ein kontinuierlicher Anstieg der Leerfahrtenanteile, der sich im Jahr 2020 nunmehr verstärkt fortsetzte. Nach Informationen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen nahm im Zuge des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 der Leerfahrtenanteil insbesondere im Bereich der Rückladungsverkehre aufgrund fehlender Ladungsangebote zu – sowohl national als auch international. Besonders betroffen hiervon waren Unternehmen, die Rückladungen üblicherweise aus dem Tagesgeschäft generieren. Vielfach berichteten Unternehmen seinerzeit, dass der Einsatz von Subunternehmen reduziert

Leerfahrtenanteile

worden sei, um die Auslastung des Eigenfuhrparks zu erhöhen. Teilweise wurden höhere Leerfahrtenanteile im Rückladungsbereich bewusst in Kauf genommen, da zum Teil lange Wartezeiten an Laderampen aufgrund von Corona-Schutzmaßnahmen sowie Kurzarbeit und zeitlich getrennten Schichten im Lagerbetrieb die Annahme von Aufträgen am Spotmarkt mitunter unwirtschaftlich machten. Insgesamt stieg der organisatorische Aufwand bei der Tourenplanung durch mangelnde Angebote im Rückladungsbereich vorübergehend für mehrere Monate stark an.

Tabelle 6: Entwicklung der Leerfahrtenanteile nach ausgewählten Verkehrsarten im Zeitraum von 2016 bis 2020, Angaben in %

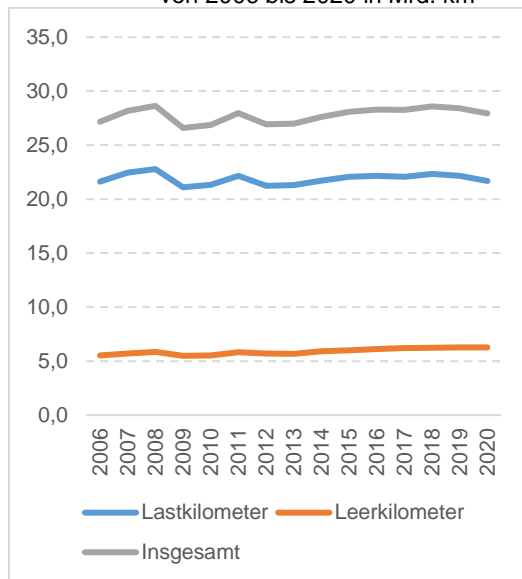
	Gesamtverkehr	Gewerblicher Verkehr	Werkverkehr	Binnenverkehr	Grenzüberschreitender Verkehr	Nahbereich	Regionalbereich	Fernbereich
2016	37,0	36,8	37,4	37,1	27,3	42,7	34,0	13,8
2017	37,2	36,8	38,0	37,3	27,7	43,0	33,6	13,9
2018	37,1	36,8	37,8	37,2	27,8	43,0	33,3	14,0
2019	37,0	36,6	37,9	37,1	27,9	42,8	33,1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

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Die beiden folgenden Abbildungen fassen abschließend die Fahrleistungsentwicklung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland zusammen. Mit einer Gesamtstrecke von rund 27,9 Mrd. km nahm die inländische Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 1,7 % ab. Maßgeblich hierfür war allein die Abnahme der gefahrenen Lastkilometer (-2,2 %), die Leerkilometer bewegten sich im Jahr 2020 mit rund 6,3 Mrd. km annähernd auf Vorjahresniveau (+0,1 %). Der Anteil der gefahrenen Leerkilometer an den gesamten inländischen Fahrleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge erhöhte sich damit von rund 22,0 % im Jahr 2019 auf rund 22,4 % im Jahr 2020. Dies war der höchste Wert in den letzten 15 Jahren.

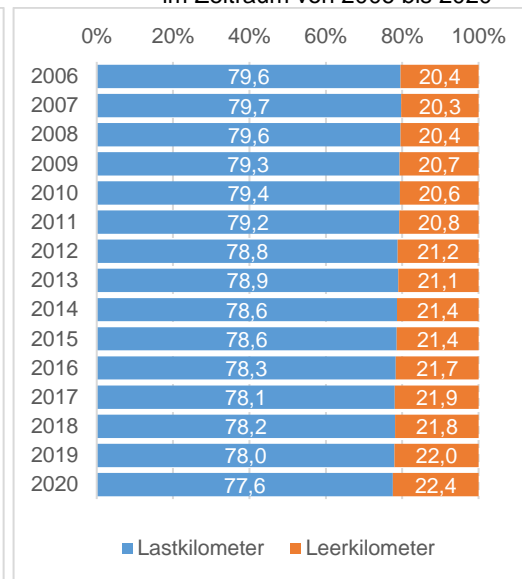
Last-/Leerkilometer
im Inland

Abbildung 7: Fahrleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland im Zeitraum von 2006 bis 2020 in Mrd. km



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 8: Last-/Leerkilometeranteile deutscher Lastkraftfahrzeuge im Inland im Zeitraum von 2006 bis 2020



Quelle: Kraftfahrt Bundesamt. Eigene Darstellung.

3.1.2 Mautpflichtige Fahrleistungen und Mauteinnahmen

Tabelle 7 weist die mautpflichtigen Fahrleistungen in Deutschland aus. Bezogen auf das gesamte mautpflichtige Straßennetz sanken die Fahrleistungen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,3 % auf insgesamt knapp 40,3 Mrd. km. Deutsche Lastkraftfahrzeuge verzeichneten mit einem Minus von rund 0,9 % im Vergleichszeitraum unterdurchschnittliche Rückgänge; die Fahrleistungen gebietsfremder Fahrzeuge sanken um rund 2,1 %.⁸ Bei isolierter Betrachtung der Autobahnen nahmen die mautpflichtigen Fahrleistungen im Vergleichszeitraum um rund 0,9 % ab; dabei fielen die Rückgänge bei deutschen Lastkraftwagen mit rund 0,2 % ebenfalls geringer aus als bei gebietsfremden Fahrzeugen mit rund 1,7 %. Die mautpflichtigen Fahrleistungen auf Bundesstraßen sanken im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 3,3 % auf knapp 7,6 Mrd. km; auch hier zeigten sich überdurchschnittliche Rückgänge bei den gebietsfremden Fahrzeugen. Mit knapp 24,1 Mrd. km entfiel auf Inländer im Jahr 2020 ein Anteil von rund 59,8 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen; gebietsfremde Lastkraftwagen vereinten mit insgesamt rund 16,2 Mrd. km einen Anteil von rund 40,2 % auf sich. Fahrzeuge aus Polen wiesen mit rund 6,6 Mrd. km bzw. einem Anteil von rund 16,3 % an den mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen im Jahr 2020 weiterhin die mit Abstand höchsten Werte aller Gebietsfremden auf. Sie waren neben Fahrzeugen aus Belgien, Griechenland, Kroatien und Litauen die einzigen Fahrzeuge aus einem anderen EU-Staat, die im Vergleich zum Vorjahr keine Fahrleistungsrückgänge verzeichneten. An zweiter und dritter Stelle folgten

Fahrleistungs- und Einnahmerückgänge

⁸ Die Einnahmen aus der Erhebung der Mautgebühren sanken im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um knapp 1,2 % auf insgesamt knapp 7,4 Mrd. Euro; dabei fielen die Mauteinnahmen bei den Inländern um knapp 0,7 % auf knapp 4,4 Mrd. Euro und bei den Gebietsfremden um rund 1,9 % auf rund 3,0 Mrd. Euro.

im Jahr 2020 erneut mautpflichtige Fahrzeuge aus Tschechien und Rumänien mit jeweils rund 1,3 Mrd. km sowie Anteilen von rund 3,3 % bzw. rund 3,1 %. Mit einem Plus von rund 4,7 Prozent erzielten Fahrzeuge aus Litauen im Jahr 2020 abermals deutliche Fahrleistungssteigerungen; über 1,1 Mrd. km waren im Jahr 2020 gleichbedeutend mit Rang 4 unter den Gebietsfremden.

Tabelle 7: Mautpflichtige Fahrleistungen in den Jahren 2019 und 2020

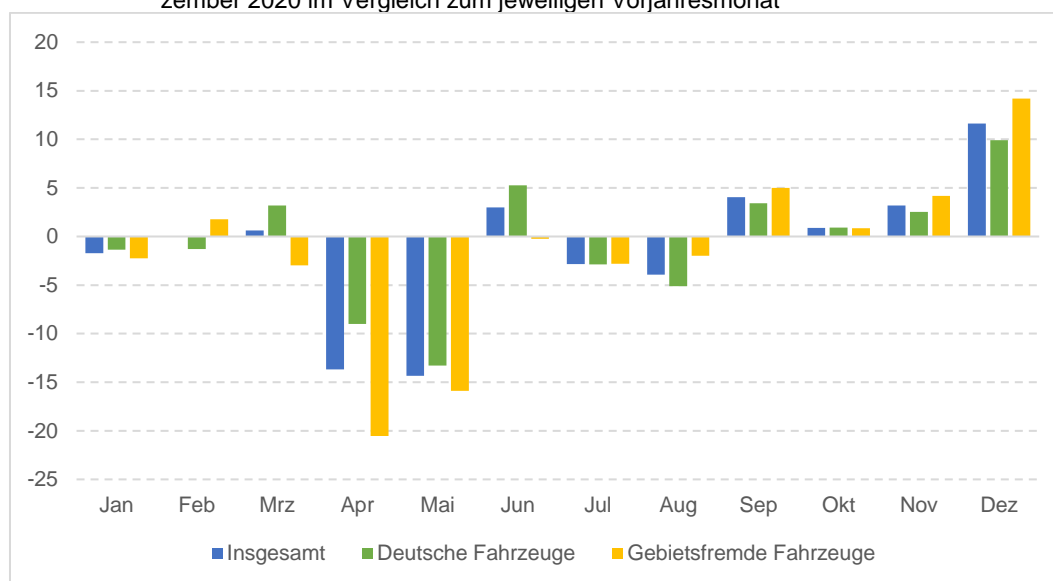
Straßen- kategorie	Nationalität					
	Inland		Ausland		Insgesamt	
	in Mrd. km	Δ Vorjahr in %	in Mrd. km	Δ Vorjahr in %	in Mrd. km	Δ Vorjahr in %
Bundesstraßen						
2019	6,28	61,5	1,53	65,6	7,81	62,3
2020	6,11	-2,7	1,44	-5,8	7,55	-3,3
Autobahnen						
2019	17,99	-0,7	15,01	1,4	33,01	0,3
2020	17,95	-0,2	14,76	-1,7	32,71	-0,9
Insgesamt						
2019	24,27	10,3	16,54	5,2	40,81	8,2
2020	24,06	-0,9	16,20	-2,1	40,26	-1,3

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. Mit Wirkung zum 1.1.2019 basieren die Mautsätze auf den Emissionsklassen und auf den Gewichtsklassen (Verursacherprinzip). Erstmals werden als externe Kosten auch solche der Lärmbelastung einbezogen.
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Der vergleichsweise moderate Rückgang der mautpflichtigen Fahrleistungen in Höhe von rund 1,3 % bezogen auf das Gesamtjahr 2020 überdeckt die zum Teil extremen unterjährigen Ausschläge infolge der ergriffenen hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Wie Abbildung 9 veranschaulicht, sanken die mautpflichtigen Fahrleistungen in den Monaten April und Mai 2020 vor dem Hintergrund des ersten Lockdowns im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat um insgesamt 13,7 % bzw. 14,3 %. Auffallend sind in beiden Monaten die im Vergleich zu den deutschen Fahrzeugen höheren prozentualen Rückgänge bei den gebietsfremden Fahrzeugen; diese beliefen sich auf rund 20,5 % im April und rund 15,9 % im Mai 2020. In den letzten vier Monaten des Jahres 2020 lagen die mautpflichtigen Fahrleistungen zum Teil deutlich über den jeweiligen Vorjahresmonaten; zumeist mit vergleichsweise höheren Steigerungsraten bei den Gebietsfremden.

Unterjährige Entwicklung

Abbildung 9: Prozentuale Veränderung der mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher und gebietsfremder Fahrzeuge sowie der Gesamtfahrleistung im Zeitraum von Januar bis Dezember 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat



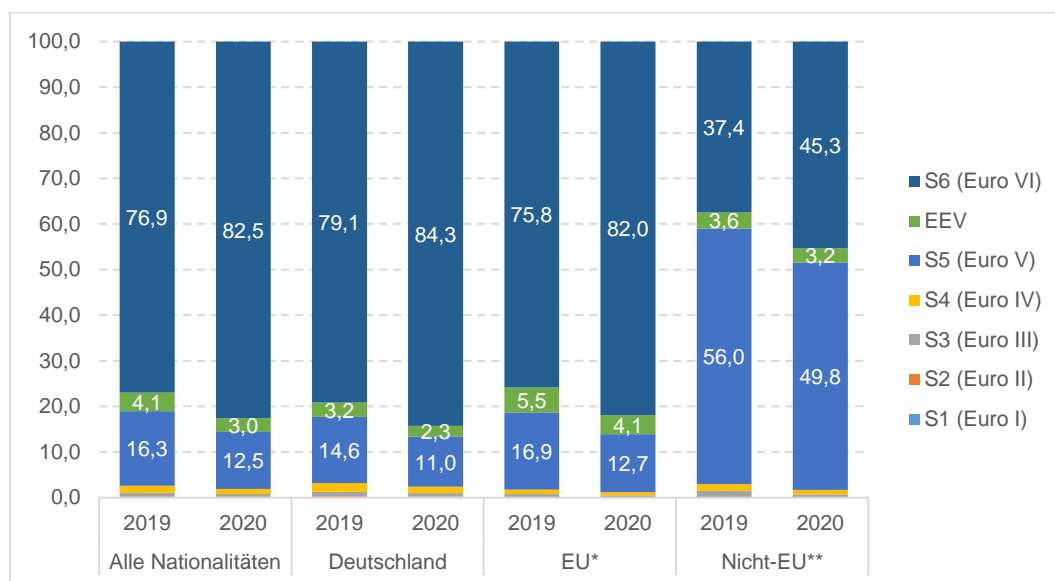
Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

3.1.3 Schadstoffklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge

Der Anteil umweltfreundlicherer Lastkraftwagen an den mautpflichtigen Fahrleistungen legte im Jahr 2020, wie in den Vorjahren, weiter zu. Der Fahrleistungsanteil von Euro VI-Fahrzeugen an den Gesamtfahrleistungen erhöhte sich nationalitätenübergreifend von rund 76,9 % im Jahr 2019 auf rund 82,5 % im Jahr 2020 (siehe Abbildung 10). Die Anteile aller anderen Schadstoffklassen sanken. Auf Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen EEV und Euro V entfielen im Jahr 2020 Anteile in Höhe von rund 3,0 % bzw. rund 12,5 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Sie nahmen im Vorjahresvergleich um rund 1,1 bzw. rund 3,8 Prozentpunkte ab. Der kumulierte Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV entwickelte sich gleichsam rückläufig und umfasste zuletzt rund 1,9 % der gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen. Der Fahrleistungsanteil deutscher Euro VI-Fahrzeuge lag mit rund 84,3 % im Jahr 2020 über dem Durchschnittswert. Im Vergleich zum Vorjahr stieg er um rund 5,2 Prozentpunkte. Der Anteil von EEV-Fahrzeugen an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen deutscher Fahrzeuge sank im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 0,9 Prozentpunkte auf rund 2,3 %, der Anteil von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro V um rund 3,6 Prozentpunkte auf rund 11,0 %. Mautfahrzeuge der Schadstoffklassen Euro I bis Euro IV verzeichneten im Jahr 2020 lediglich noch einen kumulierten Anteil von rund 2,4 % an den gesamten mautpflichtigen Fahrleistungen der Inländer.

Anteile umweltfreundlicherer Lkw steigen

Abbildung 10: Mautpflichtige Fahrleistungen in Deutschland nach Schadstoffklassen und Fahrzeugherkunft, Anteile in %



* Ohne Deutschland und Großbritannien.

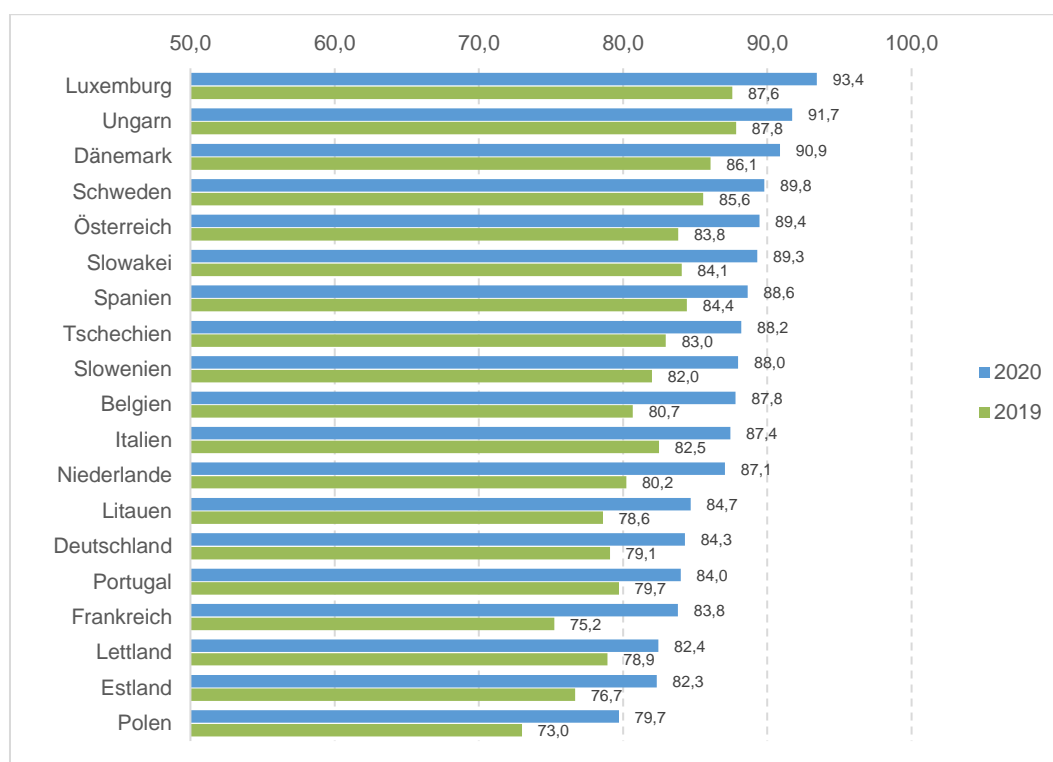
** Einschließlich Großbritannien.

Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

Der Trend zum Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge setzte sich im Jahr 2020 sowohl bei den einheimischen als auch den gebietsfremden Flotten fort. Abbildung 11 stellt dahingehend die mautpflichtigen Fahrleistungen von Euro VI-Fahrzeugen differenziert nach Herkunftsländern dar. Danach wiesen im Jahr 2020 Fahrzeuge aus Luxemburg mit rund 93,4 % die höchsten Euro VI-Fahrleistungsanteile auf, dicht gefolgt von Mautfahrzeugen aus Ungarn (91,7 %), Dänemark (90,9 %), Schweden (89,8 %) und Österreich (89,4 %). Deutschland lag mit seinem Anteil von rund 84,3 % im EU-Vergleich im Mittelfeld, Polen als Nation mit den höchsten mautpflichtigen Fahrleistungen aller Gebietsfremden lediglich auf Rang 19. Gleichwohl zeigte sich im Jahr 2020 bei nahezu allen registrierten Nationalitäten im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung des Fahrleistungsanteils von Euro VI-Fahrzeugen an den länderspezifischen mautpflichtigen Gesamtfahrleistungen. Besonders hohe Zuwächse bei den Euro VI-Anteilen waren im Jahr 2020 bei Mautfahrzeugen aus Malta, Griechenland, Irland, Kroatien, Bulgarien und Frankreich zu verzeichnen.

Entwicklung der Euro VI-Anteile nach Fahrzeugherkunft

Abbildung 11: Anteile der mautpflichtigen Fahrleistungen von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI nach ausgewählten Herkunftsstaaten in %



Quelle: Bundesamt für Güterverkehr.

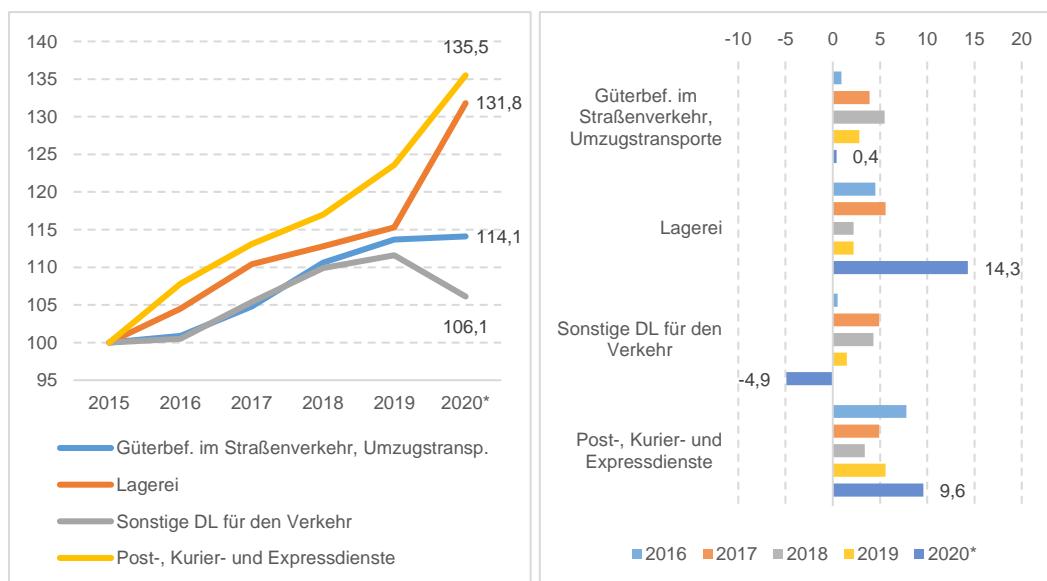
3.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklung

Trotz der insgesamt rückläufigen Transportnachfrage stiegen die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 noch um rund 0,4 %, im Wirtschaftszweig „Sonstige Dienstleistungen für den Verkehr“ blieben die Umsätze um rund 4,9 % hinter dem Vorjahreswert zurück (siehe Abbildung 12). Wie in Bezug auf die Transportmenge und die Verkehrsleistung fiel die Umsatzentwicklung im Straßengüterverkehr damit insgesamt besser aus als im Schienengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt. Angesichts dessen vertrat ein Gutteil der in die Marktbeobachtung des Bundesamtes eingebundenen Unternehmen die Auffassung, dass das Güterkraftverkehrsgewerbe im Jahr 2020 insgesamt noch vergleichsweise gut durch die Corona-Pandemie gekommen sei. Als ein Grund wurde die hohe Anpassungsfähigkeit des Gewerbes genannt; vielfach trugen eine frühzeitige Konsolidierung von Aufträgen bzw. kurzfristige Umstrukturierungen dazu bei, die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie unternehmensseitig zu begrenzen. In Abhängigkeit von den Tätigkeits- und Branchenschwerpunkten entwickelten sich die Umsätze im Jahr 2020 auf Unternehmensebene allerdings sehr heterogen. Güterkraftverkehrsunternehmen, die hauptsächlich Beförderungen für die Automobilindustrie und deren Zulieferer, die Stahl- und Maschinenbauindustrie, den Mineralölbereich und die chemische Industrie oder den Gastronomie-, Tourismus-, Messe- und Eventbereich erbringen, berichteten unterjährig

Umsatzentwicklung

teilweise von Umsatzrückgängen im niedrigen bis mittleren zweistelligen Prozentbereich. Gleiches galt für Unternehmen, die schwerpunktmäßig Transportdienstleistungen in weiteren Branchen erbringen, die stark von der wirtschaftlichen Rezession bzw. den hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung von SARS-CoV-2 und den damit verbundenen weitreichenden Einschränkungen betroffen waren, z.B. in Teilen des stationären Einzelhandels und der Gastronomie (u.a. Bekleidung, Brauereien und Erfrischungsgetränke). Auf der anderen Seite gab es auch „Krisengewinner“. Zu ihnen zählten angesichts einer deutlich gestiegenen Nachfrage nach Lagerkapazitäten und eines boomenden Onlinehandels die Wirtschaftszweige „Lagerei“ sowie „Post-, Kurier- und Expressdienste“. Diese Wirtschaftszweige verzeichneten im Jahr 2020 Umsatzsteigerungen im Vergleich zum Vorjahr von rund 13,6 % bzw. 9,3 % und knüpften damit an die positive Entwicklung der vorherigen Jahre an. Der Lagerbereich profitierte im Jahr 2020 u.a. davon, dass Kunden aus der Verbrauchsgüterbranche ihre Filialen aufgrund von verordneten Schließungen zeitweise nicht belieferten und ihre Waren länger als geplant zwischenlagern mussten. Dies führte nach Erkenntnissen des Bundesamtes zu hohen Auslastungen von Lagerkapazitäten und zeitweise auch zu Kapazitätsengpässen im Lagerbereich. Örtlich wurden Lagerkapazitäten erheblich aufgestockt bzw. neue Pufferlager errichtet.

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



*) Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Entwicklung der Beförderungsentgelte im Straßengüterverkehr blieb im Jahr 2020 deutlich hinter jener der Vorjahre zurück. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes legten die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr durchschnittlich um knapp 0,4 % zu; im Jahr 2019 betrug der Anstieg noch rund 2,8 %, im Jahr 2018 rund 2,5 %. Die Erzeugerpreise im Wirtschaftszweig „Kraftwagenspedition“ stagnierten im Jahr 2020, nachdem sie in den

Beförderungsentgelte

Jahren 2018 und 2019 noch Zuwächse von rund 2,8 % bzw. 4,3 % aufwiesen (siehe Abbildung 13).⁹ Vor allem ab dem Frühjahr 2020 gerieten die Beförderungsentgelte im Zuge des starken Einbruchs der in- und ausländischen Transportnachfrage stark unter Druck. Zahlreiche Unternehmen der verladenden Wirtschaft, insbesondere aus dem Verarbeitenden Gewerbe, fuhren ihre Produktion zurück. In anderen Segmenten, beispielsweise in der Hotel-, Gastronomie-, Veranstaltungs- und Eventbranche, fielen Beförderungsvolumina durch die zum Infektionsschutz eingeführten Kontaktbeschränkungen zeitweilig nahezu gänzlich weg. In der Folge verschlechterte sich die Auftragslage der Güterkraftverkehrsunternehmen schlagartig und es kam zwischenzeitlich zu hohen Laderaumüberhängen; branchenübergreifend standen mithin die vorhandenen Laderaumkapazitäten einer stark reduzierten in- und ausländischen Nachfrage gegenüber. Die Folge war ein deutlicher Anstieg des Wettbewerbs- und Preisdrucks im Straßengüterverkehr, der durch mittel- und osteuropäische Anbieter, die ebenfalls mit einer stark verringerten Transportnachfrage konfrontiert waren, forciert wurde. In dieser Phase, die durch eine hohe Verunsicherung und fehlende Planungssicherheit am Transportmarkt geprägt war, forderten nach Informationen des Bundesamtes aus Marktgesprächen nicht wenige Auftraggeber aus der verladenden Wirtschaft und dem Speditionsbereich, die teilweise selbst unter hohen Auftrags- und Umsatzrückgängen zu leiden hatten, von ihren Transportdienstleistern eine Senkung der Vertragsfrachten. Das geforderte Ausmaß der Preisnachlässe ging nach Unternehmensangaben teilweise deutlich über das übliche Maß hinaus. In nicht unerheblichem Umfang wurden neue Ausschreibungen initiiert. Verschiedentlich wurden die zu Beginn des Jahres 2020 mit Vertragspartnern verhandelten Entgeltsteigerungen, die ab dem Frühjahr greifen sollten, zunächst ausgesetzt.

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

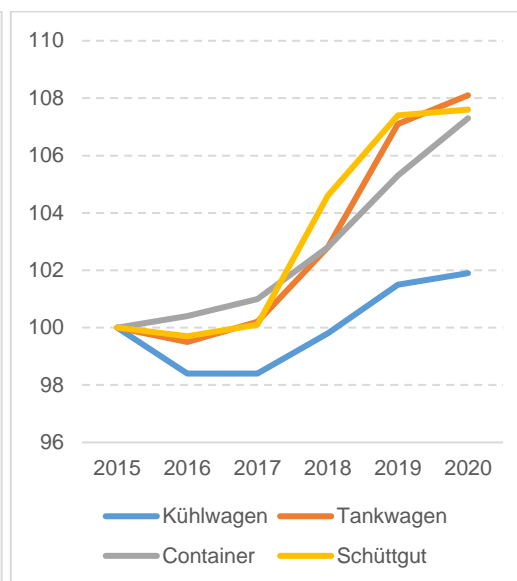
Abbildung 13: Erzeugerpreisindex für ausgewählte Wirtschaftszweige (Jahr 2015 = 100)



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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 14: Erzeugerpreisindex im Straßengüterverkehr nach ausgewählten Dienstleistungsarten (Jahr 2015 = 100)



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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie Abbildung 14 veranschaulicht, entwickelten sich die Erzeugerpreise in Abhängigkeit von den betrachteten Dienstleistungen uneinheitlich. Während sich beispielsweise die Erzeugerpreisentwicklung für Beförderungen in Tank- und Kühlwagen sowie von Schüttgütern im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr erkennbar abflachte, knüpfte sie im Bereich der Containerbeförderungen weitgehend an die Vorjahre an. Im Bereich der Containerbeförderungen betrug der durchschnittliche Entgeltanstieg im Jahr 2020 im Vorjahresvergleich rund 1,9 %. Tank- und Kühlwagenbeförderungen registrierten im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr hingegen lediglich Preissteigerungen in Höhe von 0,9 % bzw. 0,4 %; bei Schüttgut betrug der Preisanstieg im Durchschnitt nur knapp 0,2 %.

Entgelte nach Dienstleistungsart

Besonders stark wirkte sich der Einbruch der Transportnachfrage im Frühjahr 2020 auf die Frachtraten am Spotmarkt aus. Dort wurden nach Angaben von Marktteilnehmern angesichts des Laderaumüberhangs immer wieder Offerten zu teilweise extrem niedrigen Preisen inseriert und oft auch realisiert. In Teilen seien die Spotmarktpreise nicht ausreichend gewesen, um die variablen Fahrzeugeinsatzkosten decken zu können. Dennoch haben Unternehmen nicht kostendeckende Aufträge teilweise in Kauf genommen, um überhaupt einen gewissen Deckungsbeitrag erzielen und finanziellen Verpflichtungen nachkommen zu können. Grundsätzlich sind Preisstürze aufgrund von Laderaumüberhängen nicht unüblich. Allerdings sei das Ausmaß des temporären Preisverfalls im Frühjahr 2020 nach Unternehmensangaben tendenziell höher ausgefallen als zu früheren Zeiten. Akzeptiert wurden die niedrigen Preise sowohl von ausländischen als auch von deutschen Unternehmen. Durch die niedrigen Frachtraten erlitten insbesondere solche Unter-

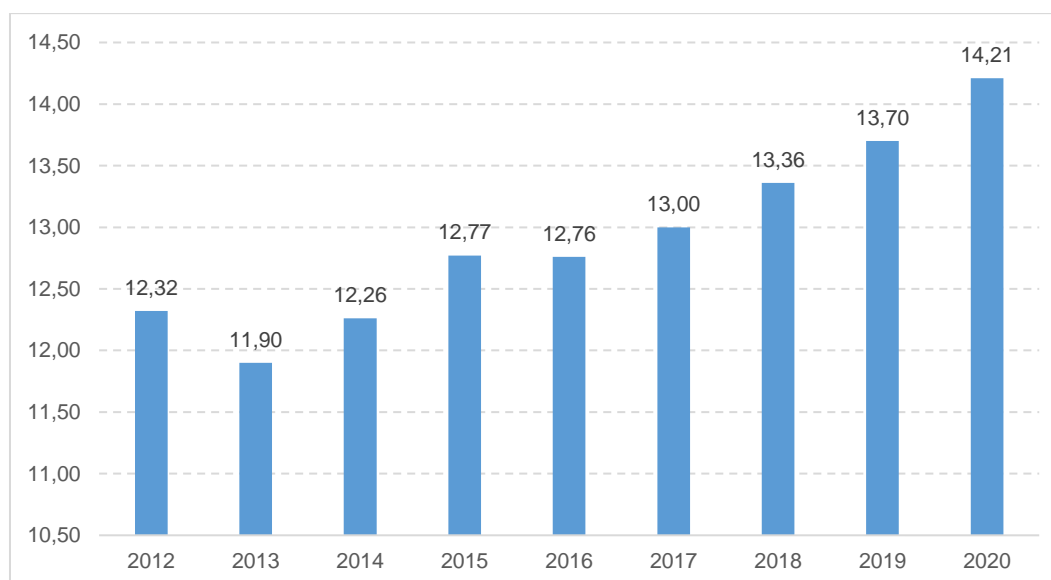
Spotmarkt

nehmen hohe finanzielle Einbußen, die üblicherweise einen hohen Anteil ihrer Aufträge am freien Markt bzw. als Subunternehmer generieren. Aber auch befragte Unternehmen mit festen Kundenaufträgen, die üblicherweise Rückladungen über den Spotmarkt generieren, waren von den niedrigen Spotmarktpreisen betroffen. Nach den zum Teil extremen Preisabschlägen zu Beginn der Corona-Krise setzte ab dem Spätsommer 2020 eine gewisse Entspannung am freien Ladungsmarkt ein. Ursächlich hierfür war nicht nur eine anziehende Transportnachfrage. Ebenso machten sich die infolge des Nachfragerückgangs eingeleiteten Kapazitätsanpassungen (siehe unten), die nach Angaben von Marktteilnehmern insbesondere von vielen Klein- und Subunternehmen betrieben wurde, bemerkbar. Dennoch blieb der Preisdruck am freien Ladungsmarkt im weiteren Jahresverlauf hoch.

Die Umsatzrückgänge im Straßengüterverkehr vollzogen sich im Jahr 2020 vor dem Hintergrund eines weiteren Anstiegs der Personalaufwendungen, sowohl bei tarifgebundenen als auch bei tarifungebundenen Beschäftigten. Wie Abbildung 15 zu entnehmen ist, erhöhten sich die durchschnittlichen Bruttostundenverdienste im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ für Beschäftigte, deren Tätigkeiten eine abgeschlossene Berufsausbildung erfordern, von rund 13,70 Euro im Jahr 2019 auf rund 14,21 Euro im Jahr 2020. Dies war der höchste absolute Anstieg seit dem Jahr 2015.

Personalkosten-
entwicklung

Abbildung 15: Durchschnittlicher Bruttostundenverdienst für Beschäftigte der Leistungsgruppe 3 im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Straßenverkehr, Umzugstransporte“ im Zeitraum von 2012 bis 2020 in Euro



Anmerkung: Ohne Sonderzahlungen. 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.

Im Rahmen neuer Tarifabschlüsse stiegen beispielsweise die tariflichen Stundenlohnsätze von Berufskraftfahrern zu Jahresbeginn 2020 in Bayern und Nordrhein-Westfalen je-

weils um rund 1,7 % und in Niedersachsen um rund 3,5 %. Angesichts des erklärten Ziels vieler Unternehmen, ihr Fahr- und Fachpersonal halten zu wollen, seien Lohnkürzungen nach Angaben von Befragten praktisch ausgeschlossen. Zwar trat der wahrgenommene Mangel an qualifizierten Fahrern und anderen Fachkräften im Zuge der Corona-Pandemie vorübergehend in den Hintergrund, mittlerweile zählt er jedoch wieder zu den zentralen Herausforderungen im deutschen Güterkraftverkehrsgewerbe.

Zur Vermeidung von Entlassungen aufgrund der zeitweise sehr hohen Nachfragerückgänge und der daraus resultierenden Arbeitsausfälle nutzten Unternehmen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft – wie auch in anderen Branchen – das Instrumentarium der Kurzarbeit. Tabelle 8 stellt exemplarisch die Entwicklung der kurzarbeitenden Betriebe sowie die Anzahl der Kurzarbeiter im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrleitungen“ im Jahr 2020 dar (konjunkturelles Kurzarbeitergeld). Deutlich erkennbar ist der sprunghafte Anstieg im März und April 2020 im Vergleich zum jeweiligen Vormonat. In den Folgemonaten gingen dann sowohl die Anzahl der kurzarbeitenden Betriebe als auch der Kurzarbeiter wieder zurück. In den letzten beiden Monaten des Jahres 2020 legten beide Werte vor dem Hintergrund des erneuten Lockdowns wieder zu, ohne jedoch an die sehr hohen Werte vom Frühjahr 2020 heranzureichen. Teilweise ordneten Betriebe während dieser Zeit Überstundenabbau und Zwangsurlaub an.

Kurzarbeit

Tabelle 8: Kurzarbeiter und kurzarbeitende Betriebe im Wirtschaftszweig „Landverkehr und Transport in Rohrleitungen“ im Jahr 2020 (konjunkturelles Kurzarbeitergeld)

	Jan. 2020	Feb. 2020	März 2020	April 2020	Mai 2020	Juni 2020	Juli 2020	Aug. 2020	Sept. 2020	Okt. 2020	Nov. 2020	Dez. 2020
Betriebe	52	62	10.745	17.407	16.889	14.668	12.613	11.258	9.823	9.370	10.331	11.004
Kurzarbeiter	415	509	66.218	132.360	117.437	92.663	70.476	60.115	48.002	44.604	48.268	53.879

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Datenstand: Juni 2021)

Zusätzlich zu den immensen Herausforderungen, die aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung resultierten, sahen sich die Unternehmen infolge zahlreicher hoheitlicher, eigener und fremder Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 mit einem deutlich erhöhten organisatorischen und administrativen Aufwand konfrontiert. Exemplarisch benennen lassen sich erhöhte Aufwände bei der Personal- und Tourenplanung infolge des schlagartigen Nachfrageeinbruchs sowie insbesondere zu Beginn der Krise durch z.T. deutliche Zunahmen der Wartezeiten an Be- und Entladerampen – hervorgerufen u.a. durch Umstellungen auf eine vielerorts kontaktlose Abwicklung, Änderungen von Rampenöffnungszeiten, krankheitsbedingte Ausfälle von Lagerpersonal oder die Einführung neuer Schichtsysteme im Lagerbereich zum Infektionsschutz der Beschäftigten. Häufig wechselnde Quarantänevorschriften und Auflagen zu Testungen auf SARS-CoV-2, die zudem sowohl national als auch international regelmäßig variierten, bedeuteten ebenfalls bürokratische und zeitliche Aufwände. Insbesondere die unterschiedlichen

Organisatorischer und administrativer Aufwand

Regelungen in den einzelnen Bundesländern führten nach Unternehmensangaben zu einem großen Arbeitsaufwand, zumal die Beschaffung der notwendigen Informationen teilweise sehr schwierig und zeitintensiv war. Die uneinheitlichen Regelungen erschwerten nicht zuletzt Unternehmen mit ausländischem (Fahr-)Personal die Einsatzplanung. Dies galt insbesondere im Zusammenhang mit Heimataufenthalten ausländischer Beschäftigter. Zwar schufen Arbeitsbescheinigungen für ausländische Beschäftigte in der Regel Erleichterungen bei der Einreise nach Deutschland, dennoch berichteten im Rahmen der Marktbeobachtung befragte Unternehmen in Abhängigkeit von den Heimatstaaten ihrer Beschäftigten immer wieder von Schwierigkeiten bei der Rückkehr nach Deutschland; teilweise waren vereinbarte Arbeitszeitsysteme kaum noch umsetzbar bzw. stark beeinträchtigt. Zeitweise unterließen ausländische Beschäftigte nach Unternehmensangaben Heimreisen zur Vermeidung einer Quarantäne in Gänze, selbst Heimaturlaube über Weihnachten wurden mitunter abgesagt. Allgemein wiesen Unternehmen angesichts zeitweiliger Schließungen von Schulen und Kindergärten auf Probleme bei der Kinderbetreuung seitens alleinerziehender Fahrer/-innen und weiterer Beschäftigter hin, mithin auf hohe betriebliche Herausforderungen, betriebliche und familiäre Erfordernisse und Verpflichtungen in einer besonderen Lage in Einklang zu bringen. Ein Gutteil der Unternehmen war gezwungen, die digitale Entwicklung voranzutreiben und kurzfristig Konzepte für das mobile Arbeiten zu erarbeiten; in Teilen als überfällig bezeichnete Entwicklungen wurden so im Zuge der Corona-Pandemie zwangsläufig vorangetrieben. Bis zuletzt Anlass zu Kritik gaben bei einem Teil der befragten Unternehmen örtlich nach wie vor bestehende Schwierigkeiten bei der Kontaktierung öffentlicher Verwaltungseinrichtungen, teils lange Vorlaufzeiten für Terminvergaben und in der Folge Probleme bei der Beantragung von Genehmigungen, Verlängerungen von Führerscheinen oder der Zulassung bzw. Abmeldung von Fahrzeugen sowie fehlende Online-Angebote zur Abwicklung von Standardprozessen.

Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr führten Corona-Schutzmaßnahmen ebenfalls wiederholt zu Einschränkungen und damit zu erhöhten Aufwänden bei betroffenen Unternehmen. Beispielsweise führten im Frühjahr 2020 Grenzkontrollen auf polnischer Seite zu kilometerlangen Lkw-Staus an der deutsch-polnischen Grenze. Im Verkehr zwischen Großbritannien und dem europäischen Festland kam es vor Weihnachten 2020 zu erheblichen Störungen, da vor dem Hintergrund des Auftauchens einer Mutation des SARS-CoV-2-Virus in Großbritannien zeitweise Fähr-, Eisenbahn- und damit Straßengüterverkehrsverbindungen zwischen Großbritannien und Frankreich gesperrt wurden. Zu Jahresbeginn 2021 kam es vorübergehend zu Störungen im Zusammenhang mit dem Brexit, da offenkundig nicht alle Verlader auf die geltenden neuen Zollvorschriften und weiteren Dokumentationspflichten vorbereitet waren. Aufgrund falsch deklarerter Sendungen, fehlender Ursprungszeugnisse und Bescheinigungen o.ä. wurden in den ersten Wochen des laufenden Jahres zahlreiche Lastkraftwagen an den Kanalübergängen in Calais, Dunkerque und Dover abgewiesen. In der Folge nahm ein Teil der Transport- und

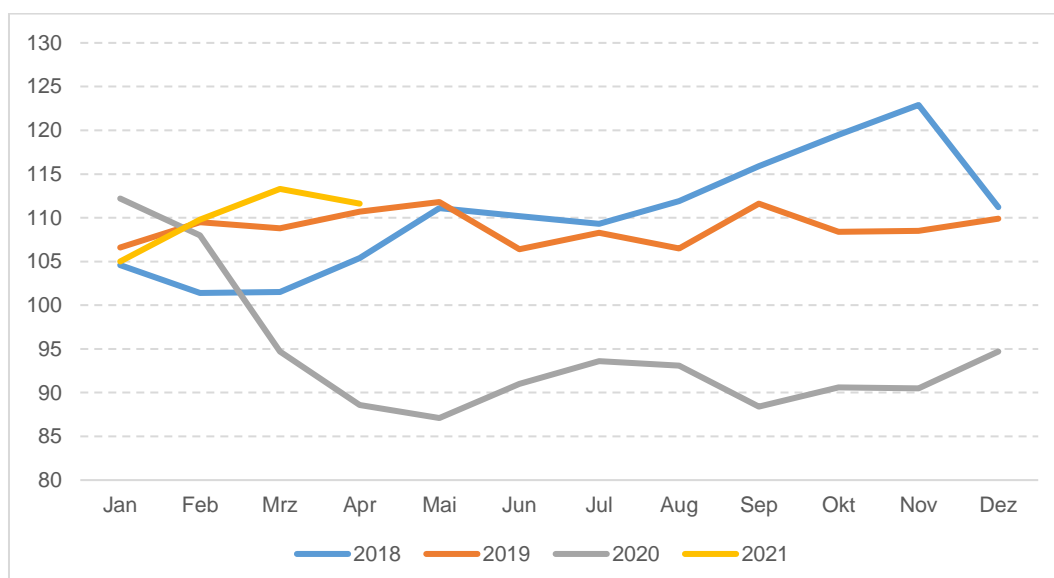
Behinderungen im internationalen Verkehr

Speditionsunternehmen vorübergehend keine Sendungen mehr aus der EU nach Großbritannien an. Die Mitte Februar 2021 vom Bundesministerium des Inneren im Rahmen von Corona-Schutzmaßnahmen vorübergehend eingeführten und zwischenzeitlich wieder beendeten Grenzkontrollen zu Tschechien und Österreich (Landesgrenze zu Tirol) führten an den Landesgrenzen zeitweise ebenfalls zu erheblichen Beeinträchtigungen des Straßengüterverkehrs.

Kostenseitige Entlastungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe resultierten im Jahr 2020 aus der stark rückläufigen Entwicklung der Energiepreise. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes lagen die Preise für Dieseldieselkraftstoff bei Abgabe an Großverbraucher im Jahr 2020 im Durchschnitt um rund 13,4 % unter dem Jahresdurchschnitt 2019 (siehe Abbildung 16). Seit dem 4. Quartal 2020 weisen die Preise für Dieseldieselkraftstoff wieder eine steigende Tendenz auf, die sich zu Beginn des Jahres 2021 verstärkt fortsetzte. Neben der allgemeinen Erholung der Rohölmärkte kam dabei die seit Jahresbeginn 2021 wirksame CO₂-Bepreisung von Kraftstoffen zum Tragen. Zwar greifen diesbezüglich zu meist die vereinbarten Dieselpreisgleitklauseln, in der Regel jedoch erst mit zeitlicher Verzögerung. Generell erschwere nach Angaben befragter Unternehmen die derzeitige Marktlage, die nicht zuletzt durch die anhaltend schwache Entwicklung in einzelnen Branchen bestimmt werde, und der hohe nationale und internationale Wettbewerbs- und Preisdruck, der durch mittel- und osteuropäische Anbieter forciert werde, die Durchsetzung höherer Entgelte.

Dieselpreisentwicklung

Abbildung 16: Erzeugerpreisentwicklung für Dieseldieselkraftstoff, Abgabe an Großverbraucher im Zeitraum von Januar 2018 bis April 2021 (Index 2015 = 100)



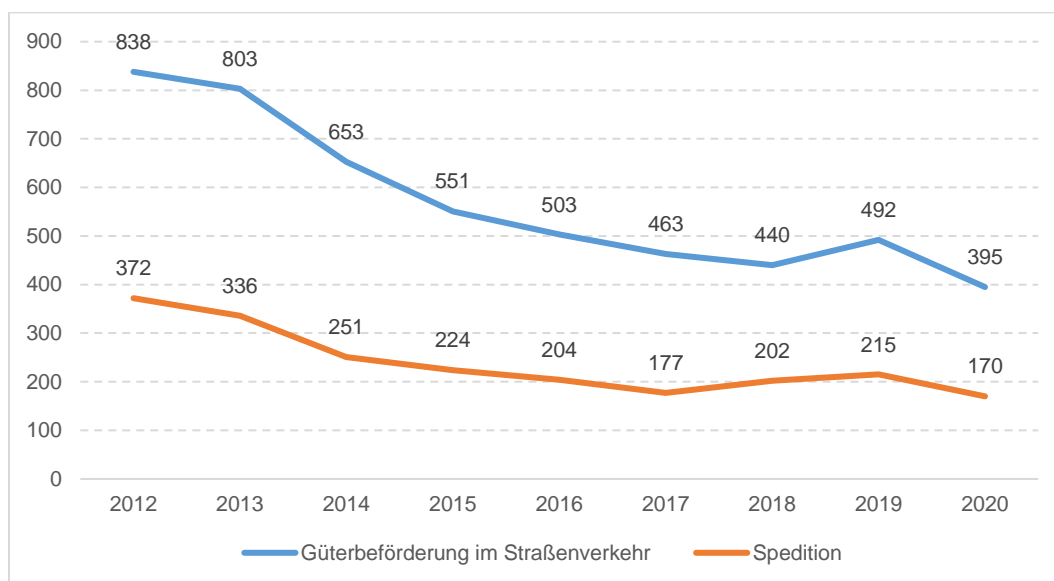
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes fiel die Anzahl der Insolvenzverfahren im Gewerbe im Jahr 2020 auf den niedrigsten Stand seit Jahren. Im Wirtschaftszweig „Güterbeförderungen im Straßenverkehr“ sank sie im Vergleich zum Jahr 2019 um rund

Insolvenzen

19,7 % auf insgesamt 395, im Wirtschaftszweig „Spedition“ sogar um rund 20,9 % auf insgesamt 170 (siehe Abbildung 17). Im Segment der Post-, Kurier- und Expressdienste nahm die Anzahl der Insolvenzverfahren im Vorjahresvergleich um rund 23,8 % auf insgesamt 221 ab. Ein wesentlicher Grund für die rückläufige Entwicklung der Insolvenzverfahren dürfte die Aussetzung der Insolvenzantragspflicht in der Corona-Krise sein. Jenseits der Inanspruchnahme von staatlichen Hilfsmaßnahmen berichtete ein Teil der im Rahmen der Marktbeobachtung befragten Unternehmen u.a. von vereinbarten Ratenstundungen mit Kreditgebern und Versicherungen, Hilfskrediten von Hausbanken sowie der Zurückstellung von Investitionsvorhaben, um durch die Krise zu kommen.

Abbildung 17: Anzahl der Insolvenzverfahren in ausgewählten Wirtschaftszweigen im Zeitraum von 2012 bis 2020



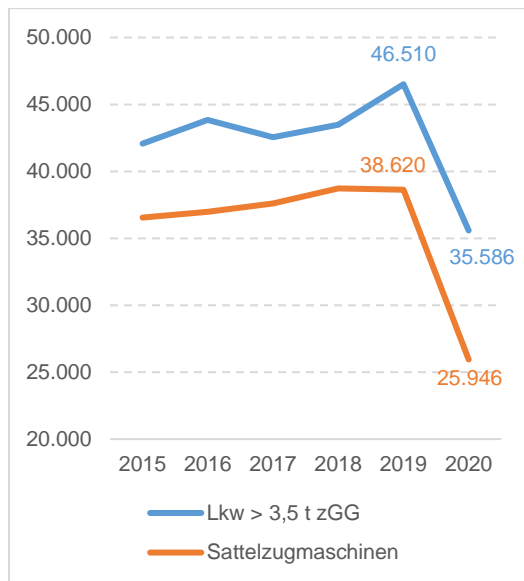
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Angesichts der unterjährig stark rückläufigen Transportnachfrage und unsicherer Geschäftsaussichten nahmen die Investitionen in neue Fahrzeuge im Jahr 2020 stark ab. Nach Zuwächsen in den Vorjahren sanken die Neuzulassungen von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 t im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes um rund 23,5 % auf insgesamt 35.586. Die Neuzulassungen von Sattelzugmaschinen brachen im Vorjahresvergleich um rund 32,8 % auf insgesamt 25.946 ein (siehe Abbildung 18). Darüber hinaus reagierten deutsche Güterkraftverkehrsunternehmen auf den starken Nachfragerückgang im Zuge des ersten Lockdowns sowie der einschränkenden hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie zwischenzeitlich mit Kapazitätsanpassungen. Nach Jahren des Wachstums fiel die Anzahl der für den Gütertransport verfügbaren großen deutschen Kraftfahrzeuge (Lkw über 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen) ab April 2020 niedriger aus als im Vorjahr (siehe Abbildung 19). Dieser Zustand hielt bis zum Februar 2021 an; seit März 2021 übertrifft die Anzahl der für den Gütertransport verfügbaren großen Kraftfahrzeuge der deutschen Flotte wieder die jeweiligen Vorjahreswerte. Bereits seit dem

Fahrzeuginvestitionen

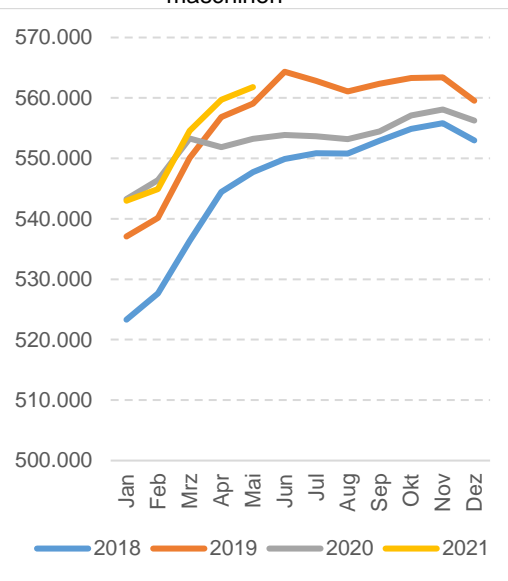
Spätsommer 2020 folgt die Entwicklung der deutschen Fahrzeugflotte dem saisonalen Verlauf der Vorjahre. Einem weiteren Aufbau der Fahrzeugflotten bzw. einem Aufholprozess zum weiteren Ausgleich der Erneuerungsrückstände aus 2020 stehen seit Beginn des Jahres 2021 allerdings teilweise erhebliche Verfügbarkeitsprobleme bei den Fahrzeug- und Aufbauherstellern entgegen. Die Warte- und Lieferzeiten haben sich um mehrere Wochen, in Spezialgebieten um mehrere Monate verlängert.

Abbildung 18: Neuzulassungen von Lkw über 3,5 t zGG und Sattelzugmaschinen in den Jahren 2015 bis 2020



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

Abbildung 19: Entwicklung der deutschen Fahrzeugflotte im Güterkraftverkehr – Bestand an Lkw über 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

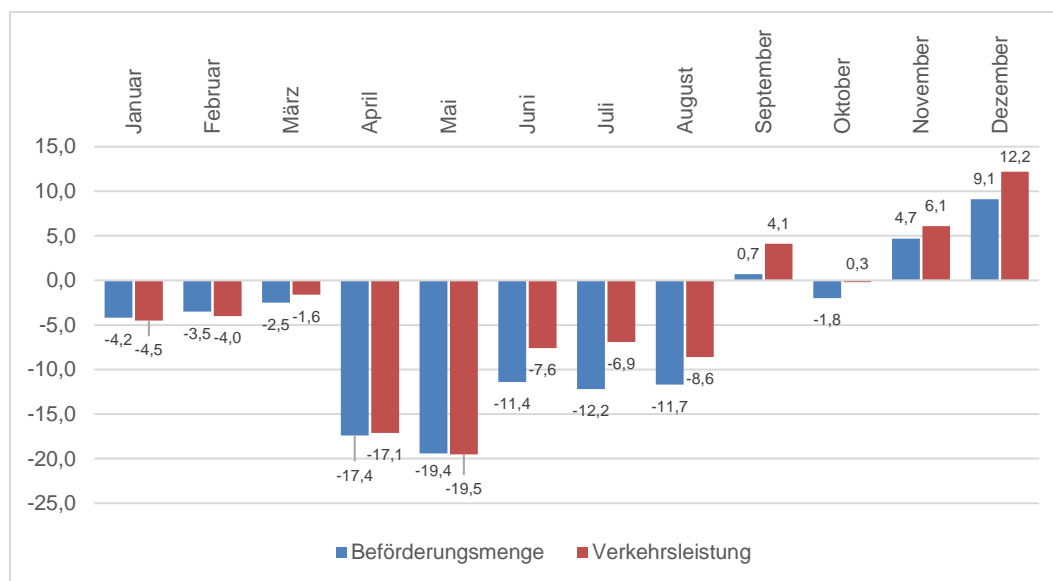
4 Eisenbahngüterverkehr

4.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2020 im Schienengüterverkehr in Deutschland von den größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen insgesamt rund 320,1 Mio. t Güter befördert; im Vergleich zum Jahr 2019 entsprach dies einem Rückgang von rund 6,0 %. Die Verkehrsleistung sank im Vergleichszeitraum um rund 4,2 % auf rund 108,4 Mrd. tkm.¹⁰ Wie im Straßengüterverkehr kam es im Jahr 2020 unterjährig auch im Schienengüterverkehr insbesondere im Zuge des ersten Lockdowns angesichts von vorübergehenden Produktionseinschränkungen und -stilllegungen in verschiedenen Wirtschaftszweigen zu massiven Einbrüchen der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung (siehe Abbildung 20). So lagen die Beförderungsmenge und die Verkehrsleistung im April 2020 um rund 17,4 % bzw. 17,1 % unter den entsprechenden Vorjahreswerten, im Mai 2020 sogar um rund 19,4 % bzw. 19,5 % darunter. Im Zuge der Erholung der Nachfrage übertrafen beide Werte ab September 2020 – mit Ausnahme des Oktobers – die jeweiligen Vorjahresmonatswerte.

Gesamtverkehr

Abbildung 20: Entwicklung des Schienengüterverkehrs in den Monaten Januar bis Dezember 2020, Veränderungsrate im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt.

¹⁰ Bei der Interpretation der Ergebnisse der monatlichen Erhebung ist zu beachten, dass der hier zugrundeliegende Berichtskreis der Erhebung ausschließlich größere Einheiten umfasst (Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben). Jährlich und fünfjährlich werden alle Unternehmen unabhängig von ihrer Transportleistung befragt. Von allen Unternehmen wurden im Jahr 2019 rund 390,8 Mio. t Güter befördert und eine Beförderungsleistung von rund 129,2 Mrd. tkm erbracht. Entsprechende Gesamtzahlen für das Jahr 2020 liegen gegenwärtig noch nicht vor.

Wie Tabelle 9 zu entnehmen ist, wiesen im Jahr 2020 nahezu alle Hauptverkehrsverbindungen im Vergleich zum Jahr 2019 hohe Mengen- und Leistungsrückgänge auf. Einzige Ausnahme bildeten die Durchgangsverkehre, die zweistellige prozentuale Wachstumsraten verzeichneten. Im Binnenverkehr reduzierte sich die Beförderungsmenge im Vorjahresvergleich um rund 16,7 Mio. t bzw. rund 7,4 % auf rund 208,3 Mio. t; die Verkehrsleistung nahm um rund 5,3 % auf rund 54,8 Mrd. tkm ab. Hohe Mengen- und Leistungsrückgänge zeigten sich dabei insbesondere in den Güterabteilungen „Metalle und Metallergzeugnisse“, „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ und „Fahrzeuge“. Das Beförderungsaufkommen von Metallen und Metallergzeugnissen reduzierte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 3,5 Mio. t bzw. rund 8,6 %, die Verkehrsleistung sank um rund 0,6 Mrd. tkm bzw. rund 11,6 %. Die Güterabteilung „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ wies Mengenrückgänge von rund 3,3 Mio. t bzw. rund 9,4 % und Leistungsrückgänge von rund 0,8 Mrd. tkm bzw. rund 9,5 % auf. Das Beförderungsaufkommen an Fahrzeugen sank im Vorjahresvergleich um rund 3,6 Mio. t bzw. rund 38,6 %, die Verkehrsleistung um rund 1,6 Mrd. tkm bzw. rund 38,8 %.

Hauptverkehrs-
verbindungen
- Binnenverkehr

Tabelle 9: Güterverkehr der Eisenbahnen in den Jahren 2019 und 2020 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Hauptverkehrsbeziehungen	Gütermenge in Mio. t		Δ in %	Verkehrsleistung in Mrd. tkm		Δ in %
	2019	2020		2019	2020	
Binnenverkehr	225,0	208,3	-7,4%	57,9	54,8	-5,3%
Grenzüberschreitend	101,0	93,7	-7,2%	45,9	42,2	-8,2%
darunter Versand	45,9	42,8	-6,7%	22,1	20,4	-7,4%
darunter Empfang	55,1	50,9	-7,6%	23,9	21,7	-8,9%
Durchgangsverkehr	14,5	18,1	24,7%	9,3	11,4	23,2%
Insgesamt	340,6	320,1	-6,0%	113,1	108,4	-4,2%

¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben. Jährlich und fünfjährlich werden alle Unternehmen unabhängig von ihrer Transportleistung befragt. Von allen Unternehmen wurden im Jahr 2019 rund 390,8 Mio. t Güter befördert und eine Beförderungsleistung von rund 129,2 Mrd. tkm erbracht. Entsprechende Gesamtzahlen für das Jahr 2020 liegen gegenwärtig noch nicht vor.
Quelle: Statistisches Bundesamt.

Im grenzüberschreitenden Versand und Empfang sank die Transportmenge im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 7,3 Mio. t bzw. rund 7,2 % auf rund 93,7 Mio. t, die Verkehrsleistung reduzierte sich um rund 3,8 Mrd. tkm bzw. rund 8,2 % auf insgesamt rund 42,2 Mrd. tkm. Überdurchschnittlich hohe Rückgänge verzeichnete dabei der grenzüberschreitende Empfang. Die grenzüberschreitenden Verkehre litten insbesondere unter den deutlichen Abnahmen in den Güterabteilungen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (t: -10,9 %; tkm: -10,5 %), „Erze, Steine und Erden, sonst. Bergbauerzeugnisse“ (t: -14,3 %; tkm: -17,9 %) und „Fahrzeuge“ (t: -28,9 %; tkm: -33,6 %). Ebenfalls rückläufig entwickelte sich die Güterabteilung „Gutart unbekannt“, in der ein Gutteil des Kombinierten Verkehrs aufgeht. Das Beförderungsaufkommen sank im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 4,2 Mio. t bzw. rund 9,7 %, die Verkehrsleistung nahm um

Grenzüberschreitender
Versand und Empfang

rund 1,9 Mrd. tkm bzw. rund 8,6 % ab. Deutliche Zuwächse zeigten sich hingegen bei den chemischen Erzeugnissen (t: +16,6 %; tkm: +5,2 %).

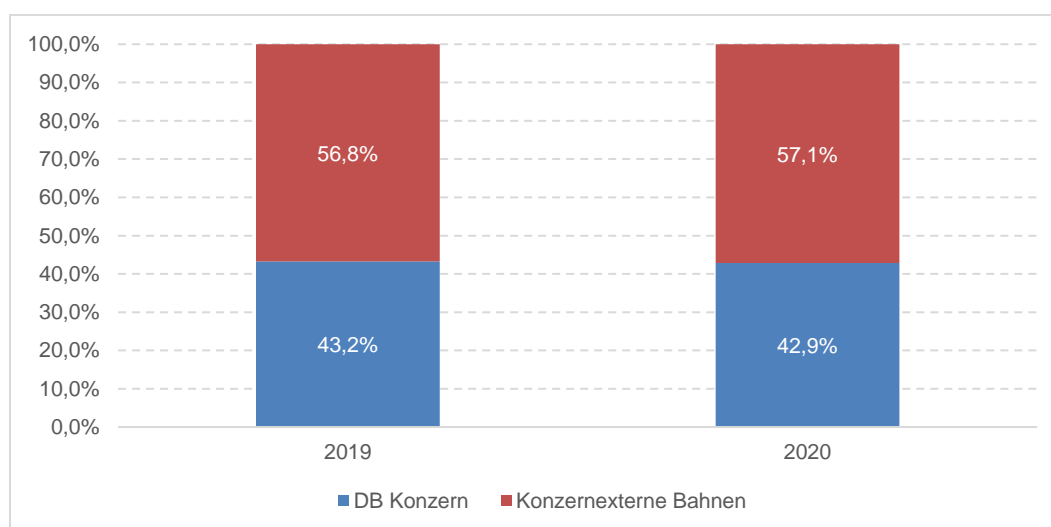
Im Durchgangsverkehr belief sich das Transportaufkommen im Jahr 2020 auf rund 18,1 Mio. t. Im Vergleich zum Jahr 2019 bedeutete dies einen Zuwachs von rund 24,7 %. Die Verkehrsleistung stieg um rund 23,2 % auf rund 11,4 Mrd. tkm. Wachstumstreiber waren die Güterabteilungen „Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse“ (t: +16,6 %; tkm: +11,8 %) und „Gutart unbekannt“. Letztere wies im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr in Bezug auf das Beförderungsaufkommen ein Plus von rund 3,1 Mio. t bzw. rund 41,5 % auf, in Bezug auf die Verkehrsleistung von rund 2,0 Mrd. tkm bzw. rund 43,0 %.

Durchgangsverkehr

Von den Nachfragerückgängen im Schienengüterverkehr im Jahr 2020 waren sowohl die bundeseigenen als auch die nicht-bundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen betroffen. Allerdings wiesen die deutschen Gesellschaften der DB Cargo AG im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 infolge von Corona-Effekten und dem konjunkturellen Abschwung in schienenaffinen Branchen überdurchschnittlich hohe Mengen- und Leistungsrückgänge auf. Nach eigenen Angaben ging die Verkehrsleistung der deutschen Gesellschaften der DB Cargo AG im Vorjahresvergleich um rund 7,4 % auf rund 56,2 Mrd. tkm zurück; die Beförderungsmenge sank um rund 7,1 % auf rund 174,0 Mio. t.¹¹ Der Anteil der DB Cargo an der Gesamtverkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland ging damit im Jahr 2020 weiter zurück. Auf Basis von Angaben der Deutschen Bahn AG sank er von rund 43,2 % im Jahr 2019 auf rund 42,9 % im Jahr 2020 (siehe Abbildung 21).¹²

Marktanteile

Abbildung 21: Anteile der DB Cargo AG und konzernexterner Bahnen an der Schienengüterverkehrsleistung in Deutschland in den Jahren 2019 und 2020 in %



Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2020, S.113. Eigene Darstellung.

¹¹ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2020, S. 24, Berlin.

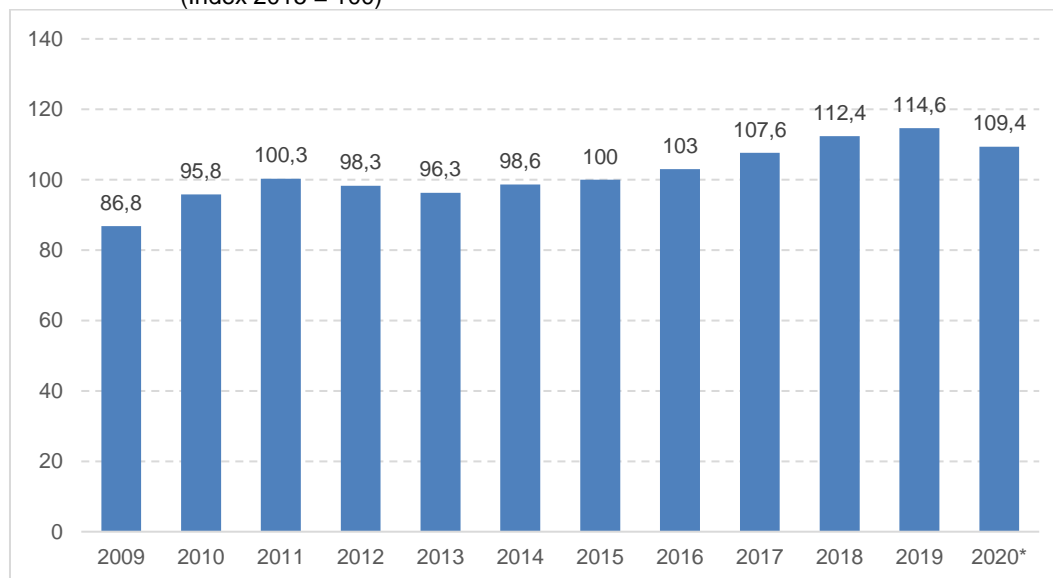
¹² Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2020, Berlin.

4.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Die schwache Auftragslage spiegelte sich im Jahr 2020 in einem deutlichen Rückgang des Branchenumsatzes wieder. Nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes sanken die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ im Vergleich zum Jahr 2019 um insgesamt rund 5,2 %. Dies war der erste Umsatzrückgang seit dem Jahr 2013 (siehe Abbildung 22). Die Umsatzentwicklung fiel damit nicht so schwach aus wie in der Binnenschifffahrt (-9,1 %), sie blieb allerdings deutlich hinter jener im Straßengüterverkehr zurück (+0,4 %). In Abhängigkeit von den Tätigkeitsschwerpunkten und Hauptkundenbranchen entwickelten sich die Umsätze im Jahr 2020 auf Unternehmensebene allerdings sehr unterschiedlich. Beispielsweise berichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in hohem Maße von Aufträgen der Automobilindustrie abhängig sind, unterjährig teilweise von Umsatzrückgängen im mittleren zweistelligen Prozentbereich. Die DB Cargo AG verzeichnete nach eigenen Angaben im Jahr 2020 einen Rückgang ihres Außenumsatzes im Vergleich zum Vorjahr um rund 8,0 %.¹³ Bei nicht wenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen verschlechterte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr die Ertragslage. Zu ihnen zählte die DB Cargo AG. Sie erzielte nach eigenen Angaben im Jahr 2020 ein operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) in Höhe von rund -728 Mio. Euro; im Jahr 2019 hatte das operative Ergebnis noch rund -308 Mio. Euro betragen.¹⁴

Umsatzentwicklung

Abbildung 22: Index des Umsatzes im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung im Eisenbahnverkehr“ (Index 2015 = 100)



* Vorläufiger Wert.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die Entgelte im Schienengüterverkehr wuchsen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr segmentübergreifend im Durchschnitt

Entgeltentwicklung

¹³ Siehe Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2020, Berlin.

¹⁴ Siehe Deutsche Bahn AG: Daten und Fakten 2020, Berlin.

um rund 1,6 %. Maßgeblich waren insbesondere die Preisanstiege für Traktionsleistungen und Kombinierte Verkehre; sie beliefen sich im Vorjahresvergleich auf rund 1,9 %. Im Segment der Einzelwagen- und Ganzzugverkehre betrug die Entgeltsteigerungen im Vergleichszeitraum rund 1,6 %. Die Angaben verdecken allerdings den starken Anstieg des intra- und intermodalen Wettbewerbs- und Preisdrucks infolge des Nachfrageeinbruchs im Frühjahr 2020. Die Folge war ein hohes Kapazitätsangebot im Schienengüterverkehr, das vom Markt nicht mehr in Anspruch genommen wurde. Dies spiegelte sich nach Angaben befragter Eisenbahnverkehrsunternehmen zumindest vorübergehend in deutlich rückläufigen Beförderungsentgelten bei ad hoc-Verkehren wieder. Berichtet wurde seinerzeit u.a. von einem intensiven Preiswettbewerb mit dem Straßengüterverkehr bei Containerbeförderungen, infolgedessen Entgelterhöhungen zeitweise nur sehr schwer durchsetzbar waren. Als Reaktion kam es seitens Eisenbahnverkehrsunternehmen vorübergehend zu Angebotsreduzierungen im Schienengüterverkehr, mithin zu produktionsbedingten Zugausfällen.

Tabelle 10: Erzeugerpreisindex für den Schienengüterverkehr in den Jahren 2015 bis 2020 nach Segmenten (Index 2015 = 100)

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

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Auf die hohen Auftrags- und Umsatzrückgänge sowie die zeitweise sehr unsichere Marktlage reagierten nicht wenige Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Einleitung von kurzfristigen Maßnahmen zur Kostensenkung und Stabilisierung der eigenen Liquiditätslage. Diese umfassten u.a. die Anmeldung von Kurzarbeit für Beschäftigte oder die Abgabe von Leiharbeitern. Mangels Nachfrage wurden des Weiteren die angebotenen Kapazitäten im Schienengüterverkehr vorübergehend reduziert. Zudem wurden Mietverträge für nicht benötigtes rollendes Material – falls möglich – beendet oder ruhen gelassen, um Kosten zu sparen. Den Einsparungen auf der einen Seite stand im Jahr 2020 auf der anderen Seite ein deutlich erhöhter organisatorischer und administrativer Aufwand infolge zahlreicher hoheitlicher, eigener und fremder Maßnahmen zur Eindämmung der Ausbreitung von SARS-CoV-2 gegenüber. So wurden beispielsweise die Einsatzplanung und Ressourcensteuerung von Personal und rollendem Material aufgrund der hohen Unsicherheit über die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung unterjährig stark erschwert. Der Gesundheitsschutz des Personals, der sich z.B. in der Beschaffung von Schutzmaterial, der Einrichtung von Heimarbeitsplätzen bzw. der Schaffung zusätzlichen Büroräume

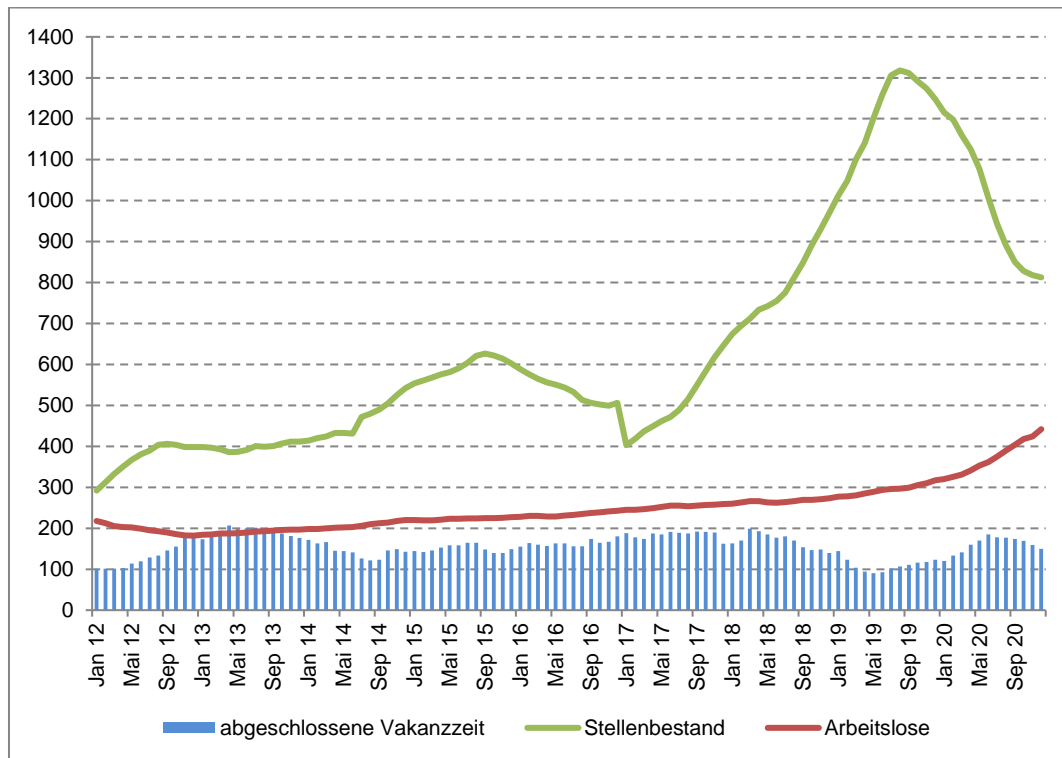
Kostenentwicklung

manifestierte, oder notwendige Anpassungen von Betriebsabläufen an die jeweils geltenden Corona-Schutzbestimmungen im In- und Ausland bedingten ebenfalls höhere Aufwände. Teilweise berichteten Unternehmen davon, dass Beförderungsaufträge fallweise nicht angenommen oder erfüllt werden konnten, da es aufgrund bestehender Corona-Schutzmaßnahmen im In- bzw. Ausland keine Übernachtungs- und Verpflegungsmöglichkeiten für Lokführer gab. Wie in den Jahren zuvor zeigten sich in Abhängigkeit von den durchgeführten Verkehren und den geographischen Tätigkeitsgebieten ferner Kostensteigerungen infolge von Umwegverkehren, insbesondere aufgrund von Einschränkungen durch Baustellen. Insgesamt verlief die Kostenentwicklung im Schienengüterverkehr damit im Jahr 2020 sehr heterogen. Generell kommen bei einem Gutteil der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei langfristig geschlossenen Beförderungsverträge sogenannte Gleitklauseln zur Anwendung, d.h. Vereinbarungen, nach denen die Höhe einer Zahlung nach einer bestimmten Frist den veränderten Kosten angepasst wird. Diese Klauseln beziehen sich dabei nicht ausschließlich auf Verbrauchsstoffe, sondern können fallweise auch Aufwendungen für Personal und die Infrastrukturnutzung bzw. einen allgemeinen Inflationsausgleich umfassen. Die im Jahr 2018 im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr angelaufene Trassenpreissenkung wird nach Angaben von Marktteilnehmern regelmäßig an die Auftraggeber der Eisenbahnverkehrsunternehmen weitergereicht.

Im Allgemeinen sprachen befragte Eisenbahnverkehrsunternehmen im Jahr 2020 von einer guten Verfügbarkeit von Lokomotiven und Waggons – insbesondere im Vergleich zur Vorpandemiezeit. Signifikante Verknappungen des Angebots an rollendem Material wurden nicht thematisiert. Allerdings wurde aufgrund Corona-bedingter Schließungen oder reduzierter Belegschaften teilweise von einem schlechteren Zugang zu Werkstattkapazitäten berichtet. Dies führte nach Unternehmensangaben im schlechtesten Fall dazu, dass bei fehlenden Ersatzfahrzeugen Kundenaufträge mitunter nicht fristgerecht abgewickelt werden konnten – mit entsprechend negativen Folgen für die in Teilen ohnehin angespannte Ertragslage betroffener Unternehmen. Eine leichte Entspannung zeigte sich im Jahr 2020 zeitweilig bei den abgeschlossenen Vakanzzeiten für Lokführer/-innen. Die abgeschlossene Vakanzzeit misst die Zeitspanne vom frühestmöglichen Besetzungstermin bis zur Abmeldung der Arbeitsstelle – also die Zeitspanne, in der eine Stelle tatsächlich besetzt oder storniert wurde. Nachdem die abgeschlossene Vakanzzeit bis zum Juni 2020 auf 185 Tage angestiegen war, ging sie in den Folgemonaten bis auf 150 Tage im Dezember 2020 zurück (siehe Abbildung 23). Eisenbahnverkehrsunternehmen, die mit Leihpersonal arbeiten, berichteten unterjährig, dass Personaldienstleister aufgrund sinkender Nachfrage zeitweise Schwierigkeiten mit der Vermittlung von Lokführerinnen und Lokführern sowie anderem Betriebspersonal hatten. Trotz eines deutlichen Rückgangs bewegte sich das Stellenangebot für Schienenfahrzeugführer im gesamten Jahr 2020 weiterhin über dem Angebot an Arbeitslosen mit diesem Zielberuf.

Rahmenbedingungen

Abbildung 23: Anzahl der offenen Stellen und Arbeitslosen sowie Vakanzzeiten in der Berufsgruppe „Fahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Zeitraum von Januar 2012 bis Dezember 2020



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

4.3 Kombiniertes Verkehr Straße - Schiene

Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Deutschland stand im Jahr 2020 ebenfalls unter dem Einfluss der rezessiven Wirtschaftsentwicklung und der ergriffenen Schutzmaßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Trotz starker unterjähriger Abnahmen und hoher Rückgänge auf verschiedenen Relationen blieb der Kombinierte Verkehr bezogen auf das Gesamtjahr 2020 insgesamt jedoch nur vergleichsweise geringfügig hinter seinen Vorjahreswerten zurück. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2020 im Kombinierten Verkehr in Deutschland von größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen rund 5,4 Mio. Ladeinheiten befördert, rund 1 % weniger als im Jahr 2019. Hiervon entfielen rund 4,2 Mio. Einheiten auf Container und Wechselbehälter, über 1,0 Mio. Einheiten auf unbegleitete Sattelanhänger und knapp 0,1 Mio. Einheiten auf den begleiteten Verkehr.¹⁵ Die beförderte Tonnage nahm im Jahr 2020 ebenfalls um rund 1 % auf rund 91,7 Mio. t ab, die Verkehrsleistung stagnierte bei rund 47,6 Mrd. tkm (siehe Tabelle 11). Überdurchschnittliche Rückgänge zeigten sich im Vergleichszeitraum im grenzüberschreitenden Empfang und Versand. Der Binnenverkehr wies in Bezug auf die Anzahl der beförderten Einheiten lediglich moderate Rückgänge auf, während die Beförde-

Gesamtentwicklung

¹⁵ Der begleitete Kombinierte Verkehr zwischen Deutschland und Italien entwickelte sich im Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie stark rückläufig. Die Anzahl der dort beförderten Sattelanhänger sank im Vergleich zum Vorjahr um rund 35 % auf rund 56.000 Einheiten, die Mengen- und Leistungsrückgänge beliefen sich jeweils auf rund 36 %.

rungsmenge leichte Zuwächse aufwies; die Verkehrsleistung stagnierte. Nach hohen Rückgängen im Vorjahr verzeichneten die Durchgangsverkehre im Jahr 2020 zweistellige prozentuale Wachstumsraten und kompensierten damit in hohem Maße die Rückgänge im grenzüberschreitenden Empfang und Versand.

Tabelle 11: Kombiniertes Güterverkehr in den Jahren 2019 und 2020 nach Hauptverkehrsverbindungen¹

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	Jahr			Jahr			Jahr		
	2019	2020		2019	2020		2019	2020	
Binnenverkehr	2.739	2.699	-1%	37,2	37,9	2%	18,1	18,1	0%
Grenzüberschreitend	2.395	2.203	-8%	47,1	42,5	-10%	24,7	22,6	-8%
darunter Versand	1.177	1.075	-9%	24,5	22,0	-10%	12,7	11,6	-9%
darunter Empfang	1.217	1.128	-7%	22,6	20,5	-9%	12,0	11,0	-8%
Durchgangsverkehr	379	537	42%	7,9	11,2	42%	4,8	6,8	43%
Insgesamt	5.513	5.439	-1%	92,2	91,7	-1%	47,6	47,6	0%

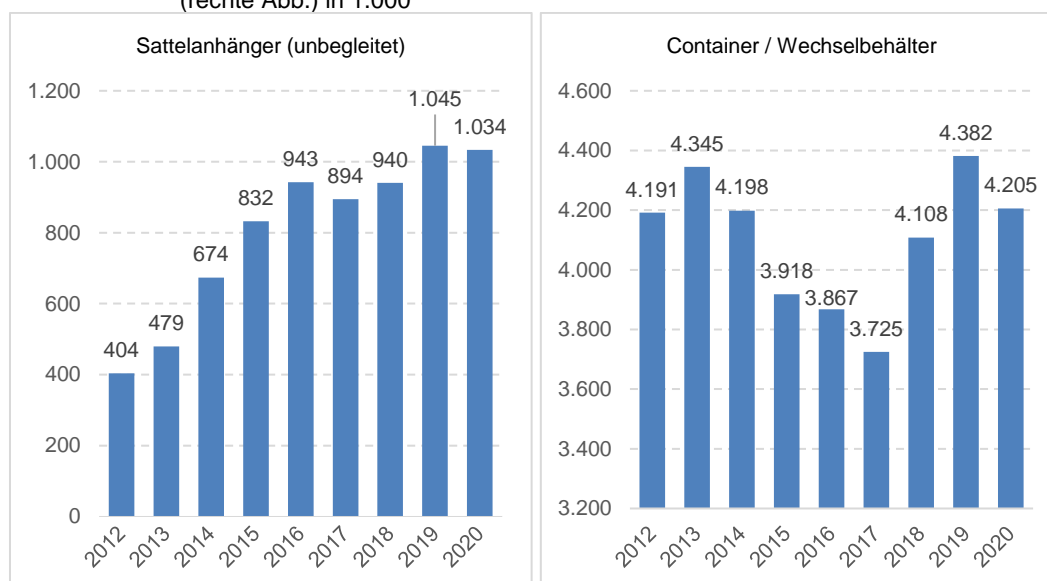
¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

Quelle: Statistisches Bundesamt.

Abbildung 24 stellt die Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr beförderten Sattelanhänger sowie der Container bzw. Wechselbehälter im Zeitraum von 2012 bis 2020 dar. Mit über 1,0 Mio. Einheiten blieb die Anzahl der beförderten Sattelanhänger im Jahr 2020 um rund 1,1 % hinter dem Vorjahresniveau zurück. Bei der Anzahl der beförderten Container bzw. Wechselbehälter wurde der Vorjahreswert um rund 4,0 % verfehlt.

Unbegleiteter KV
- insgesamt

Abbildung 24: Anzahl der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr im Zeitraum von 2012 bis 2020 jährlich transportierten Sattelanhänger (linke Abb.) und Container/Wechselbehälter (rechte Abb.) in 1.000¹

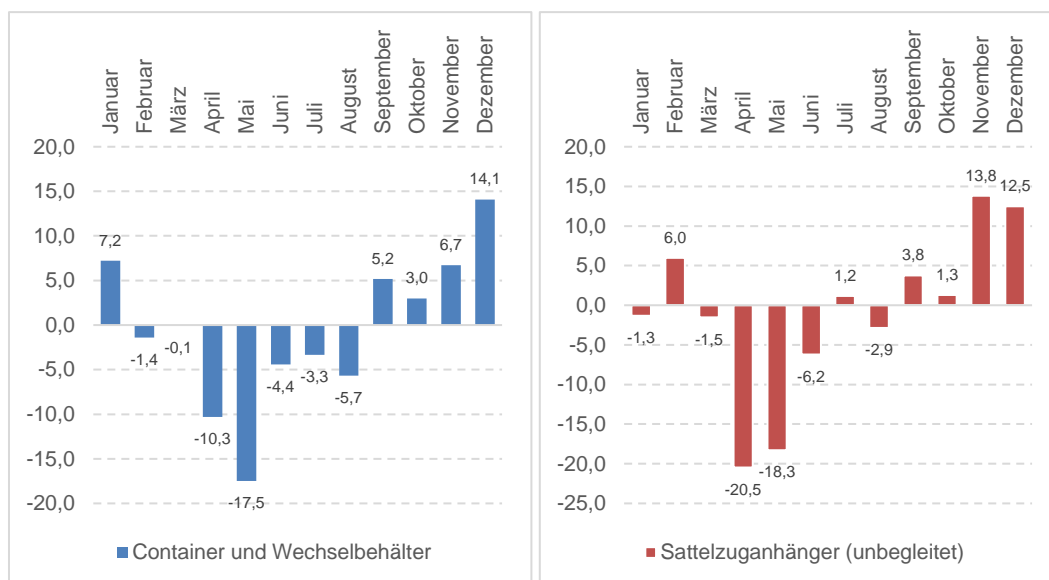


¹ Ausschließlich größere Unternehmen, die eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm insgesamt bzw. 1 Mio. tkm im Kombinierten Verkehr erbracht haben.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Wie der gesamte Schienengüterverkehr wies der unbegleitete Kombinierte Verkehr im Jahr 2020 insbesondere im Zuge des ersten Lockdowns angesichts von vorübergehenden Produktionseinschränkungen und -stilllegungen in verschiedenen Wirtschaftszweigen unterjährig massive Rückgänge auf (siehe Abbildung 25). So lag das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern sowie Sattelanhängern im April 2020 um rund 10,3 % bzw. 20,5 % unter den entsprechenden Vorjahreswerten, im Mai 2020 um rund 17,5 % bzw. 18,3 % darunter. Im Zuge der Erholung der Nachfrage übertrafen beide Werte ab September 2020 die jeweiligen Vorjahresmonatswerte – im November und Dezember 2020 teilweise deutlich.

Abbildung 25: Entwicklung der im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container & Wechselbehälter (linke Abb.) und Sattelanhänger (rechte Abb.) in den Monaten Januar bis Dezember 2020, Veränderungsraten im Vergleich zum Vorjahresmonat in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt.

Tabelle 12 differenziert das Beförderungsaufkommen an Sattelanhängern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr nach Hauptverkehrsrelationen. Danach resultierte die leichte Abnahme des Gesamtverkehrs im Jahr 2020 allein aus den Rückgängen im grenzüberschreitenden Versand und Empfang. Die Binnen- und Durchgangsverkehre wiesen im Vergleich zum Jahr 2019 hingegen in nahezu allen Bereichen zweistellige prozentuale Zuwächse auf, einzig die Anzahl der im Durchgangsverkehr transportierten Einheiten wuchs im einstelligen Prozentbereich.

- Sattelanhänger

Tabelle 12: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Sattelanhänger, Verkehrsaufkommen und -leistung im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2019¹

Verkehrsrelation	Einheiten (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	Jahr			Jahr			Jahr		
	2019	2020		2019	2020		2019	2020	
Binnenverkehr	97	140	45%	2,7	3,2	17%	1,4	1,8	26%
Grenzüberschreitend	735	665	-10%	18,1	16,3	-10%	11,4	10,1	-11%
darunter Versand	364	330	-9%	9,5	8,6	-10%	6,0	5,3	-11%
darunter Empfang	371	335	-10%	8,6	7,7	-10%	5,4	4,8	-11%
Durchgangsverkehr	213	229	7%	4,9	5,4	11%	3,1	3,6	14%
Insgesamt	1.045	1.034	-1%	25,7	24,9	-3%	15,9	15,5	-3%

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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Das Aufkommen an Containern und Wechselbehältern im unbegleiteten Kombinierten Verkehr sank im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1 % auf knapp 7,1 Mio. TEU (Twenty-foot-Equivalent-Unit), die Tonnage und die Verkehrsleistung stiegen im Vorjahresvergleich hingegen jeweils um rund 2 % (siehe Tabelle 13). Auch in diesem Segment blieben der grenzüberschreitende Empfang und Versand deutlich hinter der Gesamtentwicklung zurück. Die Durchgangsverkehre wiesen im Vorjahresvergleich hingegen hohe zweistellige prozentuale Zuwächse auf. Nach Hafenangaben wurden im Hamburger Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2020 rund 2,6 Mio. TEU auf der Schiene transportiert.¹⁶ Im Vergleich zum Vorjahr war dies eine Abnahme um rund 4,4 %. Dennoch stieg der Anteil der Schiene am Modal Split im Seehafen-Hinterlandverkehr Hamburgs im Vorjahresvergleich auf rund 50,7 %.

- Container und Wechselbehälter (TEU)

Tabelle 13: Im unbegleiteten Kombinierten Verkehr transportierte Container und Wechselbehälter in 2019 und 2020 nach TEU, Verkehrsaufkommen und -leistung¹

Verkehrsrelation	TEU (1.000)		Δ in %	Aufkommen (Mio. t)		Δ in %	Leistung (Mrd. tkm)		Δ in %
	Jahr			Jahr			Jahr		
	2019	2020		2019	2020		2019	2020	
Binnenverkehr	4.326	4.205	-3%	34,5	34,8	1%	16,6	16,3	-2%
Grenzüberschreitend	2.556,8	2.396,9	-6%	26,2	24,4	-7%	13,2	12,5	-6%
darunter Versand	1.243	1.153	-7%	13,5	12,5	-7%	6,7	6,3	-6%
darunter Empfang	1.314	1.244	-5%	12,7	11,9	-6%	6,5	6,2	-5%
Durchgangsverkehr	256	486	90%	3,0	5,7	91%	1,6	3,2	97%
Insgesamt	7.139	7.088	-1%	63,7	64,9	2%	31,5	32,0	2%

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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nach Informationen des Bundesamtes waren die KV-Terminals in Deutschland im Jahr 2020 trotz der rezessiven Wirtschaftsentwicklung und der mit den hoheitlichen Maßnah-

Terminalsituation

¹⁶ Siehe hierzu und im Folgenden Hafen Hamburg Marketing e.V.: Auswirkungen der Corona-Pandemie prägen das Umschlagergebnis des Hamburger Hafens 2020, Mitteilung vom 25.02.2021.

men zur Eindämmung der Corona-Pandemie verbundenen Vorgaben und Einschränkungen – von Ausnahmen abgesehen – weitgehend uneingeschränkt in Betrieb. Ausnahmen bildeten im ersten Halbjahr 2020 einzelne KV-Terminals, die einen starken Bezug zur Automobilindustrie aufweisen und aufgrund zeitweiliger Produktionsstilllegungen von Automobilherstellern in Süddeutschland vorübergehend geschlossen wurden. Nach Informationen des Bundesamtes aus Gesprächen im Rahmen der Marktbeobachtung war das Beförderungsaufkommen für die Automobilwirtschaft zeitweise auf einem so niedrigen Niveau, dass vorhandene Auftragsvolumina aus Kostengründen teilweise statt über die Schiene über die Straße abwickelt wurden. Vereinzelt gab es im Frühjahr 2020 Terminals, die aufgrund einer angespannten wirtschaftlichen Situation Kurzarbeit für ihre Beschäftigten einführten. Örtlich kam es bei KV-Terminals zu Abweichungen von den Regelöffnungszeiten. Andererseits berichteten Marktteilnehmer, dass insbesondere im Zuge des ersten Lockdowns KV-Terminals und Läger vermehrt an ihre Kapazitätsgrenzen stießen und es zu überdurchschnittlich langen Wartezeiten kam. Zur Sicherstellung des Terminalbetriebs baten daher viele Terminalbetreiber darum, Ladeeinheiten schnellstmöglich abzuholen bzw. die bestehenden Abstellmöglichkeiten allenfalls kurzfristig und nicht dauerhaft in Anspruch zu nehmen. Dies geschah vor dem Hintergrund, dass Terminals in der ersten Jahreshälfte 2020 teilweise verstärkt als Zwischenlager genutzt wurden, da einerseits viele Industriebetriebe zeitweise keine Güter annahmen und andererseits wieder vermehrt Container aus China in den Terminals eintrafen. Um die Gefahr einer Corona-Erkrankung zu minimieren, erfolgte vielerorts die Einführung einer weitestgehend papierlosen, kontaktfreien Auftragsabwicklung, mithin einer kontaktlosen Abfertigung bei der straßenseitigen Anlieferung und Abholung von Ladeeinheiten in KV-Terminals. Grundlage bildete in diesen Fällen eine elektronische Übermittlung relevanter Transportdaten und die Mitführung notwendiger Begleitdokumente. Direkte Kontakte zwischen Betriebspersonal in den Terminals und den Fahrern wurden damit grundsätzlich vermieden. Darüber hinaus bestanden für Fahrer weitere Verhaltens- und Hygieneregeln in den Terminals. Diese umfassten örtlich u.a. Höchstgrenzen für die Anzahl an Personen, die sich beispielsweise in Wartebereichen oder Sanitäranlagen aufhalten dürfen, Mindest- bzw. Sicherheitsabstände zwischen wartenden Personen, eine Maskenpflicht oder Regelungen zum Verbleib von Fahrern in ihren Kabinen bei bestimmten Prozessen, z.B. bei der Eingangskontrolle. Die in den KV-Terminals umgesetzten Schutz- und Hygienekonzepte bestanden nach Informationen des Bundesamtes über den gesamten weiteren Jahresverlauf 2020 fort und wurden entsprechend eingehalten; nennenswerte negative Auswirkungen auf die Betriebsabläufe wurden nicht bekannt.

Auf Unternehmensebene variierten im Jahr 2020 die Ergebnisausweisungen. So transportierte beispielsweise die Hupac Intermodal SA nach eigenen Angaben im Geschäftsjahr 2020 insgesamt rund 1,0 Mio. Lkw-Sendungen beziehungsweise rund 1,9 Mio. TEU

Unternehmensausweisungen

auf der Schiene und damit insgesamt rund 0,9 Prozent weniger Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger als im Jahr 2019.¹⁷ Nach Unternehmensangaben waren im Zuge der Corona-Krise in der ersten Jahreshälfte 2020 vor allem im transalpinen Verkehr durch die Schweiz spürbare Nachfragerückgänge zu verzeichnen, die trotz einer Erholung in der zweiten Jahreshälfte nicht mehr aufgeholt wurden. Insgesamt sank das transalpine Gesamtvolumen der Hupac Intermodal SA im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 2,3 %; der nicht-transalpine Verkehr legte hingegen um rund 0,5 % zu. Die Kombiverkehr KG transportierte im Geschäftsjahr 2020 nach eigenen Angaben insgesamt knapp 0,9 Mio. Lkw-Sendungen beziehungsweise rund 1,7 Millionen TEU und damit insgesamt rund 3,0 % weniger Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger als im Jahr 2019.¹⁸ Allein in den Monaten April und Mai 2020 verlor das Gesamtnetzwerk von Kombiverkehr nach Unternehmensangaben rund 15 Prozent des Aufkommens infolge des Wirtschaftseinbruchs. In den Folgemonaten stabilisierte sich das Sendungsvolumen, im letzten Quartal 2020 wurde wieder ein Wachstum erzielt.

¹⁷ Siehe hierzu und im Folgenden Hupac Intermodal SA: Erfolgreiche Verlagerung erfordert Fokus auf den gesamten Korridor, Mitteilung vom 18.05.2021.

¹⁸ Siehe hierzu und im Folgenden Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG: Kombiverkehr steigert Volumen im vierten Quartal 2020, Mitteilung vom 18.02.2021.

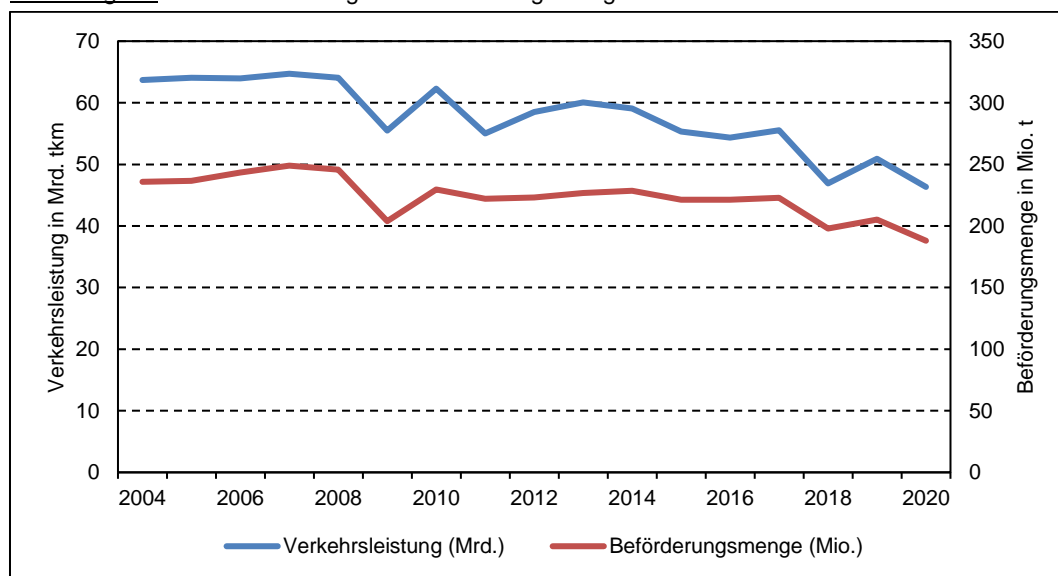
5 Binnenschiffsgüterverkehr

5.1 Entwicklung der Beförderungsmenge und der Verkehrsleistung

In der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen verringerte sich die Beförderungsmenge nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 17,0 Mio. t bzw. rund 8,3 % auf insgesamt rund 188,0 Mio. t, die Verkehrsleistung sank um rund 4,6 Mrd. tkm bzw. rund 9,0 % auf rund 46,3 Mrd. tkm (siehe Abbildung 26). Nach den hohen Aufkommensverlusten im Jahr 2018 infolge einer lang anhaltenden Kleinwasserperiode, die im Jahr 2019 nur zum Teil wieder aufgeholt werden konnten, verzeichnete die Binnenschifffahrt damit im Zuge der Corona-Pandemie binnen kurzer Zeit erneut hohe Nachfragerückgänge. Vor allem infolge des ersten Lock-downs im Frühjahr 2020, von dem weite Teile der deutschen Wirtschaft betroffen waren, kam es unterjährig teilweise zu starken Einbrüchen.

Mengen- und Leistungsrückgänge

Abbildung 26: Verkehrsleistung und Beförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen seit 2004



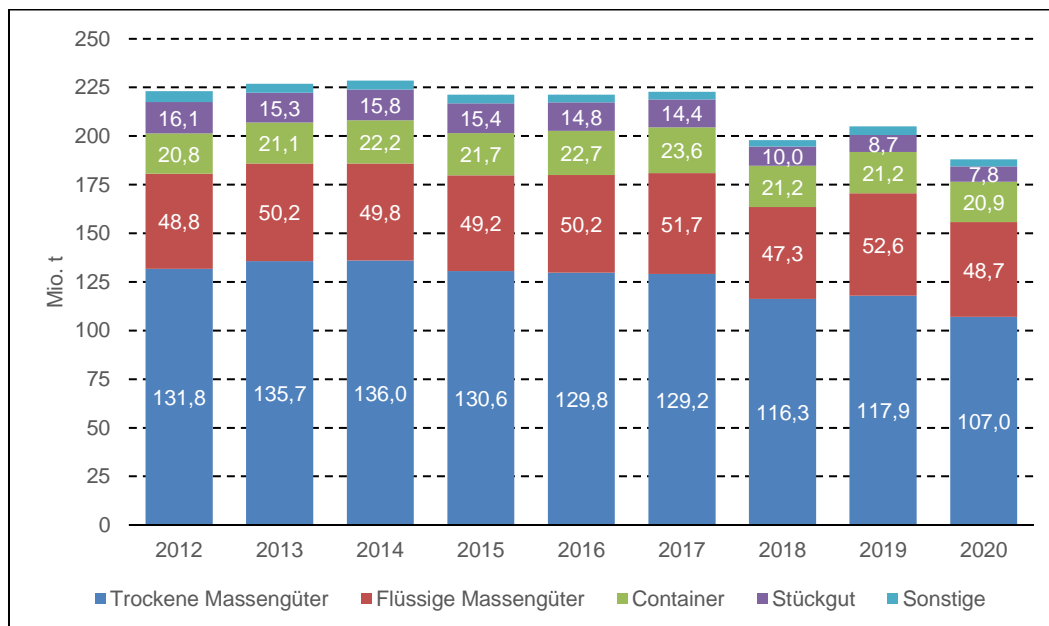
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Die Aufkommensrückgänge zeigten sich im Jahr 2020 in allen Segmenten. Besonders hoch fielen sie im Bereich der trockenen und flüssigen Massengüter aus. Auf sie entfällt nach wie vor das Gros der Aufkommensmengen der Binnenschifffahrt in Deutschland (siehe Abbildung 27). Das Transportaufkommen an trockenen Massengütern sank im Vorjahresvergleich um rund 9,3 % auf rund 107,0 Mio. t. Neben der weiterhin rückläufigen Beförderungsnachfrage für Importkohle bekam die Trockengüterschifffahrt im Jahr 2020 die schrumpfende Nachfrage nach Stahl und Eisenerzen, verursacht u.a. durch Produktionsrückgänge in der Automobilindustrie, zu spüren. Positive Nachfrageimpulse gab es nur vereinzelt, bspw. bei Transporten von Getreide, Sekundärrohstoffen und Abfällen sowie – aufgrund guter Wasserstände – Schwerguttransporten über die Elbe in Richtung Tschechien. Insgesamt ging der Transport von Stückgütern im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 11,1 % auf rund 7,8 Mio. t zurück. In der Tankschifffahrt nahmen die Beförde-

Entwicklung nach Segmenten

rungsmengen im Jahr 2020 ebenfalls deutlich ab. Das Aufkommen an flüssigen Massengütern reduzierte sich im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 3,9 Mio. t bzw. rund 7,5 % auf rund 48,7 Mio. t, vor allem aufgrund hoher Rückgänge bei flüssigen Mineralölzeugnissen (-10,2 %). So führten die Einbrüche im Luftverkehr und in der Passagierschifffahrt sowie die Abnahme des motorisierten Individualverkehrs infolge der Corona-Pandemie zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage nach Kraftstoffen. Der zwischenzeitliche Nachfrageanstieg nach Heizöl im Frühjahr 2020 vor dem Hintergrund des seinerzeitigen Verfalls des Rohölpreises sowie Vorzieheffekte zum Jahresende 2020, aufgrund des Auslaufens der Umsatzsteuersenkung zum 31.12.2020 und der Einführung der CO₂-Abgabe zu Jahresbeginn 2021, konnten diese Rückgänge allenfalls lindern. Vergleichsweise moderat fielen auf Jahressicht die Rückgänge im Containerbereich aus. In einem zweitweise sehr volatilen Marktumfeld sanken dort die Beförderungsmengen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um rund 1,7 % auf rund 20,9 Mio. t. Zum Teil deutliche Auftragsrückgänge u.a. aus dem Maschinenbau, der Automobilindustrie und dem Fashionbereich konnten auf Jahressicht durch Zuwächse in anderen Segmenten, z.B. Rohholzwaren, und eine anziehende Nachfrage zum Jahresende zumindest teilweise kompensiert werden. Mit Blick auf das Weihnachtsgeschäft wurden insbesondere E-Commerce-Artikel aus Fernost für die Konsumgüterindustrie ins Hinterland befördert.

Abbildung 27: Gütermenge in der Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen nach Ladungsarten im Zeitraum von 2012 bis 2020



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

In einem wettbewerbsintensiven Umfeld nahm der Anteil von Binnenschiffen unter deutscher Flagge an der Gesamtbeförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen von rund 30,3 % im Jahr 2019 auf rund 29,9 % im Jahr 2020 ab; der Anteil niederländischer Schiffe erhöhte sich im Vergleichszeitraum von rund 57,4 % auf rund 57,8 %. Bezogen auf die Verkehrsleistung steigerten Schiffe unter deutscher Flagge hingegen ihren Anteil von

Entwicklung der
Flaggenanteile

rund 29,3 % im Jahr 2019 auf rund 29,4 % im Jahr 2020, während der Anteil niederländischer Schiffe von rund 55,9 % auf rund 55,7 % sank. Bei längerfristiger Betrachtung zeigen sich sowohl in Bezug auf die Beförderungsmenge als auch die Verkehrsleistung in der Gesamttendenz rückläufige Anteile deutscher Schiffe, zugunsten wachsender Anteile von Schiffen unter niederländischer Flagge (siehe Abbildungen 28 und 29). Nach deutlicheren Rückgängen in den Jahren zuvor, haben sich die Anteile der Binnenschiffe unter deutscher Flagge seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts allerdings stabilisiert. Die Anteile von Binnenschiffen unter belgischer und schweizerischer Flagge an der Gesamtbeförderungsmenge bzw. der Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen blieben während der letzten knapp 20 Jahre weitestgehend konstant; bezogen auf die Transportmenge lagen sie zuletzt bei rund 6,9 % bzw. rund 1,5 %.

Abbildung 28: Beförderungsanteile auf dt. Wasserstraßen nach Flaggen (Basis: t), 2002 bis 2020

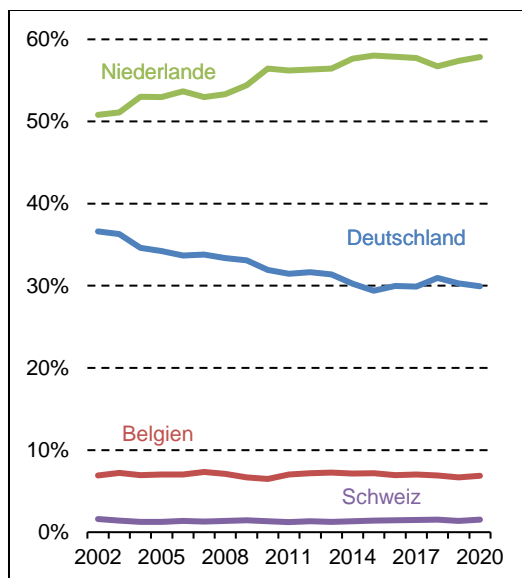
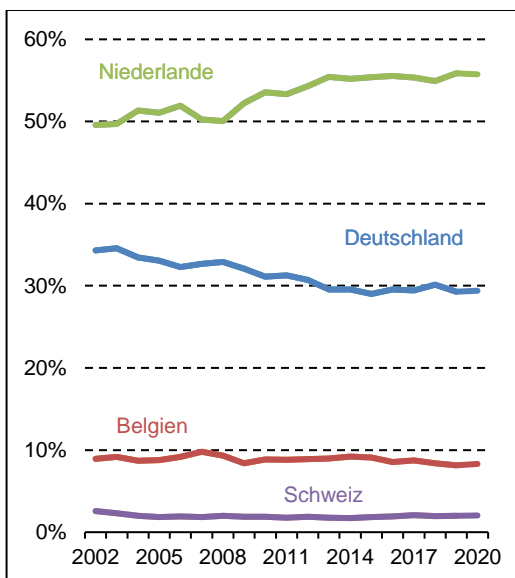


Abbildung 29: Beförderungsanteile auf dt. Wasserstraßen nach Flaggen (Basis: tkm) 2002 bis 2020



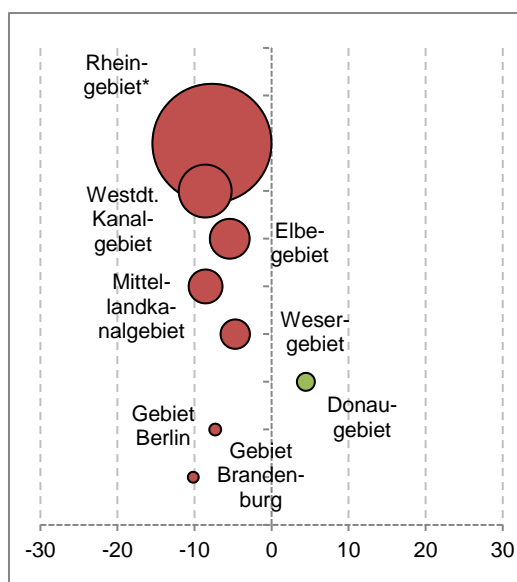
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Von allen Wasserstraßengebieten verzeichnete im Jahr 2020 einzig das Donaugebiet im Vergleich zum Jahr 2019 eine positive Umschlagsentwicklung. Sie wies ein Plus von rund 0,2 Mio. t bzw. rund 4,5 % auf insgesamt rund 3,9 Mio. t auf. Maßgeblich waren vor allem Umschlagszuwächse in den Häfen in Passau (+33,3 %) und Regensburg (+11,4 %), vor allem aufgrund von Umschlagssteigerungen bei Agrarprodukten, Nahrungs- und Genussmitteln sowie Schwergütern. Das Rheinstromgebiet verzeichnete mit einer Abnahme von rund 12,1 Mio. t bzw. rund 7,5 % auf rund 149,8 Mio. t von allen Wasserstraßengebieten im Vergleichszeitraum den höchsten absoluten Umschlagsrückgang. In Mannheim (-12,9 %), Duisburg (-11,3 %) und Karlsruhe (-10,0 %) gingen die Güterumschläge, insbesondere von Kohle, Eisenerzen sowie Metall- und Mineralölzeugnissen, deutlich zurück. In Köln hingegen führten vor allem höhere Umschlagsmengen an chemischen Produkten zu einem leichten Anstieg des Gesamtgüterumschlages (+0,3 %). Im Mittelland-

Güterumschlag nach Wasserstraßengebieten und ausgewählten Binnenhäfen

kanalgebiet sank das Umschlagsvolumen im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 1,2 Mio. t bzw. rund 8,6 % auf rund 12,8 Mio. t, im Elbegebiet um rund 5,4 % auf rund 17,5 Mio. t. So wurden beispielsweise im Hafen Hamburg deutlich weniger Importkohle sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnisse umgeschlagen. Im westdeutschen Kanalgebiet reduzierte sich der Güterumschlag um rund 8,6 % von rund 33,3 Mio. t im Jahr 2019 auf rund 30,4 Mio. t im Jahr 2020. Dort verzeichnete der umschlagsstärkste Binnenhafen Gelsenkirchen aufgrund von Rückgängen bei chemischen Produkten sowie Kokerei- und Mineralölerzeugnissen einen Umschlagsrückgang von rund 3,5 %. Das Wesergebiet (-4,7 %) sowie die Wasserstraßengebiete Brandenburg (-10,2 %) und Berlin (-7,3 %) verbuchten im Vergleichszeitraum ebenfalls rückläufige Umschlagsmengen.

Abbildung 30: Veränderung des Güterumschlages nach Wasserstraßengebieten in 2020 ggü. 2019 in %



Anm.: Vertikale Achse ordinal skaliert.

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

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Tabelle 14: Güterumschlag in ausgewählten deutschen Binnenhäfen in 2020

Hafen	1.000 t	Veränd. ggü. 2019	
		in 1.000 t	in %
Duisburg	42.434,8	-5.399,2	-11,3
Köln	9.119,2	23,2	0,3
Hamburg	7.924,9	-805,1	-9,2
Mannheim	6.902,5	-1.023,7	-12,9
Ludwigshafen	6.785,6	166,0	2,5
Neuss	6.519,8	-412,6	-6,0
Karlsruhe	6.200,6	-691,4	-10,0
Frankfurt	5.696,4	291,4	5,4
Gelsenkirchen	4.569,3	-167,4	-3,5
Kehl	4.382,9	194,1	4,6

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Nahezu alle Hauptverkehrsverbindungen wiesen im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 hohe Mengen- und Leistungsrückgänge auf (siehe Tabellen 15 und 16). Einzige Ausnahme bildete der grenzüberschreitende Versand, der vor allem aufgrund hoher Exporte von Getreide, Nahrungs- und Genussmitteln sowie Holzwaren insgesamt noch leichte Mengen- und Leistungssteigerungen in Höhe von rund 0,2 % bzw. rund 0,5 % verzeichnete. Im grenzüberschreitenden Empfang hingegen verbuchte die Binnenschifffahrt im Jahr 2020 angesichts der stark rückläufigen Nachfrage nach Kohle, Eisenerzen, flüssigen Mineralölerzeugnissen sowie Eisen und Stahl die höchsten absoluten Rückgänge. Insgesamt nahmen die Transportmengen von ausländischen zu deutschen Binnenhäfen im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 13,2 % bzw. 12,0 Mio. t auf rund 78,5 Mio. t ab; die Verkehrsleistung sank um rund 14,0 % auf rund 16,8 Mrd. tkm. Noch höher fielen die prozentualen Rückgänge im Durchgangsverkehr aus; mit rund 10,5 Mio. t

Mengen- und Leistungsentwicklung nach Hauptverkehrsverbindungen

bzw. rund 6,7 Mrd. tkm blieben die Mengen- und Leistungswerte im Jahr 2020 um rund 17,4 % bzw. rund 18,3 % hinter den entsprechenden Vorjahresniveaus zurück. Ein wesentlicher Grund war die geringere Transportnachfrage für flüssige Mineralölerzeugnisse und chemische Erzeugnisse. Insgesamt nahmen die Transportmengen im grenzüberschreitenden Verkehr (einschließlich Durchgangsverkehr) im Vorjahresvergleich um rund 9,3 % auf rund 138,0 Mio. t ab; die Verkehrsleistung sank um rund 10,2 % auf rund 36,5 Mrd. tkm. Vergleichsweise geringer fielen die Rückgänge im Jahr 2020 im Binnenverkehr aus. Die Beförderungsmenge zwischen deutschen Häfen nahm im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 5,6 % auf rund 50,0 Mio. t ab, die Verkehrsleistung sank um rund 4,1 % auf rund 9,8 Mrd. tkm. Auf den innerdeutschen Relationen kam es ebenfalls zu starken Rückgängen bei Beförderungen von Kohle und flüssigen Mineralölerzeugnissen, die durch Transportanstiege bei Getreide und Bergbauerzeugnissen nicht kompensiert werden konnten. Die innerdeutschen Containerverkehre nahmen im Vorjahresvergleich ebenfalls deutlich ab.

Tabelle 15: Beförderungsmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindungen und Seehafen-Hinterlandverkehrsanteilen

Hauptverkehrsverbindung	Beförderungsmenge auf deutschen Binnenwasserstraßen							
				darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
	2019	2020	Δ	2019	2020	Δ	Anteil an der Gütermenge	
	Mio. t		%	Mio. t		%	2019	2020
Insgesamt	205,1	188,0	-8,3	124,3	111,3	-10,5	60,6	59,2
davon								
Binnenverkehr	53,0	50,0	-5,6	17,3	15,3	-11,8	32,7	30,5
Versand in das Ausland	48,9	49,0	0,2	27,1	27,6	1,7	55,5	56,4
Empfang aus dem Ausland	90,5	78,5	-13,2	71,6	62,1	-13,3	79,1	79,1
Durchgangsverkehr	12,7	10,5	-17,4	8,3	6,3	-23,4	64,9	60,1
Grenzüber. Verkehr insg.	152,1	138,0	-9,3	107,0	96,0	-10,2	70,4	69,6

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Der Seehafen-Hinterlandverkehr war im Jahr 2020 ebenfalls in nahezu allen Bereichen von Rückgängen geprägt (siehe Tabellen 15 und 16); einzig die Beförderungsmenge im grenzüberschreitenden Versand legte im Vergleich zum Jahr 2019 zu (+1,7 %). Die innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehre, die Verkehre von ausländischen Seehäfen zu deutschen Häfen und die Durchgangsverkehre wiesen im Vorjahresvergleich allesamt zweistellige prozentuale Mengen- und Leistungsrückgänge auf. Insgesamt belief sich die Beförderungsmenge auf deutschen Wasserstraßen im Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2020 auf rund 111,3 Mio. t. Dies waren rund 13,0 Mio. t bzw. rund 10,5 % weniger als im Jahr 2019. Die Verkehrsleistung im Seehafen-Hinterlandverkehr reduzierte sich im Vorjahresvergleich um rund 3,8 Mrd. tkm bzw. rund 13,0 % auf rund 25,7 Mrd. tkm. Der Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs an der Gesamtbeförderungsmenge der Binnen-

Seehafen-Hinterlandverkehr

schifffahrt auf deutschen Wasserstraßen betrug damit im Jahr 2020 rund 59,2 % (2019: 60,6 %), bezogen auf die Gesamtverkehrsleistung lag er bei rund 55,5 % (2019: 58,0 %).

Tabelle 16: Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen nach Hauptverkehrsverbindung und Seehafen-Hinterlandverkehrsanteilen

Hauptverkehrsverbindung	Verkehrsleistung auf deutschen Binnenwasserstraßen							
				darunter: Seehafen-Hinterlandverkehr				
	2019	2020	Δ	2019	2020	Δ	Anteil an Verkehrsleistung	
	Mrd. tkm		%	Mrd. tkm		%	2019	2020
Insgesamt	50,9	46,3	-9,0	29,5	25,7	-13,0	58,0	55,5
davon								
Binnenverkehr	10,3	9,8	-4,1	2,8	2,5	-11,1	27,4	25,4
Versand in das Ausland	12,9	13,0	0,5	6,9	6,8	-2,4	53,5	52,0
Empfang aus dem Ausland	19,6	16,8	-14,0	14,5	12,4	-14,5	73,9	73,4
Durchgangsverkehr	8,2	6,7	-18,3	5,4	4,1	-23,4	65,6	61,5
Grenzüber. Verkehr insg.	40,7	36,5	-10,2	26,7	23,2	-13,2	65,7	63,6

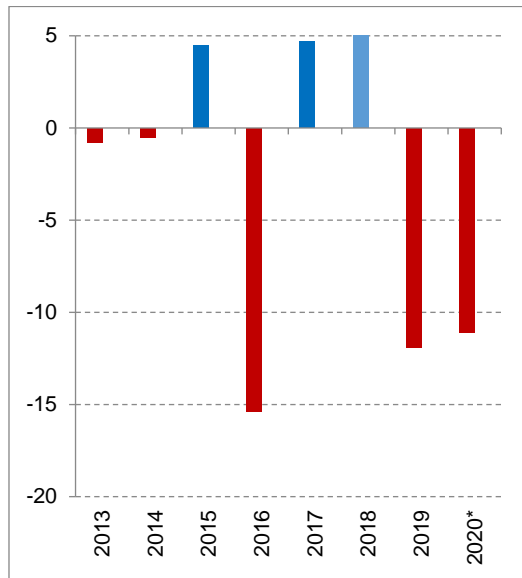
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

5.2 Betriebswirtschaftliche Entwicklungen

Vor dem Hintergrund des starken Rückgangs der Transportnachfrage sanken die Umsätze im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“ nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 11,1 %, nachdem sie bereits im Jahr 2019 deutlich zurückgegangen waren (-11,9 %). Der Nachfragerückgang, der zu einem hohen Kapazitätsüberangebot führte, spiegelte sich über das gesamte Jahr 2020 in einem sehr starken Wettbewerbs- und Preisdruck wider, der nicht auf das Rheingebiet beschränkt blieb, sondern ebenso andere Wasserstraßengebiete erfasste. Im Rahmen von Marktgesprächen des Bundesamtes sprachen Binnenschiffsunternehmen von zum Teil sehr hohen Nachlässen beim Abschluss neuer Vertragsfrachten im Vergleich zur Vorjahr. Die Frachtraten am Spotmarkt deckten mitunter kaum noch die anfallenden Betriebskosten. Nicht wenige Unternehmen berichteten von längeren Warte- und Liegezeiten aufgrund fehlender Anschlussladungen. Teilweise wurden Schiffe vorübergehend aus der Fahrt genommen; mitunter wurde diese Zeit für Wartungs- und Reparaturzwecke genutzt. Angesichts einer sehr schlechten Auftragslage nahm ein Teil der Binnenschifffahrtsunternehmen staatliche Hilfsmaßnahmen zur Überbrückung von Liquiditätsengpässen in Anspruch, beispielsweise steuerliche Erleichterungen und Hilfskredite. Nicht wenige Unternehmen beantragten für Teile ihrer Beschäftigten Kurzarbeit.

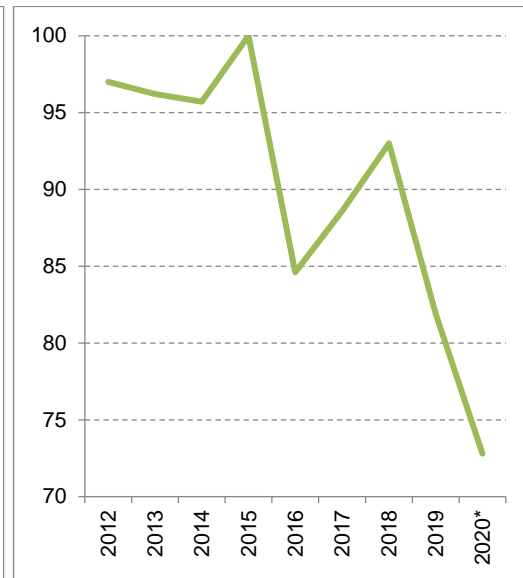
Frachten- und Umsatzentwicklung

Abbildung 31: Umsatzentwicklung im Wirtschaftszweig „Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt“, Veränderung ggü. Vorjahr in %



* Vorläufiger Wert.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Abbildung 32: Entwicklung der Umsätze in der deutschen Binnenschifffahrt seit 2012, Index (2015=100)

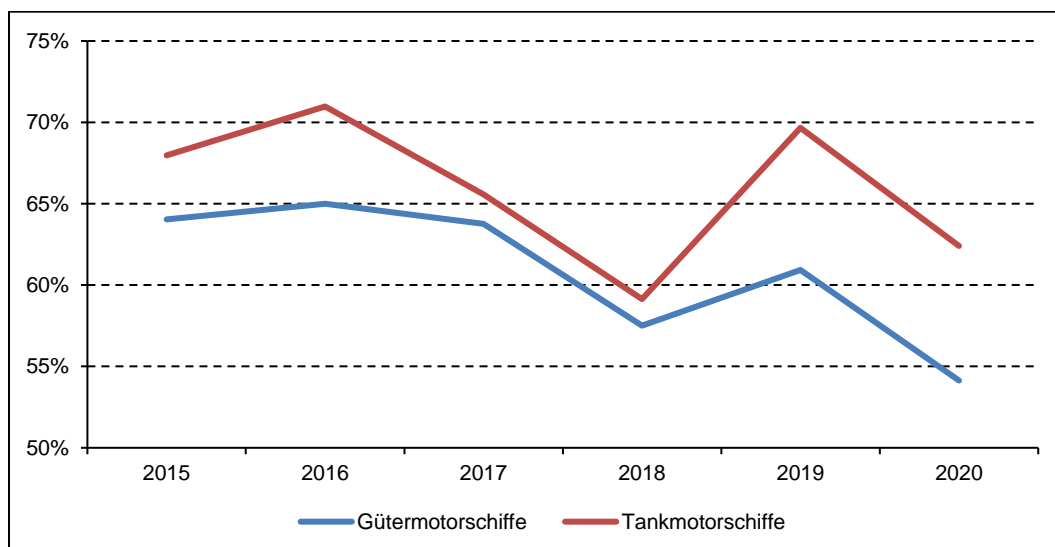


* Vorläufiger Wert.
Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Darstellung.

Die hohen Auftragsrückgänge und das damit einhergehende Überangebot an Schiffsraum spiegeln sich im Jahr 2020 in einem deutlichen Rückgang der gewichtsmäßigen Auslastung der Binnenschiffe wieder. Dies galt insbesondere für die Trockengüterschifffahrt und hier vor allem für die im Rheingebiet eingesetzten großen Schiffseinheiten, die zu einem hohen Anteil unter niederländischer Flagge fahren, sowie Koppelverbände. Mit durchschnittlich rund 54,1 % wiesen Gütermotorschiffe im Jahr 2020 die niedrigste gewichtsmäßige Auslastung der letzten Jahre auf (siehe Abbildung 33). Bei Tankmotorschiffen sank die durchschnittliche Auslastung von rund 69,7 % im Jahr 2019 um rund 7,3 Prozentpunkte auf rund 62,4 % im Jahr 2020.

Gewichtsmäßige Auslastung der Binnenschiffe

Abbildung 33: Gewichtsmäßige Auslastung ausgewählter Schiffsarten seit 2015 in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Die Umsatzrückgänge in der Binnenschifffahrt vollzogen sich im Jahr 2020 vor dem Hintergrund eines weiteren Anstiegs der Personalaufwendungen. So sah der gültige Tarifvertrag in der Güterbinnenschifffahrt für den Zeitraum vom 01.03.2020 bis zum 31.03.2021 eine weitere Lohnerhöhung von rund 1,7 % vor. Darüber hinaus stiegen die dispositiven und administrativen Aufwände deutlich. So wirkten sich beispielsweise Einschränkungen von Betriebszeiten an einigen Schleusen im Zuge der Corona-Pandemie oder vergleichsweise lange Wartezeiten an Containerterminals in Rotterdam und Antwerpen (s.u.) zeitweise stark auf Personalplanungen und -einsätze aus. Gleiches galt für Verzögerungen beim Schichtwechsel des fahrenden Personals aufgrund zeitweise bestehender Ein- und Ausreisebeschränkungen. Die Implementierung und Einhaltung von Corona-Schutzmaßnahmen (Corona-Tests, Schutzausrüstungen etc.) führten in den meisten Binnenschiffsunternehmen ebenfalls zu Mehrkosten. Für eine gewisse Entlastung bei den Betriebskosten der Binnenschifffahrtsunternehmen sorgten im Jahr 2020 zwischenzeitlich die stark gesunkenen Gasölpreise aufgrund eines Verfalls der Notierungen an den Rohölmärkten; aufgrund bestehender Gasölklauseln wirkte sich dies in der Regel jedoch nicht ertragssteigernd aus. Im Durchschnitt sanken die Gasölpreise im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 16,9 %. Seit dem Herbst 2020 befinden sich die Gasölpreise tendenziell wieder im Steigen; im 1. Halbjahr 2021 legten sie deutlich zu.

Kosten

Aufgrund einer schlechten Auftragslage beantragten im Jahr 2020 nicht wenige Binnenschiffsunternehmen für ihr Personal Kurzarbeit, überwiegend für Beschäftigte im kaufmännischen Bereich und im Umschlagsbereich. Zur Eindämmung des Infektionsrisikos nutzten zahlreiche Beschäftigte die gebotenen Möglichkeiten der mobilen Arbeit – des Öfteren unter Inkaufnahme technisch bedingter Verzögerungen bei der Kommunikation und beim Datenaustausch. Bestimmte betriebliche Abläufe und Entscheidungsprozesse machten daher vielfach weiterhin Präsenzen vor Ort erforderlich. Zu Behinderungen kam es nach Unternehmensangaben vor allem in der ersten Jahreshälfte 2020 aufgrund von Aus- und Einreisebeschränkungen. Dies galt insbesondere im Zusammenhang mit dem Wechsel von ausländischen, häufig aus Mittel- und Osteuropa stammenden Schiffsbesatzungen. Da Beschäftigte aus einzelnen dieser Staaten zeitweise Probleme hatten, Ausreisegenehmigungen zu erhalten, oder bei Heimreisen in eine 14-tägige Quarantäne gerieten, kam es mitunter zu Verzögerungen beim Schichtwechsel des fahrenden Personals. Fallweise mussten dringend benötigte Bordmitglieder über Drittstaaten nach Deutschland einreisen. Darüber hinaus berichteten Binnenschifffahrtsunternehmen von Einschränkungen bei Landgängen des Bordpersonals im Rahmen grenzüberschreitender Verkehre. Teilweise durften Schiffsbesatzungen in ausländischen Häfen nicht an Land gehen oder Büros bzw. Gebäude an Lade- bzw. Entladestellen nicht betreten. Einige Binnenschiffsunternehmen ermöglichten kaufmännischen Beschäftigten aus benachbarten Ländern, Home-Office-Arbeitsplätze in deren Heimat einzurichten, um das Risiko, beim Grenzübergang in Quarantäne zu müssen, zu vermeiden. Aufgrund örtlich eingeschränkter Erreichbarkeit von Ämtern bestand nach Unternehmensangaben mitunter die

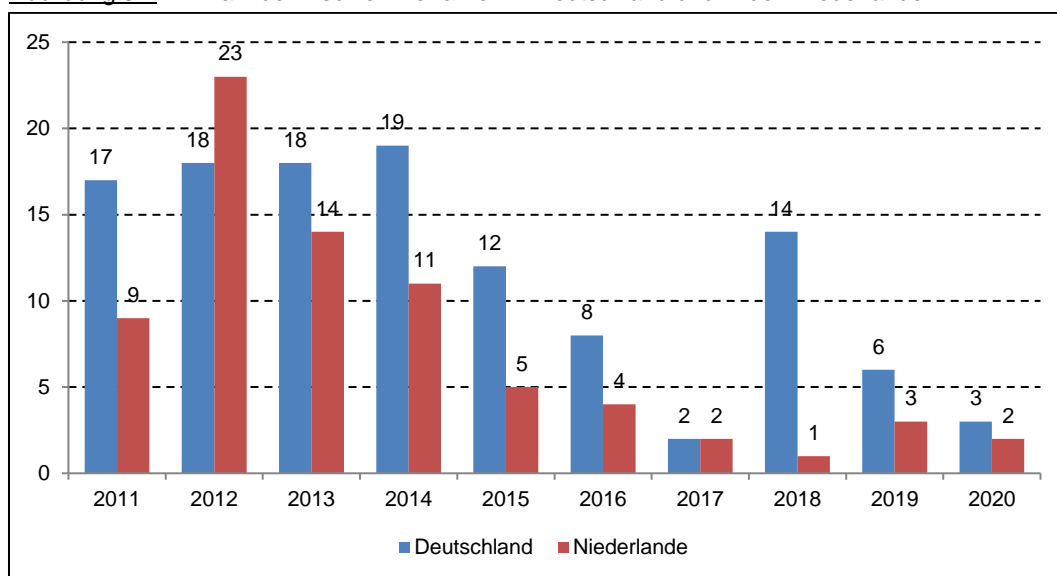
Personalsituation

Gefahr, dass Aufenthaltserlaubnisse einiger Beschäftigter nicht mehr rechtzeitig verlängert werden konnten. Einschränkungen unterlag ebenfalls die Aus- und Weiterbildung. So waren die Präsenzzeiten in der Berufsschule teilweise bis auf wenige Tage im Monat begrenzt. Die Planung und Durchführung von Weiterbildungen für das fahrende Personal (z.B. ADN oder Erweiterung von Schifffahrtspatenten) waren deutlich erschwert, da die zuständigen Einrichtungen nach Unternehmensangaben nur wenige freie Termine, beispielsweise für Prüfungen, anboten. Verzögerungen ergaben sich ferner beim Ausstellen der Dokumente zum Erhalt der Schiffsklasse. Häufig war es Schiffsinspektoren nicht möglich, zeitnah vor Ort die Überprüfungen vorzunehmen.

Die Anzahl der Insolvenzen in der gewerblichen deutschen Güterschifffahrt blieb trotz des hohen Umsatzrückgangs auf niedrigem Niveau (siehe Abbildung 34). Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes wurden im Jahr 2020 im Bereich „Güterbeförderungen in der Binnenschifffahrt“ insgesamt drei Insolvenzverfahren eröffnet. Dies war der zweitniedrigste Wert der letzten zehn Jahre. In den Niederlanden wurden im Jahr 2020 gegen zwei Binnenschiffsunternehmen Insolvenzverfahren eröffnet, eins weniger als im Jahr 2019.

Insolvenzverfahren

Abbildung 34: Anzahl der Insolvenzverfahren in Deutschland und in den Niederlanden



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

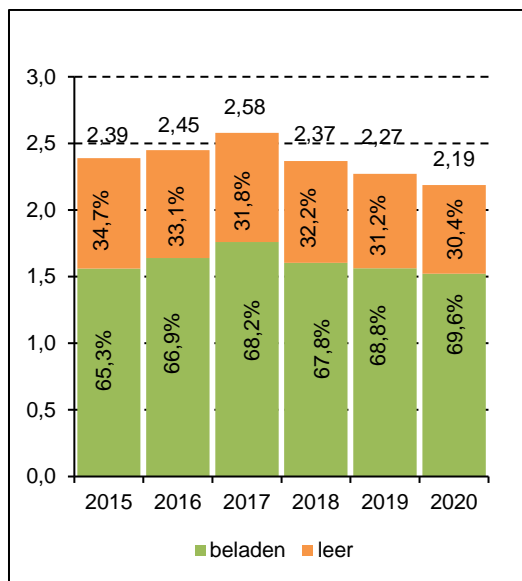
5.3 Kombiniertes Verkehr Straße – Wasserstraße

Das Containeraufkommen auf deutschen Wasserstraßen ging im Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie im Vergleich zum Jahr 2019 um rund 3,7 % auf rund 2,19 Mio. TEU zurück; dies war der niedrigste Wert der letzten Jahre (siehe Abbildung 35). Der Anteil der Leercontainer, die zumeist von den großen Seehäfen rheinaufwärts ins Hinterland befördert und dort für die maritime Containerschifffahrt beladen werden, an der Gesamtzahl der beförderten Standardcontainer lag im Jahr 2020 bei rund 30,4 %. Der Anteil von Leercontainern fiel daher im grenzüberschreitenden Empfang erneut höher aus als im

Containeraufkommen

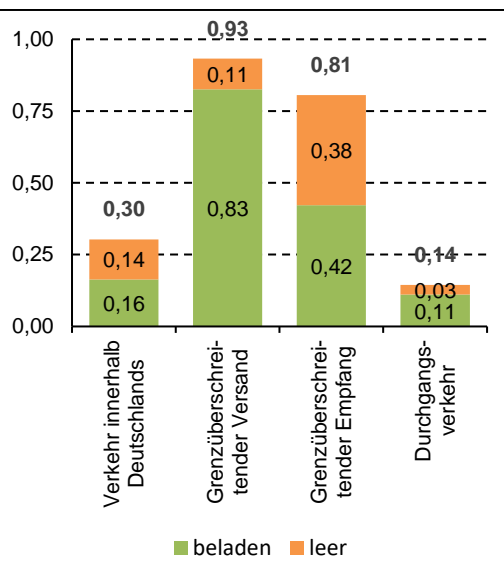
grenzüberschreitenden Versand. Insgesamt wurden im Jahr 2020 im grenzüberschreitenden Empfang rund 0,81 Mio. TEU befördert, davon rund 0,38 Mio. TEU unbeladen und rund 0,42 Mio. TEU beladen; im grenzüberschreitenden Versand waren es insgesamt rund 0,93 Mio. TEU, davon rund 0,83 Mio. TEU beladen (siehe Abbildung 36). Im Binnenverkehr wurden im Jahr 2020 rund 0,30 Mio. TEU transportiert, im Durchgangsverkehr, bei dem es sich vor allem um Verkehre zwischen den ARA-Häfen und Binnenhäfen in Frankreich bzw. der Schweiz handelt, rund 0,14 Mio. TEU.

Abbildung 35: Containerbeförderung nach Beladungszuständen in Mio. TEU



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Abbildung 36: Containerbeförderung nach Hauptverkehrsbeziehungen in 2020 in Mio. TEU

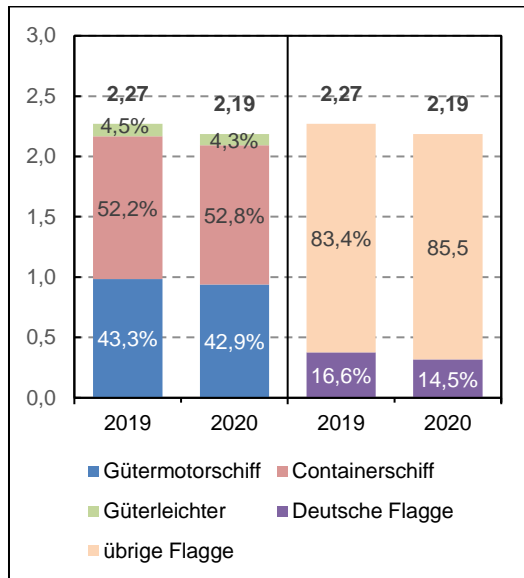


Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnung. Eigene Darstellung.

Binnenschiffe unter deutscher Flagge erreichten im Jahr 2020 einen Anteil von rund 14,5 % an den Containerbeförderungen auf deutschen Wasserstraßen; dies waren rund 2,1 Prozentpunkte weniger als im Jahr 2019. Die mit Abstand höchsten diesbezüglichen Anteile erreichen seit Jahren Binnenschiffe unter niederländischer Flagge. Nahezu keine Veränderungen zeigten sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr in Bezug auf die Verteilung der Containerumschläge auf die einzelnen Wasserstraßengebiete. Diese finden hauptsächlich auf dem Rhein mit seinen Nebenflüssen Mosel, Neckar und Main statt (siehe Abbildung 38). Insgesamt wurden im Jahr 2020 rund 79 % des gesamten Containerumschlags im Rheingebiet abgewickelt (2019: 78 %). Auf das Elbe- und Mittellandkanalgebiet entfielen im Jahr 2020 jeweils rund 6 % des bundesweiten Containerumschlags, auf das Wesergebiet rund 5 % und auf das westdeutsche Kanalgebiet rund 4 %.

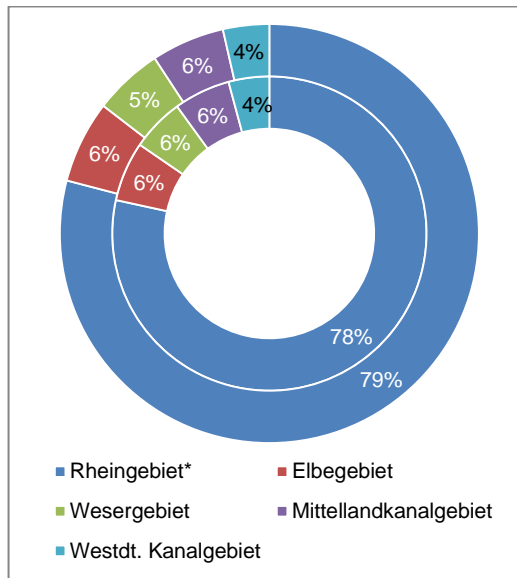
Flaggen- und Wasserstraßenanteile

Abbildung 37: Containerbeförderung nach Schiffsarten und Flaggen in Mio TEU, Anteile in %



Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen. Eigene Darstellung.

Abbildung 38: Containerumschlag in 2020 (äußerer Ring) und 2019 (innerer Ring) nach Wasserstraßengebieten, Anteile in %



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

Infolge der Abkühlung des globalen Handels im Zuge der Corona-Pandemie waren die Containerverkehre im Jahr 2020 in nahezu allen Bereichen von Rückgängen geprägt (siehe Tabelle 17); einzig im grenzüberschreitenden Versand zeigten sich im Vorjahresvergleich Zuwächse bei der Tonnage der beförderten Container (+7,3 %) und der Anzahl der beförderten Standardcontainer (+2,6 %). Insbesondere im Maschinenbau, in der Automobilindustrie sowie im Fashionbereich kam es zeitweise zu deutlichen Auftrags- und damit einhergehenden Umschlagsrückgängen. Das Weihnachtsgeschäft ließ jedoch die Containerumschläge wieder deutlich ansteigen. Vor allem E-Commerce-Artikel aus Fernost für die Konsumgüterindustrie wurden ins Hinterland befördert. Positiv entwickelte sich zudem die Transportnachfrage für Rohholzwaren, z.B. Fichtenstämme, die in Containern über die ARA-Häfen nach Übersee verschifft wurden. Insgesamt sank die Tonnage der auf deutschen Wasserstraßen beförderten Container im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um rund 1,7 % auf rund 20,9 Mio. t. Die Anzahl der beförderten Ladungsträger nahm um rund 6,1 % auf knapp 1,4 Mio. ab, die Anzahl der beförderten Standardcontainer um rund 3,7 % auf knapp 2,2 Mio. TEU. Die höchsten prozentualen Rückgänge verbuchten dabei die Durchgangsverkehre.

Hauptverkehrsverbindungen

Tabelle 17: Containerbeförderungen nach Verkehrsbeziehungen im Jahr 2020

	Insgesamt	Binnenverkehr	Empfang aus dem Ausland	Versand in das Aus- land	Durch- gangsverkehr
Beförderungsmenge (Mio. t) ¹	20,88	2,38	5,57	11,21	1,72
Anzahl der Ladungsträger (in Mio.)	1,35	0,19	0,5	0,58	0,09
TEU (in Mio.)	2,19	0,30	0,81	0,93	0,14
	<i>Veränderung 2020 ggü. 2019 in %</i>				
Beförderungsmenge ¹	- 1,7	- 2,9	- 12,7	7,3	- 12,6
Anzahl der Ladungsträger	- 6,1	- 12,2	- 8,4	- 0,4	- 14,2
TEU	- 3,7	- 9,0	- 6,4	2,6	- 13,3

¹ Ohne Eigengewichte der Ladungsträger.

Quelle: Statistisches Bundesamt. Eigene Berechnungen.

Mit einem Volumen von knapp 2,1 Mio. TEU entfielen im Jahr 2020 rund 95 % des gesamten Containeraufkommens auf deutschen Wasserstraßen auf Seehafen-Hinterlandverkehre (2019: 93,8 %), hauptsächlich auf Verkehre zwischen deutschen Binnenhäfen und den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. Insgesamt wurden im Rahmen dieser Verkehre im Jahr 2020 im Hinterland Rotterdams rund 974,0 Tsd. TEU und im Hinterland Antwerpens rund 719,7 Tsd. TEU mit dem Binnenschiff befördert (siehe Tabelle 18). Die Seehäfen Amsterdam und Zeebrügge sind für die deutsche Containerbinnenschifffahrt von vergleichsweise geringer Bedeutung. Nach Erkenntnissen des Bundesamtes aus Marktbeobachtungsgesprächen unterlagen die Containerumschläge in Rotterdam und Antwerpen im Jahr 2020 zeitweise einer sehr hohen Volatilität. Teilweise kam es bei der Abfertigung von Binnenschiffen an Containerterminals der Seehäfen zu langen Wartezeiten. Diese beliefen sich in Rotterdam teilweise auf 65 und mehr Stunden, in Antwerpen auf bis zu 39 Stunden. Um Linienverkehre planmäßig aufrecht erhalten zu können, mussten Binnenschiffverkehrsunternehmen in der Folge teilweise zusätzliche Schiffe chartern – mit negativen Auswirkungen auf die Ertragslage. Im Vergleich zu den internationalen Verkehren sind Containerbeförderungen im innerdeutschen Seehafen-Hinterlandverkehr von geringerer Bedeutung. Insgesamt beliefen sich diese im Jahr 2020 auf rund 303,1 Tsd. TEU. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies eine Abnahme um rund 9,0 %. Mit Aufkommensmengen von rund 143,2 Tsd. TEU bzw. rund 51,2 Tsd. TEU entfiel das Gros dieser Verkehre im Jahr 2020 weiterhin auf Hamburg und die Bremischen Häfen.

Seehafen-
Hinterlandverkehre

Tabelle 18: Containerbinnenschiffsverkehr (Seehafen-Hinterlandverkehr) in den Jahren 2019 und 2020 nach Hauptverkehrsverbindungen in 1.000 TEU

Hauptverkehrsverbindung	2019	2020	Differenz	
			absolut	in %
Binnenverkehr	333,0	303,1	-29,9	-9,0
darunter:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Hamburg	143,8	143,2	-0,6	-0,4
Deutsche Binnenhäfen <=> Bremen/Bremerhaven	48,9	51,2	2,3	4,7
Grenzüberschreitender Containerbinnenschiffsverkehr	1.770,7	1738,5	-32,2	-1,8
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> andere ausl. Binnenhäfen	33,3	31,2	-2,1	-6,3
Deutsche Binnenhäfen <=> ZARA-Häfen	1.737,4	1707,3	-30,1	-1,7
davon:				
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Antwerpen	745,6	719,7	-25,9	-3,5
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Rotterdam	987,5	974,0	-13,5	-1,4
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Amsterdam	3,6	1,4	-2,2	-61,1
Deutsche Binnenhäfen <=> Seehafen Zeebrügge	0,6	12,2	11,6	1.933,3
Durchgangsverkehr	167,0	144,7	-22,3	-13,3

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 2021

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
