



FACTS AND FIGURES 2015

**Kombinierter
Verkehr**

**Berichtsjahr
2014**



Thore Arendt, Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied SGKV e.V.



Diana Fieberg, Projektmanagerin
SGKV e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder,

auch in diesem Jahr freuen wir uns, Ihnen die wichtigsten Statistiken und Kennzahlen rund um den Kombinierten Verkehr als „Facts and Figures 2015“ für das Berichtsjahr 2014 zu präsentieren. Auf über zwanzig Seiten bietet der Bericht einen großen und detailreichen Wissensfundus, zusammengetragen aus verschiedenen statistischen Quellen, um Sie bei Ihrer täglichen Arbeit zu unterstützen und wichtige, aktuelle Informationen für die Planung multimodaler Verkehrsketten präzise und kompakt zur Verfügung zu stellen.

Zusammenfassend ist zu konstatieren, dass der Kombinierte Verkehr auch im Jahr 2014 ein deutliches Plus von 1,6% erzielen konnte und somit weiterhin seit 2011 über dem Rekordjahresniveau von 2008 liegt. Dieses Ergebnis ist jedoch etwas weniger dynamisch aufgrund der insbesondere streikbedingten Verluste im Schienengüterverkehr als im Vorjahr, in welchem ein Wachstum von 3,7% erreicht wurde. Während der KV Schiene/Straße Einbußen von rund -2,8% verbuchte, konnte der KV Wasserstraße/Straße mit einem Umschlagsplus von 7,9% deutlich zulegen. Sowohl der Zuwachs um 6,8% im Umschlag von 40-Fuß-Containern als auch die enorme Umschlagssteigerung der Containerzwischenklasse von 20 bis 40 Fuß mit 238% in der Tonnage können darauf zurückgeführt werden. Insbesondere die Wasserstraßengebiete entlang der Weser (+16,4%), des Mittellandkanals (+14,2%) sowie des Rheins (+7,2%) erzielten Steigerungen im Transport von Containern. Hingegen hat der Umschlag von Containern und Wechselbehältern im schienenseitigen KV Verluste erlitten. Lediglich der Transport von Trailern hat sich etwas erhöht. Der schienenseitige Seehafen-Hinterlandverkehr stagnierte im Berichtsjahr während der wasserseitige Seehafen-Hinterlandverkehr deutliche Zuwächse erzielte. Zudem konnten sowohl im kontinentalen als auch im maritimen Verkehr Wachstumsraten von jeweils über 2% erzielt werden.

Zusätzlich bietet der Bericht zwei Exkurse zu den Themenfeldern Gefahrgut und Emissionen sowie Ladungsdiebstahl.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Thore Arendt

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied SGKV e.V.

Diana Fieberg

Projektmanagerin SGKV e.V.

Editorial	01
Inhalt	02
1. Entwicklung des Güterverkehrs	03
1.1 Straßengüterverkehr	05
1.2 Schienengüterverkehr	06
1.3 Binnenschifffahrt	07
1.4 Seeverkehr	09
1.5 Gütergruppen (NST-2007)	10
2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs	11
2.1 KV Schiene/Straße (unbegleitet & RoLa)	13
2.2 KV Wasserstraße/Straße (unbegleitet)	15
2.3 KV Seehafen-Hinterlandverkehr	16
2.4 KV Seeverkehr (RoRo & LoLo)	18
2.5 KV-Operateure	19
2.6 Intermodale Terminalkarte	22
3. Exkurs: Gefahrgut und Emissionen	24
4. Exkurs: Ladungsdiebstahl	25
5. Ausblick	26
Impressum	27

Abkürzungen:

KV = Kombiniertes Verkehr
RoLa = Rollende Landstraße
RoRo = Roll-on Roll-off
LoLo = Lift-on Lift-off

Version 1.1, Anpassung Seite 11, geä. am 25.01.2016

I. Entwicklung des Güterverkehrs

Der Güterverkehr hat sich nach dem konjunkturellen Einbruch im Jahr 2009 weitestgehend positiv entwickelt. Mit Ausnahme des Schienengüterverkehrs konnten die betrachteten Verkehrsträger Zuwächse im Berichtsjahr 2014 erzielen.

Abb. I.1 & Tab. I.1: Aufgrund der guten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung konnten 2014 rund 2,9% mehr Mengen transportiert werden als im Vorjahr. Auch die Güterverkehrsleistung stieg insgesamt um 2,2%. Das Wachstumsplus vom Vorjahr (Menge +1,6%, Leistung +1,9%) konnte 2014 somit deutlich übertroffen werden. Der Güterverkehr überschritt 2014 erstmals das Rekordjahresniveau von 2008. Sowohl der Straßengüterverkehr in- und ausländischer Fahrzeuge mit 3,8% als auch der Seeverkehr mit 2,1% Wachstum trugen zu dem positiven Gesamtergebnis bei. Das Transportaufkommen im Straßengüterverkehr überschritt 2014 erstmals das Rekordjahresniveau von 2008. Demgegenüber fuhr der Eisenbahnverkehr nach dem Peak vom Vorjahr (+2,1%) einen Verlust von -2,3% ein und fiel damit 2014 wieder unter das Jahresniveau von 2008. Die Binnenschifffahrt verzeichnete im Berichtsjahr einen geringen Zuwachs von ca. 0,7% und konnte somit den stetigen Wachstumstrend seit 2011 fortsetzen.

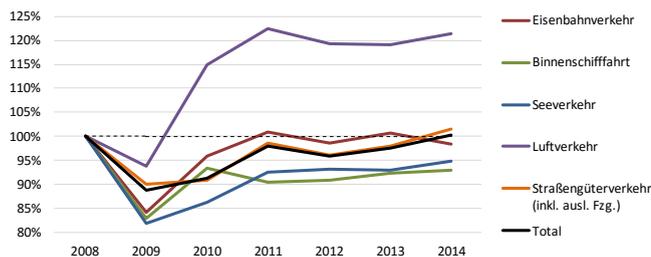


Abb. I.1: Entwicklung der Beförderungsmengen im Güterverkehr (Basisjahr 2008)

Das positive Ergebnis in der Beförderungsleistung wurde ebenfalls maßgeblich durch das deutliche Plus im Straßengüterverkehr (+3,5%) geprägt. Im Schienengüterverkehr stagnierte die Transportleistung während in der Binnenschifffahrt (-1,6%) und per Rohöl-Rohrleitungen (-3,5%) Rückgänge in der Beförderungsleistung verzeichnet wurden.

Menge/Leistung	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Entw. in % 2013 - 2014
Beförderungsmenge in 1.000 t								
Eisenbahnverkehr	371.298	312.087	355.715	374.737	366.140	373.738	365.003	-2,34
Binnenschifffahrt	245.674	203.868	229.607	221.966	223.170	226.864	228.489	0,72
Seeverkehr	316.651	259.445	272.868	292.788	295.103	293.999	300.120	2,08
Luftverkehr	3.621	3.398	4.164	4.436	4.317	4.315	4.396	1,88
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)	91.069	88.405	88.842	86.572	87.898	87.332	87.728	0,45
Straßengüterverkehr (inkl. ausl. Fzg.)	3.438.400	3.094.200	3.126.600	3.390.500	3.306.700	3.366.700	3.493.100	3,75
Total	4.466.713	3.961.403	4.077.796	4.370.999	4.283.328	4.352.948	4.478.836	2,89
Beförderungsleistung in Mill. tkm								
Eisenbahnverkehr	115.652	95.834	107.317	113.317	110.065	112.613	112.629	0,01
Binnenschifffahrt	64.057	55.497	62.278	55.027	58.488	60.070	59.093	-1,63
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)	15.670	15.950	16.259	15.623	16.207	18.180	17.541	-3,51
Straßengüterverkehr (inkl. ausl. Fzg.)	460.100	414.600	440.600	457.600	447.000	452.900	468.900	3,53
Total	655.479	581.881	626.454	641.567	631.760	643.763	658.163	2,24

Tab. I.1: Entwicklung der Beförderungsmenge und -leistung je Verkehrsträger

Abb. I.2 & I.3: Der Modal Split im Güterverkehr in Deutschland weist kaum Veränderungen zum Vorjahr auf. Den größten Anteil sowohl in der Beförderungsmenge (78%) als auch in der Transportleistung (70%) umfasst der Straßengüterverkehr. Mit großem Abstand folgt an zweiter Stelle der Schienengüterverkehr mit einem Anteil von ca. 8% an der Transportmenge und rund 18% an der Verkehrsleistung. In der Binnenschifffahrt transportierte Güter erreichten einen Anteil von rund 5% im Aufkommen und von nunmehr 9% in der Beförderungsleistung. Der Seeverkehr wies einen Aufkommensanteil von 7% im Berichtsjahr auf.

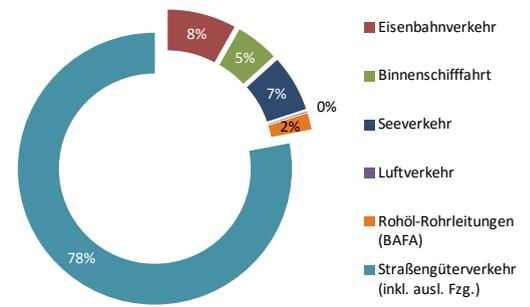


Abb. I.2: Güterverkehr in Deutschland, Beförderungsmenge 2014

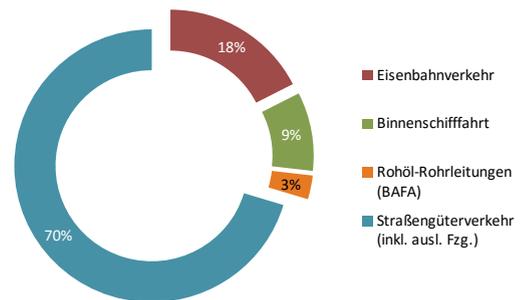


Abb. I.3: Güterverkehr in Deutschland, Beförderungsleistung 2014

Die **Beförderungsmenge** bzw. das **Verkehrsaufkommen** beschreibt die Menge der transportierten Güter in Tonnen. Die **Beförderungs-** bzw. **Verkehrsleistung** ergibt sich aus der Multiplikation der transportierten Gütermenge in Tonnen (Aufkommen) mit der zurückgelegten Entfernung (in Kilometer). Die Verkehrsleistung, gemessen in Tonnenkilometer, beschreibt die erbrachte Leistung für jeden einzelnen Verkehrsträger am Verkehrsmarkt.

I. Entwicklung des Güterverkehrs

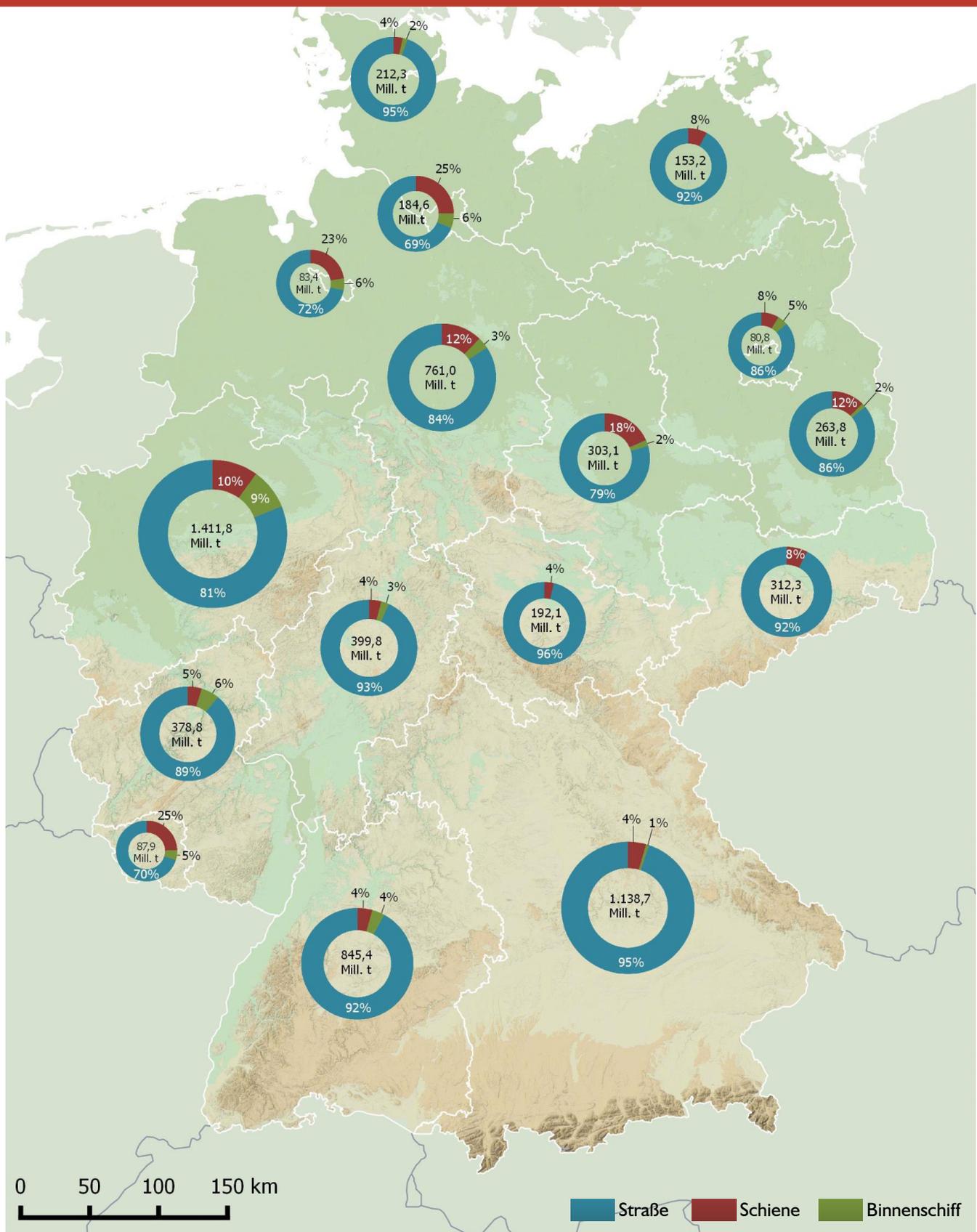


Abb. 1.4: Modal Split 2014 am Güterverkehr je Bundesland; Anteil je Verkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschiff) [%] am Gesamtvolumen genannter Verkehrsträger [Mill. t]

Quelle(n): Destatis 2015, Fachserie 8, Reihe I.1; Kraftfahrt-Bundesamt (KBA); eigene Darstellung

I.1 Straßengüterverkehr

Tab. I.1.1: Der Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen verzeichnete im Jahr 2014 ein deutliches Plus sowohl in der Beförderungsleistung mit rund 10,5% als auch in der Beförderungsmenge mit 4,3%. Im Vergleich zum Schienengüterverkehr und zur Binnenschifffahrt erzielte der Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen die höchsten Zuwächse im Berichtsjahr. Diese positive Entwicklung wurde durch die hohe Verkehrsnachfrage aus dem Bausektor aufgrund der milden Witterungsbedingungen zu Beginn des Berichtsjahres begünstigt. Die für den Bausektor durchgeführten Transporte finden vorwiegend im Nahbereich des Straßengüterverkehrs statt. Neben der Baukonjunktur sorgten zudem die streikbedingten Ausfälle im Bahntransport im Herbst 2014 für eine Verlagerung von Gütern auf den Lkw. Ebenfalls als Ursache für den Zuwachs im Straßengüterverkehr zu werten, waren die sinkenden Kraftstoffkosten zum Ende des Berichtsjahres.

Das Wachstum im Straßengüterverkehr deutscher Lkw liegt in dem Anstieg der Verkehre im Nah- und Regionalbereich begründet. Im Aufkommen wurde im Nahverkehrsbereich ein Plus von 3,9% sowie im Regionalbereich ein Anstieg von ca. 2,1% erreicht. Bezogen auf die Verkehrsleistung verzeichneten die Verkehre im Nahbereich ein höheres Wachstum mit ca. 5,8% als jene im Regionalbereich mit einem 3,4%-igen Anstieg. Demgegenüber nahmen die Verkehre in dem für den Kombinierten Verkehr relevanten Fernverkehrsbereich im Vergleich zum Vorjahr deutlich ab; im Verkehrsaufkommen mit rund -12,9% mehr als in der tonnenkilometrischen Leistung mit rund -11,2%. Dieses Ergebnis kann mit dem steigenden Wettbewerbsdruck aufgrund der EU-Osterweiterung begründet werden.

Zusätzlich ist zu konstatieren, dass der Binnenverkehr Zuwächse sowohl in der Menge (+4,1%) als auch in der Leistung (+2,5%) verzeichnete. Insbesondere der Transitverkehr war 2014 durch Verluste von -16,4% im Aufkommen sowie -18,8% in der Verkehrsleistung gekennzeichnet. Der Empfang aus dem Ausland nahm ebenfalls ab (Menge: -4,2%, Leistung: -3,5%).

Der Straßengüterverkehr inklusive ausländischer Fahrzeuge erzielte im Berichtsjahr Wachstumsraten von rund 3,8% in der Verkehrsmenge und ca. 3,5% in der Verkehrsleistung. Diese Steigerungsraten liegen unter denen des Straßengüterverkehrs nur deutscher Lkw.

Verkehrsart	2013		2014		Entw. 2013-2014	
	Menge 1.000 t	Leistung Mill. tkm	Menge 1.000 t	Leistung Mill. tkm	Menge %	Leistung %
Total (nur deutsche FZG)	2.926.300	280.700	3.052.072	310.142	4,30	10,49
Verkehr im Nahbereich	1.641.400	29.700	1.705.797	31.434	3,92	5,84
Verkehr im Regionalbereich	663.500	59.400	677.327	61.435	2,08	3,43
Verkehr im Fernbereich	621.400	191.600	541.034	170.155	-12,93	-11,19
Total (inkl. ausl. FZG)	3.366.700	452.900	3.493.100	468.900	3,75	3,53

Tab. I.1.1: Verkehrsmenge und -leistung im Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen nach Verkehrsbereichen, Straßengüterverkehr inkl. ausländischer Fahrzeuge zum Vergleich

Abb. I.1.1: Die Anteile der Hauptverkehrsverbindungen im Straßengüterverkehr deutscher Lkw waren 2014 ähnlich verteilt wie im Vorjahr. 58% der Gütermengen wurden im Nahbereich transportiert (2013: 56%), 23% im Regionalbereich (2013: 23%) und 19% im Fernbereich (2013: 21%). Die Entwicklung 2014 im Vergleich zum Vorjahresergebnis ging zugunsten des Straßengütertransports im Nahbereich.

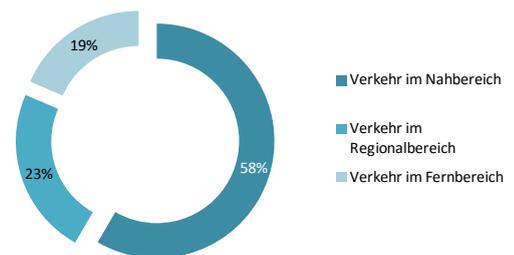


Abb. I.1.1: Straßengüterverkehr deutscher Lkw, Verkehrsaufkommen nach Verkehrsbereichen 2014

Abb. I.1.2: In der Verkehrsleistung gestaltet sich die Verteilung 2014 wie folgt: 65% im Fernbereich (2013: 68%), 23% im Regionalbereich (2013: 21%) und 12% im Nahbereich (2013: 11%). Hier konnten Zuwächse für den Regionalbereich und Nahbereich im Straßengüterverkehr verzeichnet werden.

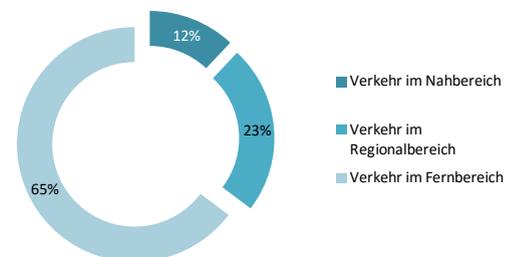


Abb. I.1.2: Straßengüterverkehr deutscher Lkw, Verkehrsleistung nach Verkehrsbereichen 2014

Nahbereich: bis 50 km
Regionalbereich: von 51 km bis 150 km
Fernbereich: über 150 km

I.2 Schienengüterverkehr

Tab. 1.2.1: Das im Vorjahr erzielte Plus mit rund 2,1% in den schienegebundenen Transportmengen wurde durch den Verlust im Berichtsjahr von -2,3% neutralisiert. Wie bereits festgestellt, sank der Schienengüterverkehr nach insgesamt zwei Peaks seit der Wirtschaftskrise 2009 wieder unter den Rekordwert von 2008. Dieses negative Ergebnis ist maßgeblich durch die Streikmaßnahmen der GDL im Herbst sowie durch die Folgen des Sturms Ela im Sommer 2014 beeinflusst. Neben einem Mengen- und Leistungsrückgang wurde auch das Image des Schienengüterverkehrs in Mitleidenschaft gezogen (BAG). Der Marktanteil verschob sich leicht zugunsten der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen laut Angaben der Deutschen Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes (Menge 2014: +0,7% auf insgesamt 39,3%, Leistung 2014: +3,3% auf insgesamt 33,6%).

Im Durchgangsverkehr konnte ein Wachstum von rund 4,2% im Jahr 2014 verzeichnet werden. Impulsgeber für das Plus der transportierten Mengen in das Ausland (+0,9%) war vor allem der Kombinierte Verkehr.

Abb. 1.2.1: Hinsichtlich der Hauptverbindungen im Schienengüterverkehr nimmt der Binnenverkehr mit 65% den größten Anteil ein. Anschließend folgen die schienenseitigen Hauptverbindungen „Empfang aus dem Ausland“ mit 17%, „Versand in das Ausland“ mit 13% sowie „Durchgangsverkehr“ mit nur 5% am gesamten Schienengüterverkehr.

	2013 in Mill. t	2014 in Mill. t	Entw. in % 2013-2014
Hauptverbindungen			
Transportmenge	373,7	365,0	-2,33
Frachtpflichtiger Güterverkehr	373,7	365,0	-2,33
Wagenladungsverkehr	373,7	365,0	-2,33
Binnenverkehr	247,5	238,7	-3,56
Versand in das Ausland	45,5	45,9	0,85
Empfang aus dem Ausland	62,9	61,9	-1,61
Durchgangsverkehr	17,8	18,5	4,15

Tab. 1.2.1: Schienengüterverkehr, Beförderungsmenge je Hauptverbindung

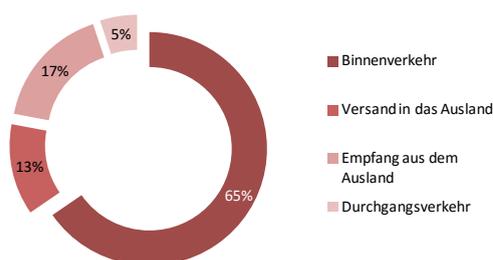


Abb. 1.2.1: Schienengüterverkehr, Verkehrsaufkommen nach Hauptverbindungen 2014

Tab. 1.2.2: Die tonnenkilometrische Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr stagnierte im Berichtsjahr (2013: +2,3%). Lediglich der Binnenverkehr verzeichnete Einbußen von -2,1%. Dahingegen erzielte der Transitverkehr ein Plus von rund 4,9% und damit - wie auch im Vorjahr - die höchsten Zuwächse im Vergleich der betrachteten Hauptverbindungen. Jedoch erbringt der Durchgangsverkehr eine wesentlich geringere Verkehrsleistung im Vergleich zu allen anderen Hauptverbindungen. Im inländischen Gütertransport werden die höchsten Werte in der Transportleistung erzielt.

Abb. 1.2.2: Die anteilige Darstellung der Hauptverkehrsverbindungen anhand der Verkehrsleistung gestaltet sich ähnlich derer der Beförderungsmenge. Zu 50% wurde die Verkehrsleistung durch den Binnenverkehr im Berichtsjahr erbracht, 21% durch dem Empfang aus dem Ausland, 18% durch den Versand in das Ausland sowie 11% durch Transitverkehre.

	2013 in Mill. tkm	2014 in Mill. tkm	Entw. in % 2013-2014
Hauptverbindungen			
Transportleistung	112.613	112.629	0,01
Binnenverkehr	57.585	56.387	-2,08
Versand in das Ausland	19.845	20.337	2,48
Empfang aus dem Ausland	23.727	23.887	0,67
Durchgangsverkehr	11.454	12.018	4,92

Tab. 1.2.2: Schienengüterverkehr, Verkehrsleistung je Hauptverbindung

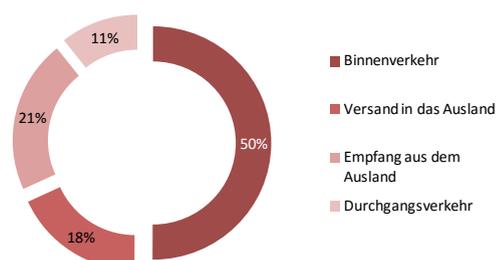


Abb. 1.2.2: Schienengüterverkehr, Verkehrsleistung nach Hauptverbindungen 2014

I.3 Binnenschifffahrt

Tab. I.3.1: Auch im Jahr 2014 konnte die Binnenschifffahrt ein positives Ergebnis erzielen. Die Transportmenge verzeichnete einen leichten Zuwachs von rund 0,7%, wofür vor allem die Entwicklung der Exporte (+5,8%) verantwortlich war. (Das Vorjahresergebnis war hingegen durch die positive Entwicklung im Import geprägt.) Als Impulsgeber diente die Zunahme des Containeraufkommens (Kombinierter Verkehr) in der Binnenschifffahrt im Berichtsjahr. Ebenfalls kann z.T. auch ein Verlagerungseffekt von der Bahn auf die Wasserstraße ursächlich sein. Des Weiteren wurden mehr Mengen an Erzen, Steine und Erden, Metalle und Metallerzeugnissen sowie chemischen Erzeugnissen transportiert.

Der Binnenverkehr erreichte ein Plus von 1,3%. Hohe Einbußen verzeichnete hingegen der Transitverkehr mit -6,5%. Ebenfalls gingen die transportierten Mengen im grenzüberschreitenden Empfang geringfügig zurück (-0,6%).

Abb. I.3.1: In der Binnenschifffahrt werden Mengen überwiegend aus Importverkehren (46%) generiert, gefolgt von Transportmengen im Binnenverkehr (24%), Mengen aus Exportverkehren (22%) und durch Transitverkehre (8%). Im Vergleich zum Jahr 2013 gibt es keine nennenswerten Veränderungen der Anteile. Der Transitverkehr hat im Vergleich zum Vorjahr einen Prozentpunkt zugunsten der Exportverkehre verloren.

	2013 in Mill. t	2014 in Mill. t	Entw. in % 2013-2014
Hauptverbindungen			
Transportmenge	226,9	228,5	0,70
Binnenverkehr	54,9	55,6	1,31
Versand in das Ausland	47,8	50,6	5,77
Empfang aus dem Ausland	104,5	103,9	-0,58
Durchgangsverkehr	19,7	18,4	-6,51

Tab. I.3.1: Binnenschifffahrt, Beförderungsmenge je Hauptverbindung

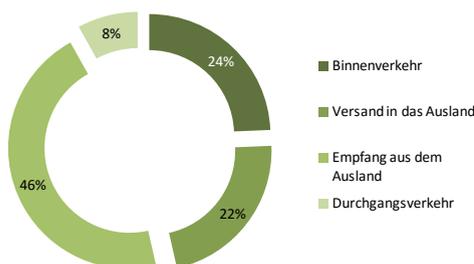


Abb. I.3.1: Binnenschifffahrt, Transportmenge nach Hauptverbindungen 2014

Tab. I.3.2 & Abb. I.3.2: Der deutschlandweit größte Binnenhafen Duisburg konnte im Berichtsjahr mit einem Plus von rund 6,0% auf 52,4 Mill. Tonnen weiter zulegen. Dieses Aufkommen entspricht mehr als der vierfachen Menge des zweitgrößten nationalen Hafens in Köln (12,0 Mill. Tonnen, +2,9%). Der Hamburger Hafen folgt auf Platz drei der größten Binnenhäfen mit einem Jahresplus von 9,4%. Auch Frankfurt/Main (+7,3%) und Karlsruhe (+3,1%) entwickelten sich positiv. Lediglich die Häfen Neuss, Bremen/Bremerhaven, Ludwigshafen, Mannheim und Gelsenkirchen verzeichneten Mengenverluste im Jahr 2014. Für Bremen/Bremerhaven geht damit der Abwärtstrend vom Vorjahr weiter. Die Häfen Neuss und Mannheim fuhren nach den hohen Wachstumsraten im Jahr 2013 von jeweils über 10% nun Verluste ein. Insgesamt wurden im Berichtsjahr in den zehn größten deutschen Binnenhäfen 118,6 Mill. Tonnen umgeschlagen, ein Plus von knapp 3% gegenüber dem Vorjahresergebnis.

	2013 in 1.000 t	2014 in 1.000 t	Entw. in % 2013-2014
Duisburg	49.444	52.431	6,04
Köln	11.682	12.017	2,87
Hamburg	10.664	11.671	9,44
Mannheim	8.753	8.495	-2,95
Ludwigshafen	7.594	7.276	-4,19
Neuss	7.590	7.083	-6,68
Karlsruhe	6.439	6.637	3,07
Bremen/Bremerhaven	4.888	4.658	-4,72
Frankfurt M	4.186	4.490	7,26
Gelsenkirchen	3.979	3.885	-2,37
Total	115.219	118.641	2,97

Tab. I.3.2: Güterumschlag der 10 größten Binnenhäfen

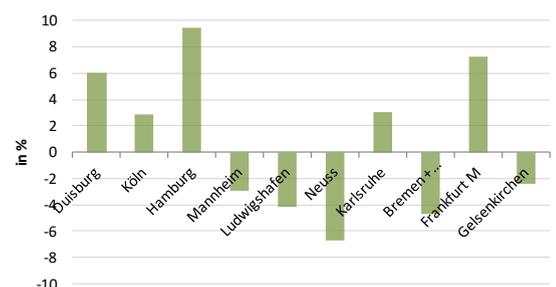


Abb. I.3.2: Entwicklung der 10 größten Binnenhäfen, Güterumschlag 2013 - 2014

I.3 Binnenschifffahrt

Binnenhafen	Land	2013 in TEU	2014 in TEU	Entw. in % 2013-2014
Duisburg	D	3,016,000	3,402,000	12.80
Rheincargo	D	1,210,000	1,232,945	1.90
Neuss-Düsseldorf	D	749,000	767,854	2.52
Nürnberg	D	710,247	728,227	2.53
Wien	A	480,000	477,123	-0.60
Köln	D	460,591	465,091	0.98
Dortmund	D	298,214	322,414	8.11
Enns	A	244,352	283,851	16.16
Linz/Donau	A	196,580	216,282	10.02
Regensburg und Passau	D	206,534	205,520	-0.49
Bonn	D	181,650	192,939	6.21
Krefeld	D	114,520	146,622	28.03
Wörth	D	145,306	143,378	-1.33
Mannheim	D	136,621	140,823	3.08
Emmerich RWT	D	127,367	135,636	6.49
Andernach	D	132,540	134,831	1.73
Minden	D	103,950	133,158	28.10
Basel	CH	104,945	123,494	17.67
Berlin (BEHALA)	D	109,594	116,126	5.96
Mainz	D	109,147	108,867	-0.26
Kehl	D	69,110	92,399	33.70
Stuttgart	D	83,026	85,613	3.12
Frankfurt/Main	D	74,087	83,021	12.06
Ludwigshafen	D	83,360	81,258	-2.52
Hannover	D	74,620	77,739	4.18
Braunschweig	D	60,543	60,278	-0.44
Halle/Saale	D	51,308	59,486	15.94
Dresden, Riesa, Torgau, Roßlau, Decin, Lovosice	D, CZ	37,381	41,848	11.95
Weil am Rhein	D	38,836	39,801	2.48
Deltaport	D	39,820	37,271	-6.40
Aschaffenburg	D	15,217	35,077	130.51
Karlsruhe	D	18,090	26,763	47.94
Magdeburg	D	10,700	15,800	47.66
Aken	D	15,295	6,934	-54.66
Trier	D	5,817	6,036	3.76
Kelheim/Donau	D	1,797	572	-68.17

Tab. I.3.3: Containerumschlag ausgewählter Binnenhäfen in Deutschland, Österreich und Schweiz

I TEU = I Twenty-foot Equivalent Unit

I.4 Seeverkehr

Tab. I.4.1: Im Gegensatz zum stagnierenden Vorjahresergebnis mit rund -0,4% konnte 2014 ein deutliches Plus von ca. 2,2% im Seeverkehr erzielt werden. Insbesondere der innerdeutsche Verkehr mit 8,5% trug zu diesem positiven Ergebnis bei und konnte somit die Einbußen vom Vorjahr (rund -3,9%) überkompensieren. Auch die Import- und Exportverkehre verzeichneten Zuwächse von jeweils über 2%.

	2013 in Mill. t	2014 in Mill. t	Entw. in % 2013-2014
Hauptverbindungen			
Total	297,6	304,1	2,17
Innerdeutscher Verkehr	7,0	7,6	8,48
Versand in das Ausland	122,7	125,5	2,24
Empfang aus dem Ausland	174,8	178,6	2,18

Tab. I.4.1: Seeschifffahrt, Beförderungsmenge je Hauptverbindung

Abb. I.4.1: Der innerdeutsche Verkehr hatte somit an den Hauptverbindungen in der Seeschifffahrt lediglich einen Anteil von rund 3% im Berichtsjahr. Demgegenüber nahm der Importverkehr den größten Anteil mit ca. 57% ein; der Exportverkehr folgte mit ungefähr 40%. Das Mengenverhältnis von rund 60 zu 40 im Empfang und Versand bleibt wie zum Vorjahr bestehen.

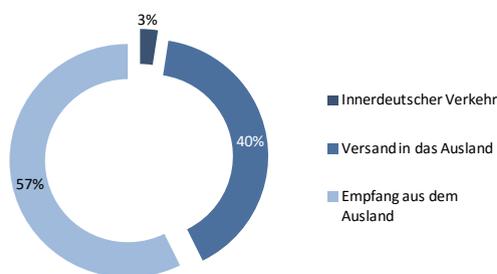


Abb. I.4.1: Seeschifffahrt, Transportmenge nach Hauptverbindungen 2014

Tab. I.4.2 & Abb. I.4.2: Die meisten seeseitigen Mengen in Deutschland schlug - wie auch im Vorjahr - der Hamburger Hafen mit 126 Mill. Tonnen in 2014 um; mit Abstand folgten Bremerhaven und Wilhelmshaven, trotz geringer Verluste beider Häfen zum Vorjahr. Besonders positive Ergebnisse erzielten die Häfen Rostock (+9,4%) und Brake (+11,8%). Dahingegen verzeichnete Puttgarden/F. den höchsten Verlust zum Vorjahr mit ca. -5,4%. Insgesamt fuhren die zehn größten Seehäfen Deutschlands ein Plus von rund 2,6% ein.

ZARA-Häfen: Zeebrugge (BE), Antwerpen (BE), Rotterdam (NL) und Amsterdam (NL)

	2013 in Mill. t	2014 in Mill. t	Entw. in % 2013-2014
Hamburg	120,6	126,0	4,48
Bremerhaven	54,5	53,6	-1,57
Wilhelmshaven	24,1	23,6	-1,88
Rostock	17,8	19,5	9,41
Lübeck	17,0	17,2	1,39
Bremen	12,6	12,8	1,58
Brunsbüttel	8,4	8,6	2,90
Brake	5,6	6,3	11,77
Bützfleth	5,3	5,6	5,38
Puttgarden/ F.	4,8	4,5	-5,37
Total	270,7	277,8	2,64

Tab. I.4.2: Containerumschlag der 10 größten Seehäfen (D)

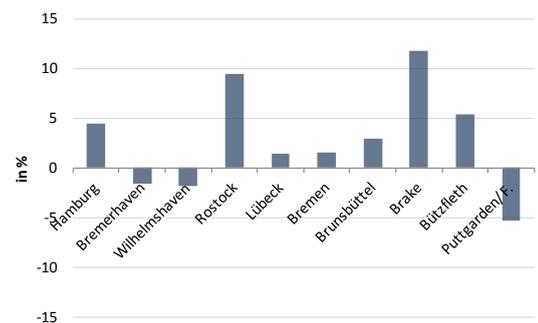


Abb. I.4.2: Entwicklung der 10 größten Seehäfen (D), Containerumschlag 2013-2014

Tab. I.4.3: Unter Einbezug der ZARA-Häfen wird vor allem die Bedeutung der Häfen Rotterdam und Antwerpen für die Seeschifffahrt als Hubs für Europa und auch weltweit ersichtlich. Beide Häfen verzeichneten Zuwächse im Berichtsjahr; Rotterdam rund 5,4% und Antwerpen ungefähr 4,7%. Ebenfalls konnten Hamburg, Zeebrugge und Lübeck LHG ein Plus im Containerumschlag erzielen. Indessen zeigten Wilhelmshaven, Amsterdam und Kiel hohe Verluste von jeweils mehr als -12% im Berichtsjahr. Der Containerumschlag im Bremerhaven sank im Vergleich zum Vorjahr um ca. -0,7%.

Seehafen	Land	2013 in TEU	2014 in TEU	Entw. in % 2013-2014
Rotterdam	NL	11.664.195	12.297.570	5,43
Hamburg (alle Terminals)	D	9.300.000	9.700.000	4,30
Antwerpen	B	8.578.269	8.977.738	4,66
Bremerhaven (EUROGATE)	D	5.809.455	5.769.779	-0,68
Zeebrugge	B	2.026.270	2.046.586	1,00
Lübeck LHG (inkl. Travemünde)	D	102.000	102.883	0,87
Wilhelmshaven	D	76.265	67.076	-12,05
Amsterdam	NL	65.089	57.000	-12,43
Cuxhaven	D	-	-	-
Kiel	D	29.406	25.870	-12,02

Tab. I.4.3: Containerumschlag ausgewählter Seehäfen in Deutschland, Belgien und Niederlande

Quelle(n): Destatis 2015, Fachserie 8, Reihe 5; SUT 7/2015 Containerticker S. 65f.; eigene Darstellung

I.5 Gütergruppen (NST-2007)

Gütergruppen (NST-2007)	Beförderungsmenge nach Güterabteilungen NST-2007 (in 1.000 Tonnen); Straße nur inländische Lkw											
	Straße			Schiene			Binnenschiff			Seeschiff		
	2013	2014	Entw. in % 2013-2014	2013	2014	Entw. in % 2013-2014	2013	2014	Entw. in % 2013-2014	2013	2014	Entw. in % 2013-2014
1 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	151.722	175.550	15,70	3.831	3.764	-1,75	17.202	16.901	-1,75	23.742	23.837	0,40
2 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	7.321	6.990	-4,52	43.568	41.273	-5,27	37.553	35.502	-5,46	37.522	37.773	0,67
3 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	915.158	933.416	2,00	51.659	51.462	-0,38	54.884	56.452	2,86	28.002	28.610	2,17
4 Nahrungs- und Genussmittel	310.815	311.478	0,21	2.078	2.112	1,66	9.088	9.684	6,56	22.155	23.278	5,07
5 Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	8.606	8.584	-0,25	16	20	25,67	21	23	7,39	4.863	4.272	-12,15
6 Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	112.920	116.293	2,99	9.725	9.155	-5,86	3.467	3.367	-2,89	18.570	16.559	-10,83
7 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	88.065	90.729	3,03	46.818	42.472	-9,28	38.658	37.578	-2,79	15.706	15.925	1,40
8 Chemische Erzeugnisse etc.	139.529	144.677	3,69	30.514	29.649	-2,83	22.575	23.374	3,54	28.392	28.805	1,45
9 Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	334.356	347.605	3,96	11.264	11.627	3,22	3.296	3.182	-3,46	5.901	6.769	14,70
10 Metalle und Metallzeugnisse	137.063	139.373	1,69	61.023	59.906	-1,83	11.180	12.066	7,92	14.333	18.735	30,71
11 Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	47.804	48.603	1,67	959	1.109	15,59	721	732	1,54	14.876	14.248	-4,22
12 Fahrzeuge	79.557	84.385	6,07	12.866	12.830	-0,29	961	1.014	5,50	11.611	11.882	2,33
13 Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	12.905	13.166	2,02	253	63	-75,07	332	508	53,12	7.395	4.947	-33,10
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	251.288	262.988	4,66	15.068	14.574	-3,28	12.078	12.265	1,55	5.667	5.993	5,74
15 Post, Pakete	41.726	43.772	4,90	-	-	-	-	-	-	6	13	118,24
16 Geräte und Material für die Güterbeförderung	80.449	85.992	6,89	3.877	4.293	10,72	1.394	1.637	17,47	112	190	69,21
17 Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	66.083	73.622	11,41	40	41	0,78	2	4	161,98	186	165	-11,34
18 Sammelgut	143.454	158.696	10,62	3.103	2.850	-8,13	-	0	-	1.121	942	-15,99
19 Gutart unbekannt	9.367	6.093	-34,95	75.119	75.926	1,07	13.443	14.195	5,60	53.838	57.177	6,20
20 Sonstige Güter a.n.g.	-	-	-	1.957	1.877	-4,09	9	6	-27,28	-	-	-
Total	2.938.189	3.052.072	3,88	373.738	365.003	-2,34	226.864	228.489	0,72	293.999	300.120	2,08

Tab. I.5.1: Entwicklung der Beförderungsmenge nach Gütergruppen (NST-2007)

Gütergruppen (NST-2007)	Beförderungsleistung im Inland nach Güterabteilungen NST-2007 (in Mill. tkm); Straße inklusive Ausland									
	Straße			Schiene			Binnenschiff			Entw. in % 2013-2014
	2013	2014	Entw. in % 2013-2014	2013	2014	Entw. in % 2013-2014	2013	2014		
1 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	20.210	21.403	5,90	1.486	1.486	-0,04	7.259	7.031	-3,15	
2 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	758	871	14,80	7.466	7.209	-3,44	8.939	7.921	-11,39	
3 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	26.973	28.048	3,99	12.584	12.447	-1,09	9.561	9.753	2,02	
4 Nahrungs- und Genussmittel	53.471	52.079	-2,60	1.129	1.182	4,75	2.846	2.985	4,90	
5 Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	2.027	1.924	-5,07	10	11	4,55	8	8	-5,78	
6 Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	20.988	21.051	0,30	4.925	4.907	-0,37	906	836	-7,70	
7 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	9.034	9.011	-0,26	10.819	10.443	-3,47	10.591	9.755	-7,89	
8 Chemische Erzeugnisse etc.	25.394	24.736	-2,59	9.747	9.500	-2,53	6.769	6.852	1,23	
9 Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	26.134	26.598	1,78	2.517	2.479	-1,52	1.076	1.046	-2,76	
10 Metalle und Metallzeugnisse	22.591	22.836	1,08	12.392	12.311	-0,65	3.502	3.956	12,96	
11 Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	9.003	9.054	0,58	376	447	19,02	250	257	2,56	
12 Fahrzeuge	14.062	13.787	-1,96	5.255	5.592	6,42	362	385	6,21	
13 Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	3.303	3.353	1,50	116	38	-67,44	90	144	59,80	
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	17.908	18.944	5,78	2.545	2.543	-0,09	3.693	3.669	-0,64	
15 Post, Pakete	7.572	7.909	4,46	-	-	-	-	-	-	
16 Geräte und Material für die Güterbeförderung	8.536	8.582	0,54	1.565	1.644	5,07	414	481	16,25	
17 Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	6.536	7.158	9,52	20	21	7,41	0	2	273,98	
18 Sammelgut	30.289	32.212	6,35	1.480	1.310	-11,49	-	0	-	
19 Gutart unbekannt	990	586	-40,83	37.609	38.554	2,51	3.803	4.011	5,47	
20 Sonstige Güter a.n.g.	-	-	-	572	504	-11,84	1	1	-34,41	
Total	305.781	310.142	1,43	112.613	112.629	0,01	60.070	59.093	-1,63	

Tab. I.5.2: Entwicklung der Verkehrsleistung nach Gütergruppen (NST-2007)

Tab. I.5.1 & I.5.2: Die Mengen im **Straßengüterverkehr** werden maßgeblich durch Bergbauerzeugnisse wie Erze, Steine und Erden generiert; zusätzlich erreichte die Gruppe „Sammelgut“ einen hohen Wert in der Verkehrsleistung. Sammelguttransporte werden überwiegend auf dem Verkehrsträger Straße durchgeführt. Ebenfalls finden diese Transporte im KV Schiene/Straße statt, jedoch in geringerem Umfang.

Den höchsten Anteil transportierter Mengen im **Schienengüterverkehr** nimmt die Gruppe „Gutart unbekannt“ ein. Dabei handelt es sich überwiegend um nicht identifizierbare Güter, die in Containern oder Wechselbehältern (KV-Ladeeinheiten) transportiert werden. Mit dem **Binnenschiff** werden in erster Linie Bergbauerzeugnisse befördert, jedoch in einem wesentlich geringeren Maße als im Straßengüterverkehr. Über ein Sechstel der transportierten Mengen im **Seeverkehr** konnte der Gütergruppe „Gutart unbekannt“ zugeordnet werden. Auffällig bei allen Verkehrsträgern ist der hohe Anteil an transportierten Massengütern insbesondere für den Bau- und Energiesektor sowie der hohe Anteil der Gütergruppe „Gutart unbekannt“ im Schienengüter- und Seeverkehr. Bei Letzteren handelt es sich vor allem um KV-relevante Ladeeinheiten.

2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

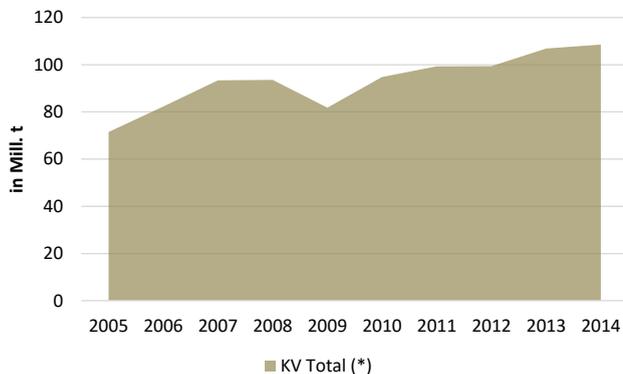


Abb. 2.1: Entwicklung des Kombinierten Verkehrs, Beförderungsmengen

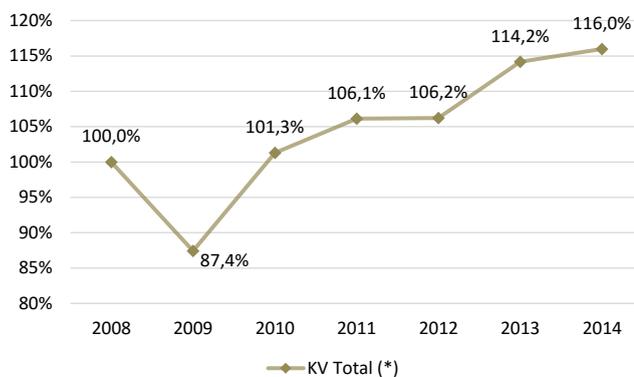


Abb. 2.2: Entwicklung des Kombinierten Verkehrs, Index 2008 = 100%

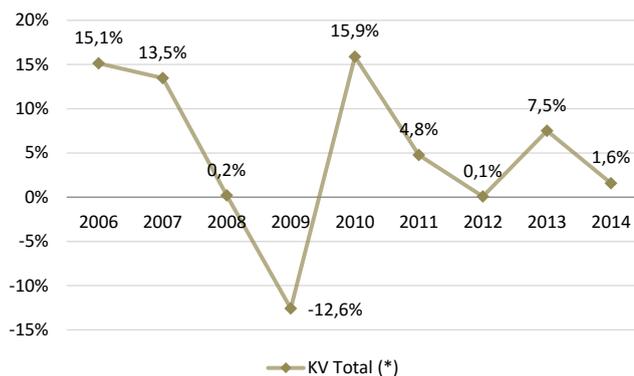


Abb. 2.3: Entwicklung des Kombinierten Verkehrs, Veränderung zum Vorjahr

(*) Die im Seeverkehr transportierten KV-Ladeeinheiten werden nicht berücksichtigt, um Doppelungen in den Daten durch die Seehafenhinterlandverkehre (per Schiene und per Binnenschiff) zu vermeiden. Auf Basis der Methodik der Datenerhebung (s. Methodik KV Statistisches Bundesamt) ist ein Anspruch auf Vollständigkeit ausgeschlossen. „KV Total“ setzt sich im vorliegenden Dokument wie folgt zusammen: Summe der transportierten Mengen in KV-Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter und Fahrzeuge (inkl. RoLa, ohne RoRo)) im Schienengüterverkehr und in der Binnenschifffahrt. Eine Untererfassung der Daten „KV Total“ ist aufgrund der fehlenden Daten zum Transport Seeschiff/Straße gegeben.

Abb. 2.1 & 2.2: Die Entwicklung der Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr (KV Total (*)) zeigt bis 2008 einen stetigen Anstieg. Nach dem konjunkturellen Einbruch im Jahr 2009 konnte sich der KV schneller als der Gesamtgüterverkehr wieder erholen und bereits 2010 die Beförderungsmengen vom Jahresniveau 2008 übersteigen. Seit 2010 weist der KV ausschließlich Wachstumsraten auf. Im Berichtsjahr 2014 wurden im KV 108,5 Mill. Tonnen transportiert.

Abb. 2.3: Diese Entwicklung wird auch bei der Betrachtung der Veränderungsrate zum Vorjahr deutlich. Die Wirtschaftskrise 2009 verursachte einen Mengenverlust von -12,6% zum Vorjahresergebnis. Anschließend konnte in dem Jahr 2010 eine sehr hohe Wachstumsrate von über 15% erzielt werden. Seit 2011 sind die Wachstumsraten weniger dynamisch. 2012 gab es in den KV-Beförderungsmengen per Schiene und Binnenschiff einen Wachstumseinbruch mit nur 0,1%. Im Berichtsjahr konnte ein Plus von 1,6% realisiert werden. Das ergibt ein mittleres, jährliches Wachstum (Compound Annual Growth Rate (CAGR)) von 4,5% zwischen 2012 und 2014 sowie 2,5% von 2008 bis 2014 für die Beförderungsmengen im KV.

Abb. 2.4: Der KV erzielte am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs (4.478,8 Mill. Tonnen) einen Anteil von ca. 2,4% (108,5 Mill. Tonnen) im Jahr 2014. Der Modal Split verdeutlicht, dass die per Schiene transportierten KV-Ladeeinheiten, inkl. RoLa, den größten Anteil am KV mit 1,9% bzw. 86,3 Mill. Tonnen (2014) einnehmen. Über die RoLa wurden 1,2 Mill. Tonnen im Berichtsjahr transportiert. Die transportierten KV-Mengen per Binnenschiff (ohne RoRo) haben einen Anteil von 0,5% am KV bzw. 22,2 Mill. Tonnen im Jahr 2014.

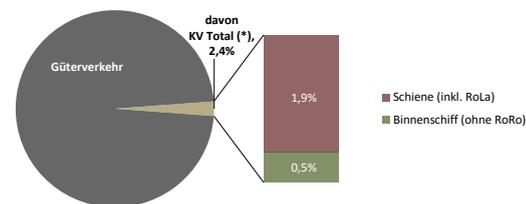


Abb. 2.4: Modal Split: KV-Beförderungsmengen 2014

2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

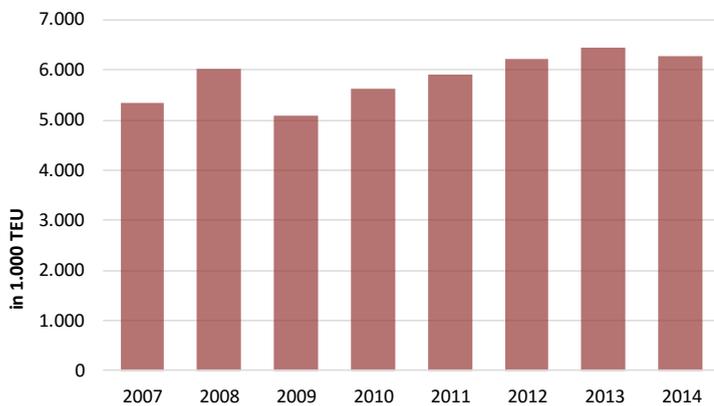


Abb. 2.5: Mengenentwicklung (TEU) im KV Schiene/Straße

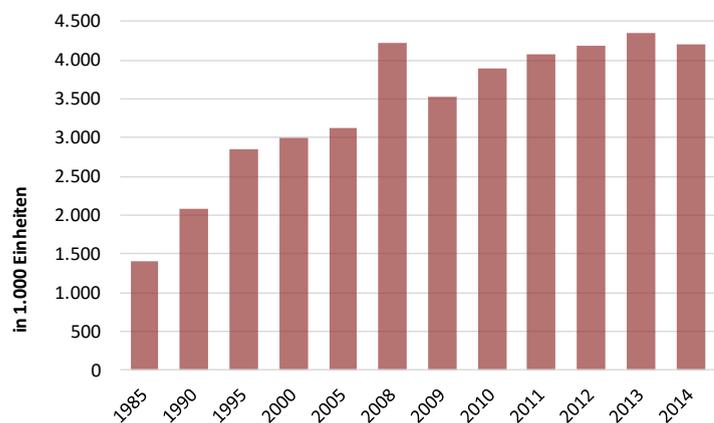


Abb. 2.6: Mengenentwicklung (Einheiten) im KV Schiene/Straße (Jg. 2000 geschätzt)

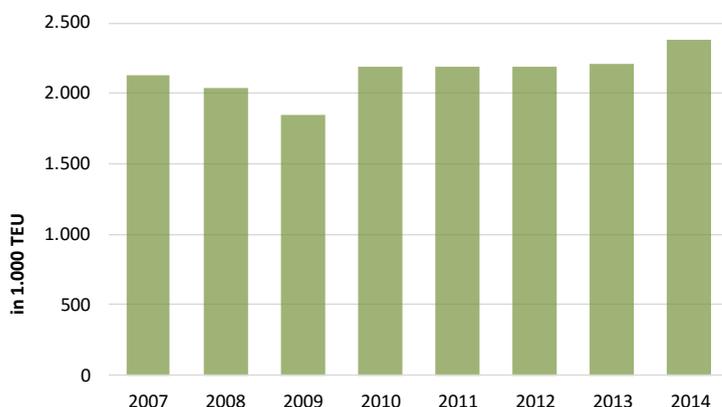


Abb. 2.7: Mengenentwicklung (TEU) im KV Wasserstraße/Straße

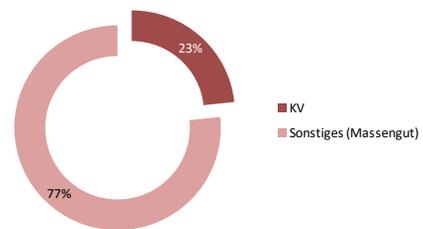


Abb. 2.8: Anteil KV am gesamten Schienengüterverkehr, Transportmenge 2014

Abb. 2.8 & 2.9: Gemessen an der Beförderungsmenge lag der KV-Anteil am gesamten Schienengüterverkehr 2014 wie auch im Vorjahr bei 23%. Mit einem Plus von einem Prozentpunkt hatte sich der KV-Anteil in der Binnenschifffahrt auf insgesamt 10% im Berichtsjahr (2013: 9%) gesteigert.

Abb. 2.5 & 2.6: Im KV-Schiene/Straße konnte seit 2009 ein stetiger Anstieg verzeichnet werden. Lediglich im Berichtsjahr wird dieses Wachstum durch ein Minus von -2,8% auf 6.272 Tsd. TEU unterbrochen. Bereits 2012 konnte das Rekordjahreshoch der transportierten TEU von 2008 überschritten werden. Eine ähnliche Entwicklung zeichnete sich auch in der Anzahl der transportierten Einheiten ab. Jedoch wurde das Niveau von 2008 erst im Jahr 2013 überschritten. Auch hier liegt 2014 ein Verlust in den beförderten Einheiten von rund -3,4% auf 4.198 vor.

Abb. 2.7: Während sich die Mengenentwicklung im KV Wasserstraße/Straße zwischen 2010 und 2013 weitestgehend stagnierend zeigte, konnte im Berichtsjahr ein deutliches Plus von 7,9% auf 2.381 Tsd. TEU erzielt werden. Hauptgrund hierfür ist die steigende Bedeutung des Binnenschiffs im Seehafen-Hinterlandverkehr.

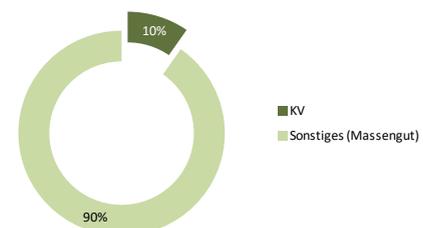


Abb. 2.9: Anteil KV am gesamten Binnenschiffsverkehr, Transportmenge 2014

2.1 KV Schiene/Straße (unbegleitet & RoLa)

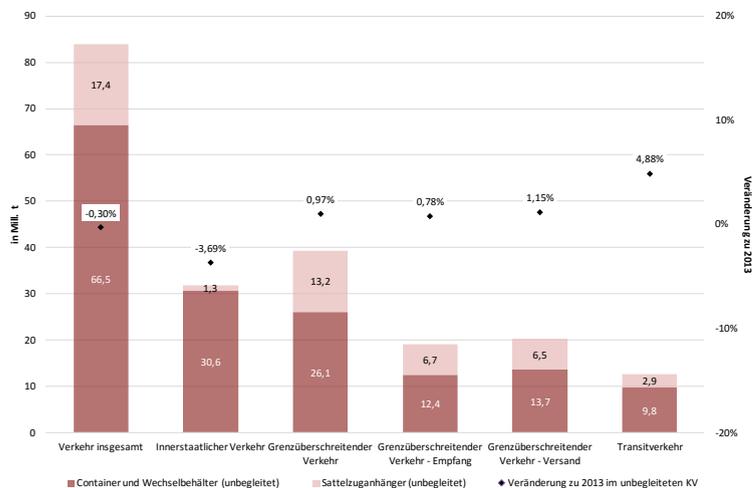


Abb. 2.1.1: Eisenbahngüterverkehr mit intermodalen Transporteinheiten je Hauptverkehrsverbindung in 2014 und Veränderung zum Vorjahr

Abb. 2.1.1: Im Berichtsjahr betrug der Gesamtverkehr im (unbegleiteten) Eisenbahngüterverkehr mit intermodalen Transporteinheiten ca. 83,9 Mill. Tonnen, maßgeblich beeinflusst durch die hohen Transportmengen im grenzüberschreitenden Verkehr und Binnenverkehr. In allen Verkehrsbereichen werden die Mengen hauptsächlich in Containern und Wechselbehältern (C/WB) transportiert. Die Ladeinheit Sattelanhängen wird vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt. Im Transitverkehr wurden die geringsten Mengen (2014: 12,7 Mill. Tonnen) transportiert. Im Vergleich zum Vorjahr stagnierten die KV-Beförderungsmengen im Schienengüterverkehr weitestgehend bei -0,3%. Im Binnenverkehr wurden Einbußen von rund -3,8% verzeichnet. Alle weiteren betrachteten Hauptverkehrsverbindungen erzielten Zuwächse, insbesondere der Transitverkehr mit einem Plus von ca. 4,9%.

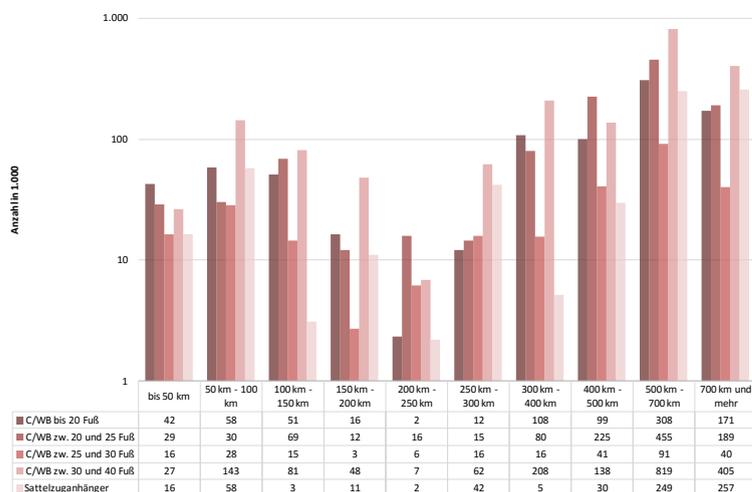


Abb. 2.1.2: Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im Schienengüterverkehr je Entfernungsstufe 2014

Abb. 2.1.2: Im Jahr 2014 verzeichnete die Entfernungsklasse „500 km bis 700 km“ insgesamt die höchste Anzahl transportierter Einheiten. In dieser Entfernungsstufe konnten insgesamt 1.673 Tsd. C/WB sowie 249 Tsd. Sattelzuganhänger transportiert werden. Letztere Ladeinheit konnte im Vergleich zum Vorjahr ein hohes Plus von 73,4% in dieser Entfernungsklasse erzielen. Aufgrund von Umverteilungs- und Rangierprozessen ist die Beförderungszahl, insbesondere von C/WB, in der Entfernungsstufe „50 km bis 100 km“ leicht erhöht. In einer Entfernung zwischen 200 km und 250 km war die Anzahl der transportierten Einheiten am geringsten. Ab 300 km werden wieder vermehrt intermodale Einheiten transportiert aus Gründen der Kosteneffizienz.

2014	in 1.000 Einheiten	in 1.000 TEU	in 1.000 t	in 1.000 tkm
Container/ Wechselbehälter	4.198	6.272	66.458	32.656.581
bis 20 Fuß	869	869	13.242	6.443.698
20 bis 25 Fuß	1.119	1.119	15.273	7.664.219
25 bis 30 Fuß	272	407	6.056	2.652.227
30 bis 40 Fuß	1.938	3.876	31.887	15.896.438
Sattelzuganhänger	674	n/a	17.422	10.288.842
Total	4.872	6.272	83.880	42.945.424

Tab. 2.1.1: Behälterarten im unbegleiteten KV Schiene (beladen/unbeladen) 2014

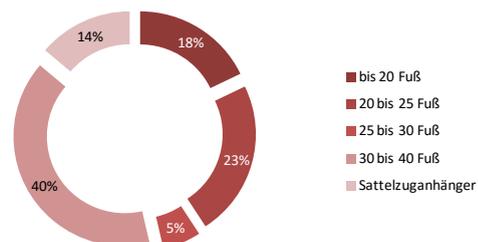


Abb. 2.1.3: Anteil der Behälterarten im unbegleiteten KV Schiene, Anzahl Transporteinheiten 2014

Tab. 2.1.1 & Abb. 2.1.3: Im Detail wurden 2014 vorrangig C/WB zw. 30 und 40 Fuß mit 1.938 Tsd. Einheiten (40%) transportiert, gefolgt von C/WB zw. 20 und 25 Fuß mit rund 1.119 Tsd. transportierten Einheiten (23%). Die Sattelzuganhänger lagen mit 674 Tsd. beförderten Einheiten bzw. 14% auf dem vorletzten Platz der betrachteten Ladeeinheiten. Insgesamt wurden 4.872 Tsd. Einheiten im Jahr 2014 transportiert, ein Plus von rund 1,0% (2013: 4.824 Tsd. Einheiten).

2.1 KV Schiene/Straße (unbegleitet & RoLa)

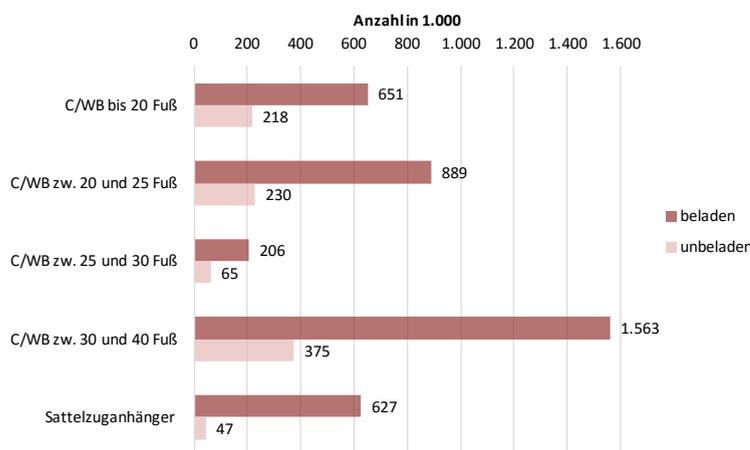


Abb. 2.1.4: Anzahl der beförderten Einheiten im Eisenbahnverkehr (beladen/unbeladen) 2014

Abb. 2.1.4: Für die Beförderung von KV-Mengen per Schiene werden insbesondere 40- und 20-Fuß-C/WB eingesetzt. Bezüglich des Beladungszustands 2014 zeigt sich wie im Vorjahr, dass bei allen C/WB-Größen der Anteil der leeren Einheiten ungefähr zwischen 20% und 25% lag, d.h. knapp ein Viertel der transportierten Container waren unbeladen. Den geringsten Anteil an leeren Transporteinheiten lieferten die Sattelzuganhänger mit 6,9% im Berichtsjahr, jedoch hat sich dieses Ergebnis zum Vorjahr mehr als verdreifacht.

C/WB-Größen:

20 Fuß = Länge bis 6,15 m

20 Fuß bis 25 Fuß = Länge 6,16 m bis 7,82 m

25 Fuß bis 30 Fuß = Länge 7,83 m bis 9,15 m

30 Fuß bis 40 Fuß = Länge 9,16 m bis 13,75 m

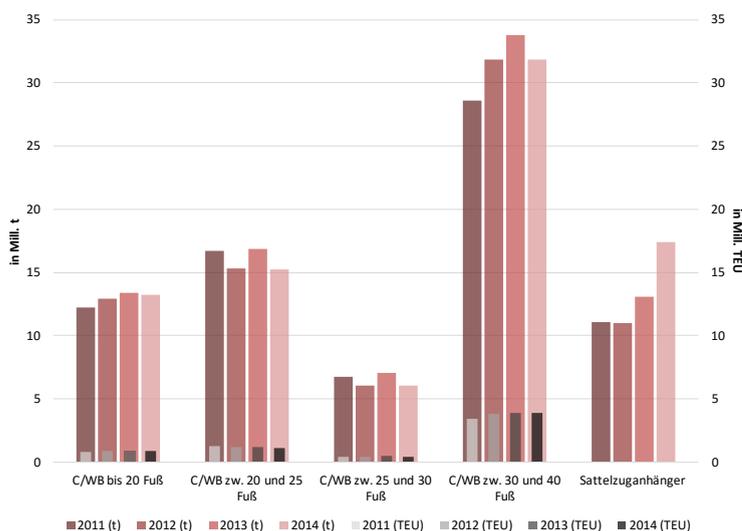


Abb. 2.1.5: Entwicklung der KV-Beförderungsmengen im Eisenbahnverkehr nach Ladungsmerkmalen

Abb. 2.1.5: Im Berichtsjahr verzeichneten alle C/WB-Größen teils deutliche Mengeneinbußen. Die Beförderungsmengen per 40-Fuß-Container erzielten zwischen 2010 und 2013 einen Anstieg. Im Jahr 2014 kam es anschließend zu einem Verlust im Aufkommen von rund -5,6% auf 31,9 Mill. Tonnen. Die C/WB bis 20 Fuß verloren ca. -1,1% auf 13,2 Mill. Tonnen im Jahr 2014, nach einem vorherigen stetigen Wachstum. Alle weiteren Ladeeinheiten hatten bereits im Jahr 2012 mit mehr oder weniger starken Einbußen der Mengen zu rechnen; dieses Ergebnis setzte sich nach einem kurzfristigen Aufschwung 2013 im Berichtsjahr fort: C/WB zw. 20 und 25 Fuß sanken um -9,3%, C/WB zw. 25 und 30 Fuß verloren rund -14,3%. Die Entwicklung der TEU gestaltete sich ähnlich negativ; lediglich bei den Containern bis 20 Fuß wurde ein Plus von 2,5% auf 869 Tsd. TEU erzielt.

Ausschließlich bei den Sattelzuganhängern konnte im Berichtsjahr ein dynamisches Wachstum mit einem Mengenplus von rund 33,6% verzeichnet werden. Hinsichtlich der transportierten Einheiten konnte sogar ein Zuwachs von rund 40,6% erzielt werden. Als mögliche Ursache kann die erhöhte Anzahl transportierter leerer Trailer insbesondere in grenzüberschreitenden Verkehren angeführt werden.

Abb. 2.1.6: Die Rollende Landstraße (RoLa) als Transportsystem für den begleiteten KV Schiene/Straße beförderte 109.000 Fahrzeuge von und nach Deutschland im Berichtsjahr 2014; das entspricht einem Minus von -2,0% zum Vorjahresergebnis. Maßgeblich für diese Entwicklung sind die aufgezeigten Verbindungen über die Schweiz und Österreich. Die Verbindung Deutschland-Schweiz-Italien verzeichnete 2014 ein schwaches Plus von 0,4% auf 99.020 Fahrzeuge (2013: +14,6%). Demgegenüber sank die Anzahl der beförderten Fahrzeuge über Österreich wiederholt drastisch mit -21,4% (2013: -41,8%).

RoLa Gesamt 2014	109.000	Fahrzeuge
Veränderung zu 2013	-2.173	Fahrzeuge
	-2,0	%
RoLa Freiburg - Novara 2014 - via CH	99.020	Fahrzeuge
Veränderung zu 2013	0,4	%
RoLa Regensburg - Trento (I) 2014 - via AU	9.871	Fahrzeuge
Veränderung zu 2013 (Angebotsreduzierung/Verlagerung)	-21,4	%

Abb. 2.1.6: RoLa im KV Schiene/Straße 2014

2.2 KV Wasserstraße/Straße (unbegleitet)

Abb. 2.2.1: Bei der Mengenentwicklung je Ladeinheit in der Binnenschifffahrt ist zu konstatieren, dass seit 2011 lediglich der 40-Fuß-Container stetige Wachstumsraten aufweist. Allein 2014 konnte ein Zuwachs von 6,8% realisiert werden. Die Beförderung der Güter mit 20-Fuß-Containern stieg nach dem Einbruch 2012 wieder an, im Berichtsjahr um 1,6%. Alle weiteren Containergrößen haben bislang kaum Relevanz im KV Wasserstraße/Straße. Jedoch konnte 2014 in der Containerklasse zw. 20 und 40 Fuß ein enormes Plus von 238,6% erzielt werden. Im Jahr 2014 wurden insgesamt 22,2 Mill. Tonnen sowie 2,4 Mill. TEU in der Binnenschifffahrt mit KV-relevanten Ladeeinheiten umgeschlagen. Das entspricht einem Plus von 5,3% in der Tonnage und 7,9% in den TEU.

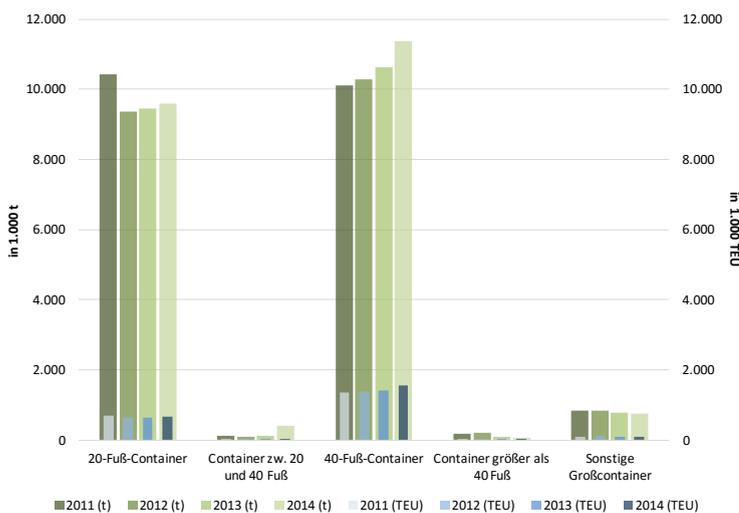


Abb. 2.2.1: Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt nach Ladungsmerkmalen

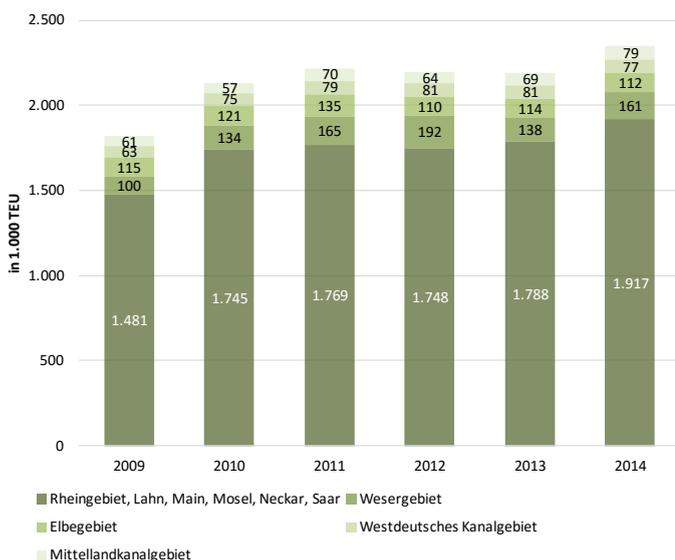


Abb. 2.2.2: Containerumschlag in der Binnenschifffahrt nach den wichtigsten Wasserstraßengebieten 2014

Abb. 2.2.2: Wie bereits erwähnt, konnte ein deutlicher Zuwachs in den KV-Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt 2014 verzeichnet werden. Der Containerumschlag (TEU) wird hauptsächlich über das Wasserstraßengebiet Rhein, Lahn, Main, Mosel, Neckar und Saar erbracht, mit weitem Abstand gefolgt von dem Weser- und Elbegebiet. Das für den wasserseitige Containerumschlag relevanteste Gebiet rund um den Rhein konnte im Berichtsjahr ein deutliches Plus von 7,2% mit 1,9 Mill. beförderten TEU erzielen. Bereits im Vorjahr konnte das Jahresniveau von 2011 überschritten werden. Zudem erzielten das Wesergebiet (+16,4%) und Mittellandkanalgebiet (+14,2%) hohe Wachstumsraten. Die restlichen betrachteten Wasserstraßengebiete verzeichneten Einbußen im Containerumschlag.

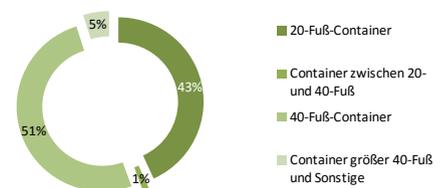


Abb. 2.2.3: Anteil der Behälterarten im KV Binnenschiff, Anzahl Transporteinheiten 2014

Abb. 2.2.3: Im KV Wasserstraße/Straße wurden insbesondere Standardcontainer befördert: 40-Fuß-Container mit 782.992 Einheiten (51%) und 20-Fuß-Container mit 667.698 Einheiten (43%) im Berichtsjahr 2014.

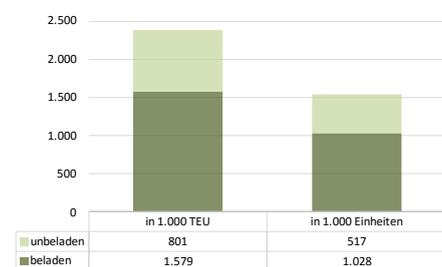


Abb. 2.2.4: Transportmengen nach Beladungszustand im KV Binnenschiff 2014

Abb. 2.2.4: Der Leercontaineranteil in der Binnenschifffahrt mit intermodalen Transporteinheiten (TEU) lag im Berichtsjahr bei rund 33,7%, einem Plus von 2,5% im Vergleich zum Vorjahr. Somit ist der Anteil unbeladener Ladeeinheiten im KV Wasserstraße/Straße wesentlich höher als im KV Schiene/Straße.

2.3 KV Seehafen-Hinterlandverkehr

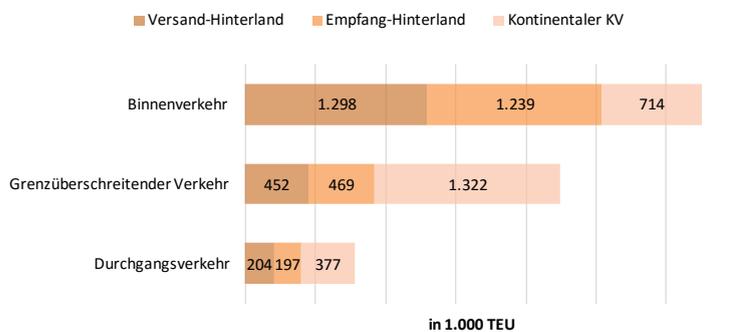


Abb. 2.3.1: Seehafen-Hinterlandverkehre am KV-Schiene 2014

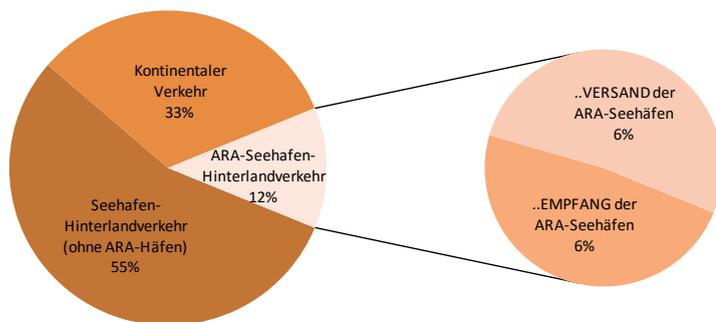


Abb. 2.3.2: Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs am KV-Schiene zwischen deutschen und ausländischen Regionen, TEU 2014

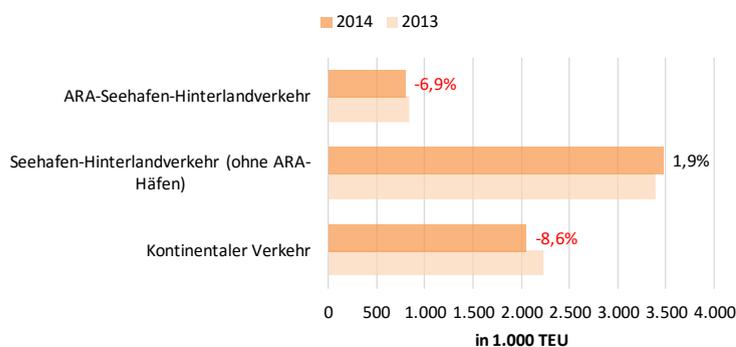


Abb. 2.3.3: Seehafen-Hinterlandverkehr am KV-Schiene zwischen deutschen und ausländischen Regionen 2014 und Veränderung zum Vorjahr

ARA-Häfen: Antwerpen (BE), Rotterdam (NL) und Amsterdam (NL)

Abb. 2.3.1: Der Seehafen-Hinterlandverkehr am schienenseitigen KV verzeichnete im Berichtsjahr 4.237 Tsd. TEU; einen geringen Zuwachs von rund 0,2% zum Vorjahresergebnis. Trotz negativer gesamtwirtschaftlichen Entwicklung des Schienengüterverkehrs in 2014 stagnierte der Seehafen-Hinterlandverkehr per Schiene bei einem geringen Plus. Insgesamt umfasste der schienenseitige Container-Hinterlandverkehr einen Anteil von rund 67,6% am Gesamtcontainerumschlag im Schienengüterverkehr im Berichtsjahr.

Wie auch im Vorjahr ist der Hinterlandverkehr per Schiene 2014 überwiegend auf den Binnverkehr ausgerichtet mit annähernd gleich großen Anteilen am Empfang (1.239 Tsd. TEU) und Versand (1.298 Tsd. TEU). Währenddessen ist der kontinentale KV vorwiegend auf grenzüberschreitende Verkehre mit 1.322 Tsd. TEU fokussiert. Der Durchgangsverkehr hat sowohl für den maritimen als auch für den kontinentalen KV die geringste Bedeutung.

Abb. 2.3.2 & 2.3.3: Der Anteil der Verkehre von und zu den ARA-Häfen im grenzüberschreitenden Schienen KV betrug 2014 rund 12% (779 Tsd. TEU). Demgegenüber wies der Hinterlandverkehr ohne ARA-Häfen im Berichtsjahr rund 55% (3.458 Tsd. TEU) auf. Der Anteil des kontinentalen Verkehrs verzeichnete ca. 33% (2.036 Tsd. TEU). Ausgehend von den Seehafen-Hinterlandverkehren von und zu den ARA-Häfen sind jeweils 6% auf den Güterversand und auf den Güterempfang an bzw. aus deutschen und ausländischen Regionen zurückzuführen.

Im Vergleich zum Vorjahr kann eine Verlagerung zugunsten des Hinterlandverkehrs (ohne ARA-Häfen) mit einem Plus von ungefähr 1,9% festgestellt werden. Der kontinentale Verkehr verzeichnete einen Verlust von rund -8,6%. Ähnlich negativ entwickelte sich der schienenseitige ARA-Seehafen-Hinterlandverkehr mit einem Minus von -6,9%. Insbesondere der Versand der ARA-Häfen hatte im Berichtsjahr große Einbußen von -12,1% zu verzeichnen.

Seehafen- oder Container-Hinterlandverkehr, auch maritimer Verkehr genannt, bezeichnet die Zulaufverkehre (Exportgüter) und Ablaufverkehre (Importgüter) der Seehäfen mit den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Binnenwasserstraße. (vgl. Klaus & Krieger (2008): Gabler Lexikon Logistik. Management logistischer Netzwerke und Flüsse. 4. Auflage.)

2.3 KV Seehafen-Hinterlandverkehr

Tab. 2.3.1 & 2.3.2: Der Seehafen-Hinterlandverkehr per Binnenschiff ist weiterhin vorwiegend auf die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ausgerichtet. Die über diese Häfen versandten und empfangenen Güter in Deutschland werden überwiegend entlang des Rheins befördert. Allein in Deutschland wurden via Binnenschiff 425 Tsd. TEU (+8,4%) zum Seehafen Antwerpen sowie 405 Tsd. TEU (+10,1%) zum Seehafen Rotterdam im Berichtsjahr 2014 transportiert. Ausgehend von Rotterdam konnten wiederum 378 Tsd. TEU (+5,1%) sowie von Antwerpen 316 Tsd. TEU (+10,1%) in 2014 nach Deutschland verfrachtet werden. Alle weiteren betrachteten Regionen verzeichneten deutlich geringere Mengen als Deutschland. Auf deutscher Seite sind weiterhin die Häfen Hamburg und Bremen für den wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr von besonderer Relevanz.

Der Hinterlandverkehr am KV-Wasserstraße konnte im Berichtsjahr im Vergleich zum schienenseitigen Hinterlandverkehr hohe Wachstumsraten erzielen.

Empfangshafen	Versandregion			
	Deutschland	Frankreich	Niederlande	Schweiz
	in TEU			
Antwerpen	425.474,50	13.191,00	204,00	46.431,00
Rotterdam	405.089,50	7.875,00	#NV	64.929,00
Hamburg	47.420,00	#NV	#NV	#NV
Bremen	28.516,00	#NV	46,00	#NV
Zeebrügge	3.623,00	#NV	#NV	#NV
Amsterdam	513,00	#NV	#NV	#NV

Tab. 2.3.1: Seehafen-Hinterlandverkehr am KV-Wasserstraße 2014

Versandhafen	Empfangsregion				
	Deutschland	Belgien	Frankreich	Niederlande	Schweiz
	in TEU				
Rotterdam	378.046,50	204,00	12.140,00	#NV	75.744,00
Antwerpen	316.374,75	#NV	4.661,00	#NV	37.014,00
Hamburg	50.502,50	#NV	#NV	#NV	#NV
Bremen	32.448,00	443,00	#NV	16,00	#NV
Zeebrügge	16.471,00	#NV	#NV	#NV	#NV
Amsterdam	3.646,00	#NV	#NV	#NV	#NV

Tab. 2.3.2: Seehafen-Hinterlandverkehr am KV-Wasserstraße 2014

ARA-Seehäfen	Straße		Schiene		Wasserstraße		Hinterlandverkehr		Total	Total
	1.000 TEU	%	1.000 TEU	%	1.000 TEU	%	1.000 TEU	1.000 TEU	1.000 t	
2013										
Antwerpen	3.387,4	57,0	416,0	7,0	2.139,4	36,0	5.942,9	8.578,3	102.325,9	
Rotterdam	4.039,0	54,6	790,0	10,7	2.572,0	34,8	7.401,0	11.621,2	121.251,0	
Amsterdam	21,6	50,0	3,0	7,0	18,6	43,0	43,3	65,1	659,2	
Total (ARA)	7.448,1	55,6	1.209,0	9,0	4.730,0	35,3	13.387,1	20.264,6	224.236,1	

Tab. 2.3.3: Modal Split der ARA-Seehäfen im Hinterlandverkehr 2013 (Abweichungen rundungsbedingt)

Tab. 2.3.3 & Abb. 2.3.4: Knapp zwei Drittel des Containeraufkommens der ARA-Seehäfen sind auf Hinterlandverkehre von und zu den ARA-Häfen zurückzuführen; der Rest entfällt auf Transshipment. Insbesondere Rotterdam und Antwerpen besitzen einen hohen Stellenwert im Seehafen-Hinterlandverkehr mit Mengen von rund 7,4 Mill TEU sowie 5,9 Mill TEU im Berichtsjahr.

Im Modal Split der ARA-Häfen von und zu den Hinterlandregionen wird die steigende Bedeutung der Binnenwasserstraßen (rund 35,3%) deutlich. Hauptsächlich werden die Container per Lkw zwischen den ARA-Seehäfen und dem Hinterland transportiert (ca. 55,6%). Der Verkehrsträger Schiene wurde bislang nur geringfügig im ARA-Seehafen-Hinterlandverkehr eingesetzt mit ca. 9,0% in 2014.

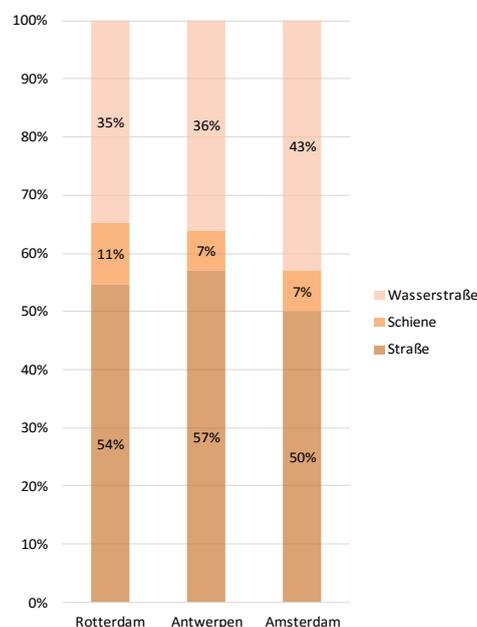


Abb. 2.3.4: Modal Split der ARA-Seehäfen im Hinterlandverkehr 2013

2.4 KV Seeverkehr (RoRo & LoLo)

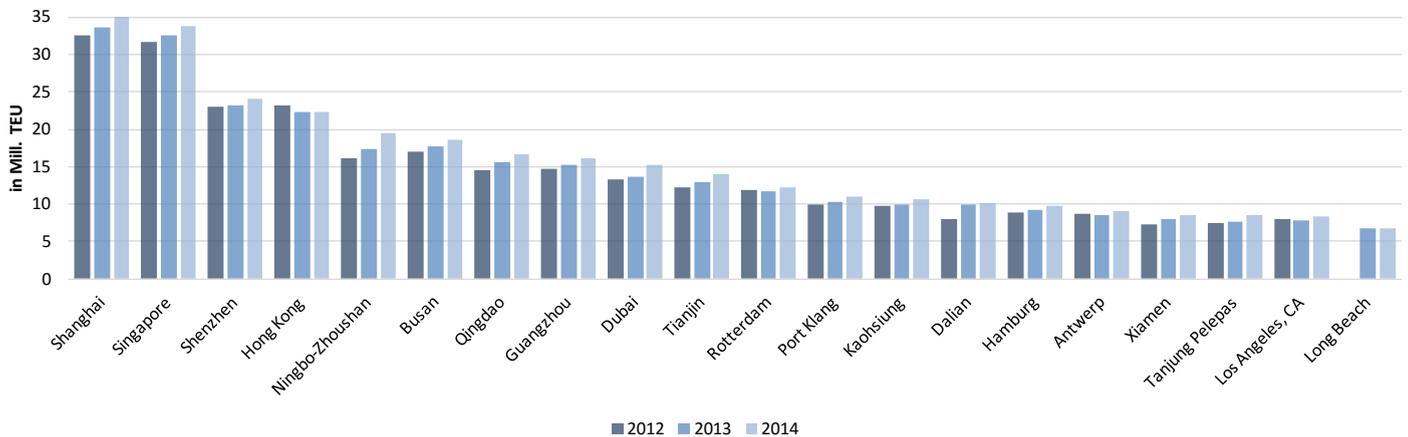


Abb. 2.4.1: Containerumschlag internationaler Häfen TOP 20

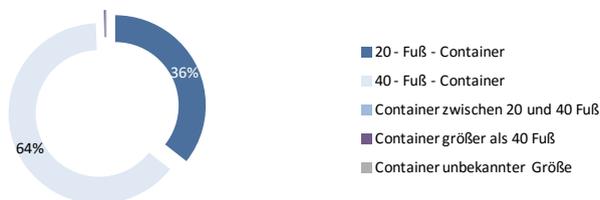


Abb. 2.4.2: Anteil der Container-Ladeeinheiten in dt. Seehäfen 2014

Ladungsarten	2014			2013	
	Empfang	Versand in 1.000 Einheiten	Gesamt	Gesamt	Entw. in % 2013-2014
20 - Fuß - Container	1.753,13	1.699,30	3.452,43	3.295,44	4,76
40 - Fuß - Container	3.102,50	3.074,50	6.177,00	6.055,68	2,00
Container zwischen 20 und 40 Fuß	6,20	8,65	14,85	32,62	-54,50
Container größer als 40 Fuß	10,99	12,20	23,18	32,87	-29,48
Container unbekannter Größe	8,12	8,21	16,33	14,69	11,17
Gesamt Container	4.880,94	4.802,85	9.683,79	9.431,31	2,68
LKW + Anhänger	715,27	749,46	1.464,73	1.436,17	1,99
Anhänger / Sattelaufleger	266,84	278,34	545,19	540,75	0,82
Wechselbrücke / -behälter	0,34	0,91	1,25	1,00	24,70
Rolltrailer	116,25	71,96	188,20	173,77	8,31
Eisenbahngüterwagen	13,76	19,60	33,36	29,74	12,16
Gesamt Sonstige	1.112,45	1.120,27	2.232,73	2.181,43	2,35
Total	5.993,39	5.923,12	11.916,52	11.612,74	2,62

Tab. 2.4.1: Containerumschlag und sonstige Ladeeinheiten in deutschen Seehäfen 2014

Abb. 2.4.1: Im weltweiten Vergleich der TOP 20 Containerhäfen befindet sich Hamburg auf Platz 15; ein Platzverlust im Vergleich zum Vorjahr. Rotterdam und Antwerpen als wichtige Häfen für den deutschen Gütertransport liegen auf Platz 11 bzw. Platz 16. Insbesondere Containerhäfen im asiatischen Raum verzeichneten die weltweit höchsten Umschlagszahlen im Containerverkehr 2014.

Abb. 2.4.2: In der deutschen Seeschifffahrt dominierte der Einsatz von 40-Fuß-Containern mit 64%, gefolgt von 20-Fuß-Containern mit 36% in 2014. Alle weiteren Containergrößen haben kaum Relevanz im Seeverkehr.

Tab. 2.4.1: Im Berichtsjahr konnte der Umschlag von 40-Fuß-Containern um 2% gesteigert werden. Mit 20-Fuß-Containern wurde ein größeres Plus von 4,8% erzielt. Insbesondere Containerzwischengrößen verzeichneten hohe Verluste von rund -54,5%. Gleiches gilt für Container größer als 40 Fuß (-29,5%). Insgesamt wurde 2014 mit Container-Ladeeinheiten ein Umschlagsplus von ca. 2,7% realisiert. In Hinblick auf weitere Ladeeinheiten (LE) werden im Seeverkehr vor allem bewegliche Güter wie Lkw (mit Anhänger) im RoRo-Verfahren befördert. Dem Vorjahresminus im Gütertransport mit Wechselbrücken/-behältern (-85,2%) konnte mit einem Plus von 24,7% in 2014 etwas entgegengewirkt werden. Insgesamt wurde mit den weiteren LE ein Plus von 2,4% im Berichtsjahr erzielt. Bei Betrachtung aller LE betrug der Zuwachs ca. 2,6%. Sowohl der Verkehr mit kontinentalen als auch maritimen LE verzeichnete Wachstumsraten im Berichtsjahr.

2.5 KV-Operateure

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter	Aufkommen 2013 in TEU	Aufkommen 2014 in TEU	Entw. in % 2013-2014
Adria Kombi d.o.o. Ljubljana, Slowenien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger, komplette LKW (Rola)	SI,zahlreiche europäische Länder (in Kooperation mit UIRR- Partnern)	Slowenische Eisenbahn 26,0 % Schenker d.d. 26,0 % Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o. 25,1 % Slowenische Wirtschaftskammer 11,45 % SGVV Intertransport 11,45 %	330,000	329,000	-0.30
Alcotrans Container Line B.V. c/o neska intermodal Rotterdam, Niederlande	Container	NL,DE	Imperial Logistics International GmbH 100%	k.a.	k.a.	k.a.
Ambrogio GmbH Neuss, Deutschland	Wechselbehälter, Sattelaufleger	BE,DE,GB,FR,IT,ES,PL, SI,CZ,RO,AT	Ambrogio 100 %	155,000	160,000	3.23
AS Baltic Rail Tallinn, Estland	Container	PL,SI	Rail World Inc. 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Bertschi AG Dürrenäsch, Schweiz	Container, Wechselbehälter	Europa,RU,Gus- Staaten,CN, Middle East,TR	Bertschi 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Bohemiakombi spol. Sro. Prag, Tschechische Republik	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	CZ,DE,NL,ES,FR,SE,NO,DK ,PL,AT,HU,RO,SI,HR	Cesmad Bohemia 40,0 % Kombiverkehr 30,0 % CD Cargo A.S. 30,0 %	61,139	65,235	6.70
BoxXpress.de GmbH Hamburg, Deutschland	Container	DE,HU	Eurogate Intermodal GmbH 38,0 % Rail & Intermodal Terminal Holding B.V. 47,0 % TX Logistik AG 15,0 %	669,321	686,191	2.52
CargoNet AS Oslo, Norwegen	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	Skandinavien	NSB AS 100 %	360,000	380,000	5.56
Cemat S.p.A. Milano, Italien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	IT, Kontinental-verkehr Europa (in Kooperation mit UIRR-Partnern)	FS Logistica SpA 53,28 % Hupac SA 34,47 % private Transportunternehmen 12,25 %	1,261,900	1,176,300	-6.78
CFL Multimodal S.A. Bettembourg, Luxemburg	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	LU,BE,DE,FR,IT,ES,TR, Skandinavien, Baltikum	Group CFL 100 %	31,092	37,000	19.00
Combiwest SAS Rennes, Frankreich	Container, Wechselbehälter	FR	in Privatbesitz 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Contargo GmbH & Co. KG Duisburg, Deutschland	Container	DE,international	Rhenus GmbH & Co. KG 100 %	2,000,000	2,000,000	0.00
Crokombi d.o.o. Zagreb, Kroatien	Container, Rola	HR,SI,HU,DE,AT,SK,CZ, RS (in Kooperation mit UIRR-Partnern)	Trans-Kombi d.o.o. 50,1 % HZ Cargo d.o.o. 47,1 % Transportunternehmen,Spediteure 2,8 %	k.a.	8,000	k.a.
DB Schenker Mainz, Deutschland	Container	alle EU-Relationen	DB Mobility Logistics AG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Delcatrans BVBA Rekkem, Belgien	Container	BE,NL	J. Delbeeke 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
DHL Freight GmbH Köln-Porz, Deutschland	Wechselbehälter, Container	Parcel Intercity (24 h Service) zwischen diversen KV-Terminals in DE	Deutsche Post 100 %	k.a.	> 200.000	k.a.
Distri Rail B.V. Rhoon, Niederlande	Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger	DE,NL,BE	J.T. Booij Beheer B.V. 50,0 % De Roo Group 50,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
dls Land und Seespeditionsgesellschaft mbH Siek, Deutschland	Container, Sattelaufleger	DE,PL,BE,NL	Bodo Engler 75,0 % Peter Winkel 25,0 %	321 LKW- Sendungen (Start in 10/2013)	6.000 Lkw- Sendungen	k.a.
Duisport Agency GmbH Duisburg, Deutschland	Container, Wechselbehälter	DE,BE,SE,PL,NL,AT	Duisburger Hafen AG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Emons Rail Cargo GmbH Dresden, Deutschland	Container	DE,NL,BE	Familienbesitz 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
ERS Railways B.V. Rotterdam, Niederlande	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	NL,DE,PL	Freightliner Group Ltd. 92,0 % Management 8,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
Eurogate Intermodal GmbH Hamburg, Deutschland	Maritime Container	DE,HU,IT	Eurogate GmbH & Co. KGaA KG 100 %	313,000	312,000	-0.32
European Cargo Logistics GmbH (ECL) Lübeck, Deutschland	Container, Trailer, Wechselbrücken	DE,IT,LU,FR	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH 100 %	18.500 Lkw- Sendungen	37.000 Lkw- Sendungen	100.00
European Gateway Services B.V. (EGS) Rotterdam, Niederlande	Container	NL,BE,DE	N.N. 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Gartner KG Lambach, Österreich	Container, Sattelaufleger, Kühlcontainer	AT,Benelux,DE,FR,CH, GR,CY,RO,BG,TR	Gartner Transport Holding 100 %	k.a.	k.a.	k.a.

Abb. 2.5.1: KV-Operateure in Europa

Quelle(n): DVZ Themenheft Kombierter Verkehr, 19.05.2015; Verkehr, Kombi-Verkehr, Nr. 32-34/2015; VerkehrsRundschau, Nr. 36/2015; eigene Darstellung

2.5 KV-Operateure

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter	Aufkommen 2013 in TEU	Aufkommen 2014 in TEU	Entw. in % 2013-2014
General Transport Service S.p.A. (G.T.S.) Bari, Italien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	IT,GR,GB,BE,NL,FR,IE, Skandinavien,TR	Privatbesitz 57,0 % Wind Holding s.r.l. 43,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
Green Cargo Solna, Schweden	Wechselbehälter, Container, Sattelaufliieger	DE,SE,NO,PL,IT,AT	Aktiengesellschaft mit staatlicher Aktienmehrheit	k.a.	k.a.	k.a.
Greenmodal Transport S.A. Marseille, Frankreich	Container	FR,NL,BE,DE	Groupe CMA CGM 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Hangartner Terminal AG Zürich, Schweiz	Wechselbehälter, Container, Sattelaufliieger	DE,IT,CH	Schenker AG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Hannibal S.p.A Melzo, Italien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	DE,IT,NL,BE	Contship Italia Group 100 %	16,800	k.a.	k.a.
Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG Osnabrück, Deutschland	Wechselbehälter, Container, Sattelaufliieger	DE,IT,CH,AT,FR,ES, Südosteuropa	Hellmann 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Hupac Intermodal SA Chiasso, Schweiz	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	DE,CH,IT,BE,NL,DK,SE, NO,PL,RU,AT,HU,RO, HR,ES	Hupac SA 100 %	1,312,000	1,320,000	0.61
IGS Intermodal Container Logistics GmbH Hamburg, Deutschland	Container	DE	IGS Logistics Group Holding 100 %	150,000	k.a.	k.a.
IMS Cargo Austria GmbH Wien, Österreich	Container, Wechselbehälter	DE,AT,NL,CH,BE, HU	Wolfgang Tomassovich 100 %	170,000	216,000	27.06
Integrail Kft. Budapest, Ungarn	Container	HU,HR,SI	N.N. 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Inter Ferry Boats n.v. Antwerpen, Belgien	Container, Wechselbehälter, Sattelanhängen	RO,BG,DE,AT,PT, Benelux,IT,FR,ES, CH	SNCB Logistics 99,0 % Diverse 1,0 %	621,994	490,000	-21.22
InterLogistik Transport- und Speditionsges. mbH Wien, Österreich	Container	Europa, GUS	GHL Gebrüder Hofman Logistik GmbH 100 %	58,22 Mio. tkm	59,44 Mio. tkm	2.10
IRS InterRail Services Berlin, Deutschland	Container	DE,AT,IT,NL,BE,CH,GUS, MN,CN,Zentralasien	InterRail Holding AG 100%	k.a.	> 22.000	k.a.
K+S Transport GmbH Hamburg, Deutschland	Container, Wechselbehälter	DE	K+S AG 100 %	21,000	24,000	14.29
Kombiverkehr Ges. f. kombinierten Verkehr mbH & Co. KG Frankfurt/M, Deutschland	Wechselbehälter, Container, Sattelaufliieger	national de.NETdirekt+ rund 30 Länder eu.NETdirekt+	230 Speditions- und Transportunternehmen 50 % DB Mobility Logistics AG 50 %	1,875,342	1,850,000	-1.35
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG Hamburg, Deutschland	Container, Sattelaufliieger	DE	k.a.	140,000	k.a.	k.a.
LKW Walter Internationale Transportorganisation AG Wiener Neudorf, Österreich	über 6.000 kranbare Planenaufliieger und Wechselaufbauten	DE,IT,AT,Benelux,FR, GR,GB,MA,PL,RO,RU, CH,SK,SI,ES, CZ,TR,HU, Skandinavien	Privatbesitz 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Locon Logistik & Consulting AG Berlin, Deutschland	Container	D,NL	Gunter Schulz 29,0 % Carsten Meger 37,6 % Rita Dahme 33,4 %	k.a.	k.a.	k.a.
MCT Mannheimer Container Terminal Mannheim, Deutschland	Container	NL,DE,BE	Ludwig & Jakob Götz GmbH & Co.KG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Metrans a.s. Prag, Tschechische Republik	Container, Wechselbehälter, Tankcontainer	DE,AT,CH,CEE,TR	HHLA Intermodal 86,5 % Management 13,5 %	k.a.	k.a.	k.a.
Naviland Cargo Levallois-Perret, Frankreich	Container, Wechselbehälter	FR,BE,DE,CH	Französische Staatsbahn SNCF Logistics 100 %	312,000	335,000	7.37
NECOSS GmbH Bremen, Deutschland	Wechselbehälter, Container, Sattelaufliieger	DE	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) 25,1 % Acos Transport 25,1 % Frank-De Bruyne Bahn Beteiligung 49,8 %	k.a.	k.a.	k.a.
nesca intermodal Rotterdam, Niederlande	Container	DE,NL	Imperial Logistics Int. GmbH 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Nosta Transport GmbH Osnabrück, Deutschland	Container, Wechselbrücken	DE,NL	Familie Gallenkamp 100 %	k.a.	24,000	k.a.
Novatrans S.A. Paris, Frankreich	Wechselbehälter, Container, Sattelaufliieger	FR,DE,ES,IT (in Kooperation mit anderen UIRR-Partnern)	Groupe Charles André 97,0 % Diverse 3,0 %	k.a.	220,000	k.a.

Abb. 2.5.2: KV-Operateure in Europa

Quelle(n): DVZ Themenheft Kombierter Verkehr, 19.05.2015; Verkehr, Kombi-Verkehr, Nr. 32-34/2015; VerkehrsRundschau, Nr. 36/2015; eigene Darstellung

2.5 KV-Operateure

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter	Aufkommen 2013 in TEU	Aufkommen 2014 in TEU	Entw. in % 2013-2014
NTT 2000 Bremen, Deutschland	Wechselbehälter, Container	DE	Eurogate Intermodal 26,0 % Allround Containert Service 50,2 % EVB 23,8 %	k.a.	k.a.	k.a.
Optimodal Nederland B.V. Hoogvliet, Niederlande	Container	DE,NL,FR,IT,ES,AT,CZ,HU	Kombiverkehr KG 75,0 % DB Schenker Rail Nederland 25,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
PCC Intermodal S.A. Gdynia, Polen	Container	PL,DE,NL,BE,BY	PCC SE 61,88 % Hupac Ltd 13,94 % Quercus Towarzystwo Funduszy Inw. 7,76 % andere 16,42 %	125,200	144,000	15.02
Polzug Intermodal GmbH Hamburg, Deutschland	Container, Wechselbehälter	Seehafenhinter- landverkehre mit PL	HHLA AG 100 %	k.a.	141,000	k.a.
Rail Cargo Group Wien, Österreich	Container, Wechselbehälter, Sattelaufzieger, komplette LKW (Rola)	AT, maritime und kontinentale Transporte, Südosteuropa-Verkehre	Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o. 100 %	396.355, Rola 198.400 Lkw	420.284, Rola: 196.340 Lkw	6.04
Raillogix B.V. Rotterdam, Niederlande	Container, Wechselbehälter	NL,europaweit	Rail Innovators Holding B.V. 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
RAIpin AG Olten, Schweiz	Rollende Autobahn	DE,CH,IT	BLS AG 33,0 % SBB Cargo AG 33,0 % Hupac SA 33,0 % Trenitalia S.p.A. 1,0 %	217,134	219,726	1.19
RheinCargo GmbH & Co. KG Neuss, Deutschland	Container, Wechselbehälter, Sattelaufzieger	Europa,NL bis IT	Neuss-Düsseldorfer Häfen 50 % Häfen und Güterverkehr Köln AG 50 %	1,205,225	1,232,945	2.30
Rocombi SA Bukarest, Rumänien	Container, Wechselbehälter	RO,HU,SI,IT, Europa (mit UIRR-Partnern)	CFR Marfa 20,0 % Novatrans 10,0 % SILK ROUTE SHIPPING - Wan Hai agent 8,5 % SCHENKER ROMTRANS SA 4,28 % UNICOM TRANZIT SA 4,28 % 10 Spediteure Transport-unternehmen 52,94 %	k.a.	4,500	k.a.
Roland Spedition GmbH Schwechat, Österreich	Container	AT,DE,HU,CH,IT, weitere Länder in Zentraleuropa	Christian Gutjahr 50,0 % Nikolaus Hirnschall 50,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
Samskip Van Dieren Multimodal Genemuiden, Niederlande	Container, Wechselbehälter, Sattelaufzieger, Megatrailer	DE,SE,DK,	Samskip 100 %	712,866	k.a.	k.a.
SCT Stuttgarter Container Terminal GmbH Stuttgart, Deutschland	Container	DE,NL,BE	Ludwig & Jakob Götz GmbH & Co. KG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Societa Alpe Adira S.p.A. Trieste, Italien	Container, komplette LKW (Rola), Sattelaufzieger	IT,AT,DE,LU,HU,SK,CZ	Trenitalia S.p.A. 33,3 % Trieste Port Authority 33,3 % Friulia S.p.A. 33,3 %	k.a.	k.a.	k.a.
TFG Transfracht GmbH & Co. KG Frankfurt/M, Deutschland	Container	DE,AT,CH,CZ	DB Mobility Logistics AG 100 %	823,000	872,000	5.95
TIM Rail Eisenbahngesellschaft mbH Mannheim, Deutschland	Container, Wechselbehälter	DE,CH,IT	Privat Familie Klippel 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Trans Eurasia Logistics GmbH Berlin, Deutschland	Container	EU,RU,Gus-Asien,CN	DB Mobility Logistics AG 40,0 % JSC Russian Railways 30,0 % JSC TransContainer 20,0 % Kombiverkehr 10,0 %	19,845	21,568	8.68
TX Logistik AG Troisdorf, Deutschland	Container, Wechselbehälter, Sattelaufzieger	DE,NL,AT,IT,SE	Trenitalia 100 %	450,000	k.a.	k.a.
VIAA Levallois-Perret, Frankreich	Container, Wechselbehälter, Sattelaufzieger	Verkehre zw. LU und ES, FR und IT,FR und ES	k.a.	k.a.	k.a.	k.a.
WBT Weets Bahn Transport GmbH Emden, Deutschland	Container	DE,HU,CZ,AT,SK,CH,PL	Jakob Weets 100 %	228,263	242,000	6.02
Wenzel Logistics GmbH Unterpremstätten, Österreich	Container, Wechselbehälter, Sattelaufzieger	AT,DE,Benelux,SI,HR	Norbert Wenzel 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
ZigsXpress GmbH Hamburg, Deutschland	Container	DE	IGS Intermodal Container Logistics GmbH 50 % Konrad Zippel Intermodal GmbH 50 %	k.a.	300,000	k.a.

Abb. 2.5.3: KV-Operateure in Europa

Quelle(n): DVZ Themenheft Kombierter Verkehr, 19.05.2015; Verkehr, Kombi-Verkehr, Nr. 32-34/2015; Verkehrsrundschau, Nr. 36/2015; eigene Darstellung

2.6 Intermodale Terminalkarte



DER KOMBINIERTE VERKEHR

Terminalkarte für Deutschland, Österreich und die Schweiz

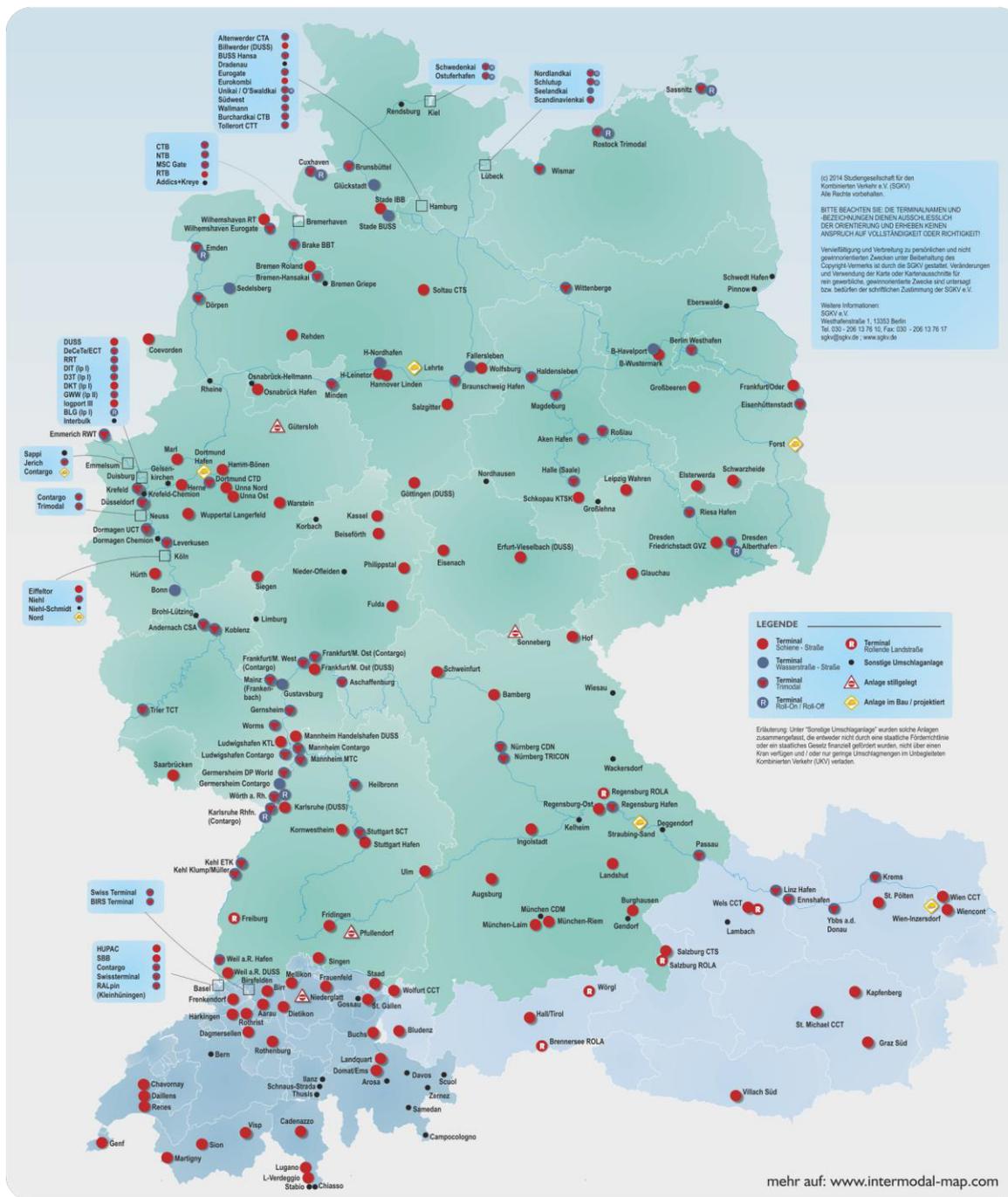


Abb. 2.6.1: Intermodale Terminals in Deutschland, Österreich und Schweiz, Stand 2014

Quelle(n): SGKV, www.sgkv.de/de/intermodal-terminals

2.6 Intermodale Terminalkarte

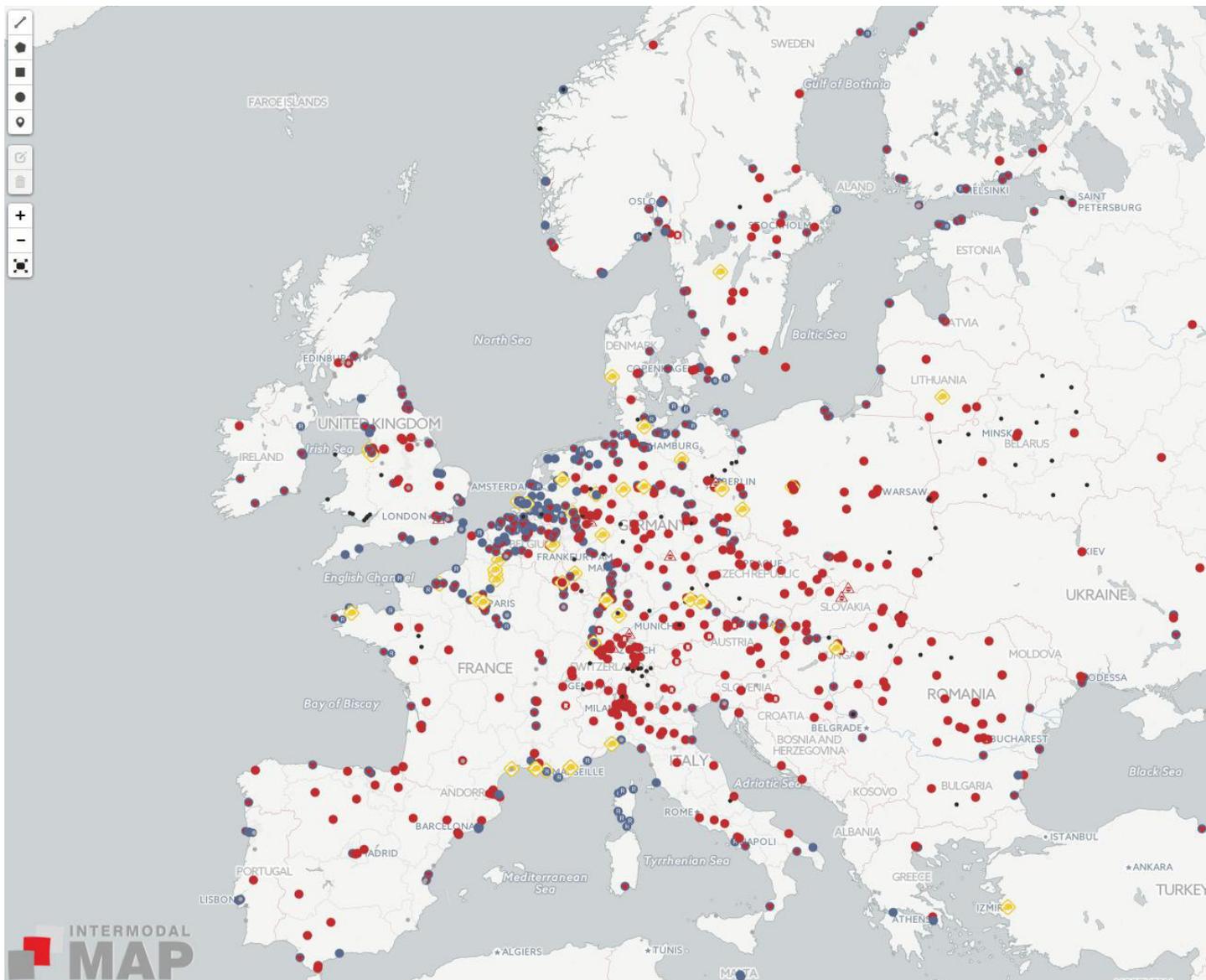


Abb. 2.6.2: Intermodale Terminals europaweit, Ausschnitt aus Intermodal Map, Stand 2015

Die Intermodal Map der SGKV bietet Ihnen eine europaweite Übersicht über Terminals des Kombinierten Verkehrs anhand einer anschaulichen, interaktiven Terminalkarte. In der „Free Version“ erhalten Sie die Möglichkeit Basisinformationen zu jedem Terminal abrufen zu können. Die „Member Version“, welche ausschließlich Mitgliedern der SGKV vorbehalten ist, enthält zusätzliche Terminalinformationen sowie mehr Kartenfunktionen bzw. visuelle Features.

Bereits über 1.200 Terminals können in der Karte eingesehen werden; die Erweiterung und Aktualisierung erfolgt kontinuierlich.

Ansprechpartner: Matthias Plehm

mplehm@sgkv.de

www.intermodal-map.com

Quelle(n): SGKV, www.intermodal-map.com

3. Exkurs: Gefahrgut und Emissionen

Gefahrgut: Die Entwicklung der schienengebundenen Gefahrguttransporte hatte im Jahr 2009 einen starken Einbruch in der Verkehrsleistung zu verzeichnen. Seitdem entwickelt sich der Gefahrguttransport via Schiene positiv, mit marktwirtschaftlichen Schwankungen. Im Gegensatz dazu verläuft die Entwicklung des straßengebundenen Gefahrguttransports stagnierend und wurde kaum durch marktwirtschaftliche Schwankungen beeinflusst. Insgesamt wurde mehr Gefahrgut per Schiene transportiert (2013: 20.523 Mill. tkm) als per Straße (2013: 12.958 Mill. tkm).

Abb. 3.1: Im direkten Vergleich der beiden Verkehrsträger hinsichtlich der Anzahl der Unfälle bei Gefahrguttransporten wird deutlich, dass beim Transport von Gefahrgut via Straße trotz abnehmendem Trend wesentlich mehr Unfälle geschehen als beim Gefahrguttransport per Schiene. Jedoch werden in beiden Fällen seit 2008 nur selten gefährliche Güter bei einem Unfall freigesetzt.

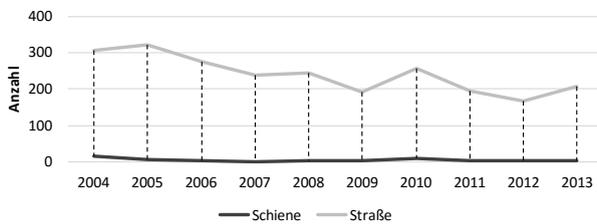


Abb. 3.1: Anzahl der Gefahrgutunfälle je Verkehrsträger

Emissionen: Der Transportsektor hatte, laut der EEA Europäischen Umweltagentur (2013), einen Anteil von 20,2% an den Treibhausgasemissionen 2011 in Europa. Davon entfielen 94,4% auf die Straße, 2,1% auf das Binnenschiff und 0,8% auf die Schiene (Rest: 2,7% Luft und Sonstige ohne Berücksichtigung THG-Emissionen des internationalen Luft- und Seeverkehrs).

Abb. 3.2: Für den Güterverkehr in Deutschland ist die Reihenfolge der CO₂-Verursacher gleich, jedoch prozentual etwas anders verteilt. Der Lkw mit über 3,5 t bis 40 t emittierte 2012 rund 93,5 g/tkm bzw. 63% der CO₂-Emissionen der betrachteten Verkehrsträger, ein mittelgroßes Binnenschiff ca. 33,1 g/tkm (22%) sowie ein Güterzug rund 22,2 g/tkm (15%). Die Schiene ist somit der CO₂-emissionsärmste Verkehrsträger im Güterverkehr Deutschlands.

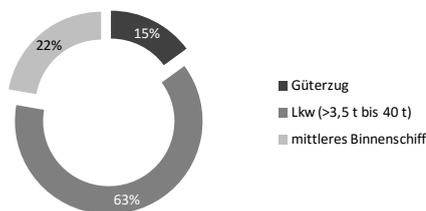


Abb. 3.2: Anteil der direkten und indirekten CO₂-Emissionen im Güterverkehr Deutschland 2012

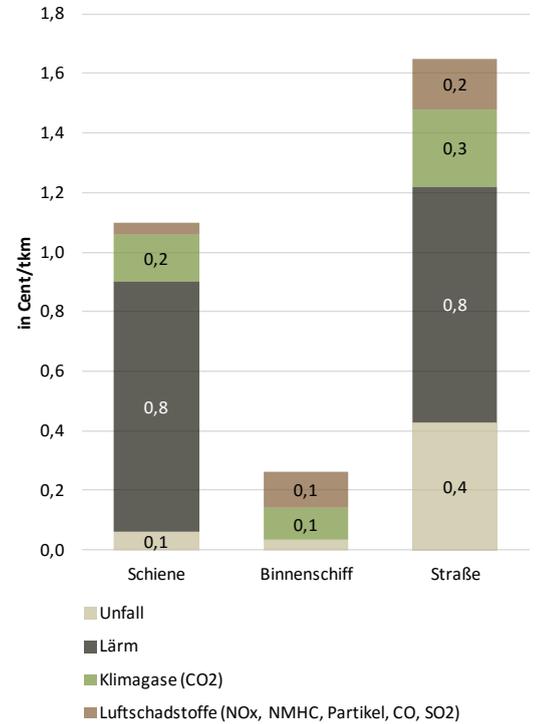


Abb. 3.3: Mittlere externe Kosten bei Containertransporten je Verkehrsträger (Planco-Studie 2007)

Abb. 3.3: Unter externen Kosten sind Auswirkungen durch die Verkehrsteilnahme auf unbeteiligte Dritte zu verstehen. Insbesondere handelt es sich hierbei um verursachte Kosten für die Umwelt und Gesundheit der Allgemeinheit. Die externen Kosten werden nicht durch den Verursacher getragen, d.h. ein Geschädigter erhält keine Entschädigung. Zu den externen Effekten zählen u.a. Verkehrssicherheit, Lärm, Klimagase und Luftschadstoffe.

Das Ergebnis der Planco-Studie 2007 verdeutlicht anhand der kumulierten externen Kosten je Verkehrsträger auf ausgewählten Relationen im Containertransport die systemischen Vorteile der Binnenschifffahrt. Laut dieser Studie ist Lärm für die Binnenschifffahrt kaum relevant, wohingegen sowohl die Schiene als auch die Straße hier die höchsten Werte verzeichneten. Der Straßengüterverkehr verursachte insgesamt die höchsten externen Kosten für die Allgemeinheit. Prozentual ergibt sich insgesamt folgendes Bild: In Summe der externen Kosten aller betrachteten Verkehrsträger entfielen auf die Straße 55%, auf die Schiene 37% sowie auf das Binnenschiff 9%.

Quelle(n): Destatis 2014, Verkehrsunfälle; Eurostat, Gefahrgut; Planco-Studie zum Verkehrsträgervergleich 2007; VDB Zahlen und Fakten 2014; eigene Darstellung

4. Exkurs: Ladungsdiebstahl

Angaben von Polizeibehörden	Wert	Tendenz	Dunkelziffer
Schätzung Anzahl Ladungsdiebstähle pro Jahr	6.000	↗	↑
Fallzahl Diebstahl kompletter Ladungsträger (dauerhaft entworfene Lkw) 2013	1.708	→	↓
Schätzung Anzahl Kraftstoffdiebstahl pro Jahr	> 5.000	↗	↑
Schätzung Schadenssumme (EUR) durch Ladungsdiebstahl pro Jahr	300.000.000	→	↑

↗ steigend → schwankend ↑ hoch ↓ relativ gering

Tab. 4.1: Übersicht Ladungsdiebstahl bei Transportunternehmen

Tab. 4.1: Die Erfassung von Ladungsdiebstählen gestaltet sich laut Bundeskriminalamt (BKA) aufgrund mangelhafter Datenlage sehr schwierig. Einerseits gibt es keinen verpflichtenden Meldedienst und somit auch keine Ausweisung dieses Deliktfelds in der polizeilichen Kriminalstatistik (PKS), andererseits wird der Diebstahl seitens der Betroffenen nicht immer der Polizei sowie der Versicherung gemeldet. Laut Polizeibehörden ist bei den Ladungsdiebstählen eine steigende Tendenz zu verzeichnen. Aufgrund der hohen Dunkelziffer können teilweise nur Schätzungen abgegeben werden. Die Schadenssumme variiert enorm, wobei die volkswirtschaftlichen Kosten (indirekte Kosten durch Ausfälle in der Produktion und Verzögerungen) wesentlich höher sind als die direkten Kosten durch den Diebstahl von Ladungen aus dem Lkw.

2013 Diebstahl....	Deutschland	alle TAPA-Staaten (inkl. DE)
vom Lkw	39%	55%
vom Betriebsgelände	35%	20%
des Lkw	20%	11%
mit Betrug	6%	2%
mit Gewaltanwendung	1%	11%

Tab. 4.2: Anteil je Diebstahlkategorie in Deutschland und allen Ländern (inkl. DE) der TAPA-Studie 2013

Tab. 4.2: Daten zur Aufschlüsselung der Diebstahlkategorien zum Vergleich deutscher und weltweiter Fallzahlen liefert die TAPA-Studie 2013. Die höchsten Fallzahlen wurden bei Diebstahldelikten vom Lkw und Betriebsgelände verzeichnet. Deutschland lag bei ersterem mit 39% weit hinter dem durchschnittlichen Prozentwert aller TAPA-Staaten (55%). Ein konträres Bild zeigte sich bei letzterem. Ebenfalls wurden in Deutschland häufiger komplette Ladungsträger gestohlen als im internationalen Vergleich. In der Kategorie Diebstahl mit Gewaltanwendung lag Deutschland mit nur einem Prozent weit hinter dem Durchschnitt.

Besonders häufig (ca. 39%) ereigneten sich Ladungsdiebstähle in Deutschland auf Parkplätzen, Raststätten und Autohöfen entlang der Autobahnen (insbesondere Nord: A7, A1; Ost: A4, A9, A14; Süd: A3, A6, A8; West: A2, A3, A61) oder in Industriegebieten. Grenzregionen waren häufig betroffen. Auch fanden die Diebstähle überwiegend in der Nacht sowie zwischen Herbst und Frühling statt.

TAPA: Industrievereinigung Transported Asset Protection Association

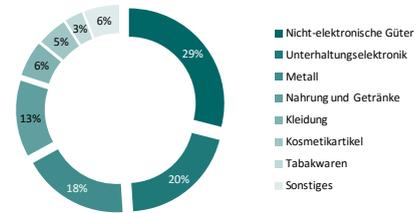


Abb. 4.1: Ladungsdiebstahl nach Güterarten in Deutschland 2013

Abb. 4.1: In Deutschland wurden besonders häufig nicht-elektronische Güter, d.h. Maschinen, Anlagen, Autoteile, Reifen und Baumaterial, gestohlen (2013: 29%), gefolgt von Unterhaltungselektronik mit 20% sowie Metall mit 18%, insbesondere Kupfer. Nahrungsmittel und Getränke, wie Spirituosen und Kaffee, waren ebenfalls Zielgüter der Täter. Die Häufigkeit der gestohlenen Güterarten variiert jedoch stark.

Abb. 4.2: Nordrhein-Westfalen wies die meisten gemeldeten Ladungsdiebstähle (995) in 2013 auf.

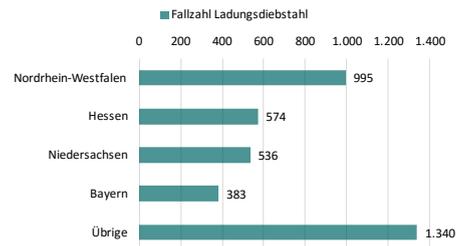


Abb. 4.2: Fallzahlen von Ladungsdiebstählen nach ausgewählten Bundesländern 2013

Abb. 4.3: Der Diebstahl von Kraftstoff wies die höchste Fallzahl mit steigender Tendenz auf, wobei hier die Dunkelziffer besonders hoch ist. Laut Landeskriminalamt (LKA) wurden in Baden-Württemberg 2.753 Fälle gemeldet. Die Aufklärungsquote ist relativ gering und lag bei nur 10% bis 16% in allen betrachteten Bundesländern.

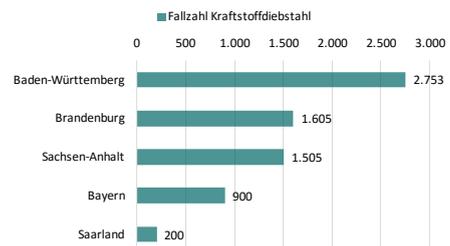


Abb. 4.3: Fallzahlen Kraftstoffdiebstahl aus Lkw nach ausgewählten Bundesländern 2013

5. Ausblick

Anhand der vom BMVI beauftragten "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr" werden für die nächsten Jahre folgende Tendenzen für den Güterverkehr erwartet:

Tab. 5.1 & 5.2: Das Aufkommen im Güterverkehr wird 2015 noch einmal ansteigen und anschließend 2016 und 2017 auf einem hohen Niveau stagnieren. Grund dafür ist die positive Wirtschaftslage im Bausektor, die 2015 zu einem weiteren Anstieg des Verkehrsaufkommens führt, jedoch ab 2016 zurückgehen wird. Rund 25% des Güterverkehrsaufkommens entfallen auf Transporte für den Bausektor. Hingegen wird die Transportleistung künftig weiter ansteigen aufgrund des Trends zu höheren Transportdistanzen.

Für den **Straßengüterverkehr** wird im Jahr 2015 ein Plus von 1,2% im Verkehrsaufkommen und 1,6% in der Verkehrsleistung prognostiziert und fällt somit etwas geringer als zum Vorjahresergebnis aus. Dieses Wachstum ist auf die gute Baukonjunktur, welche sich insbesondere auf den Lkw-Nahbereich auswirkt, sowie auf die teilweise Verlagerung von Gütern von der Schiene auf die Straße durch sowohl die Streikmaßnahmen der GDL als auch die geringen Kraftstoffpreise im Jahr 2015 zurückzuführen. Diese Einflüsse schwächen sich zum Ende des Prognosezeitraums weiter ab. In den Jahren 2016 und 2017 wird das Aufkommen des Straßengütertransports bei 0,3% bzw. 0,0% stagnieren. Ebenfalls wird das Wachstum der Verkehrsleistung weiter abschwächen, sodass 2016 ein Plus von 1,2% und 2017 nur noch ein Zuwachs von 0,9% erzielt werden.

Der **Eisenbahngüterverkehr** wird 2015 weiterhin einen Rückgang im Aufkommen (-0,8%) aufgrund streikbedingter Ausfälle und resultierender Verlagerungseffekte aufweisen. Der negative Trend wird sich bis zum Ende des Prognosezeitraums abschwächen. Für 2016 wird ein Aufkommensverlust von -0,6% sowie für 2017 von rund -0,3% prognostiziert. Die Transportleistung wird 2015 bei ungefähr -0,1% stagnieren und entgegen des Trends ab 2016 wieder ansteigen. Für 2016 und 2017 werden Zuwächse von 0,5% bzw. 0,9% erwartet. Für diese Entwicklung ist insbesondere der Kombinierte Verkehr verantwortlich.

Der schienenseitige **Kombinierte Verkehr** setzt sowohl im Aufkommen als auch in der Verkehrsleistung das bisherige Wachstum fort mit bis zu jeweils 3,0% in den Jahren 2016 und 2017.

Verkehrsträger	2015 in Mill. t	2016 in Mill. t	2017 in Mill. t	Entw. in % 2015-2016	Entw. in % 2016-2017
Straße ¹	3.549,8	3.560,0	3.559,7	0,3	0,0
Schiene	362,2	360,2	359,2	-0,6	-0,3
dar. KV Schiene	92,5	95,0	97,9	2,8	3,0
Binnenschiff	230,7	230,4	231,2	-0,1	0,4
Seeschiff ²	306,8	314,9	322,1	2,6	2,3

¹ inkl. Kabotageverkehr ausl. Fzg in Deutschland

² inkl. Seeverkehr zw. inl. und ausl. Häfen; exkl. Eigengewichte der Fzg., Container, etc.

Tab. 5.1: Entwicklungsprognose der Beförderungsmenge je Verkehrsträger

Für das Jahr 2015 wird im Bereich der **Binnenschifffahrt** eine Zunahme der Beförderungsmengen um 0,9% und für die Verkehrsleistung um 1,1% prognostiziert. Diese Entwicklung wird einerseits z.T. durch den Verlagerungseffekt von der Schiene, andererseits durch die aktuell günstigen Treibstoffpreise begünstigt. Ein leichter Einbruch der Entwicklung mit -0,1% wird für 2016 erwartet. Im Jahr 2017 wird das Aufkommen um 0,4% wieder leicht zunehmen.

Bezüglich der Verkehrsleistung werden im Prognosezeitraum Zuwächse von 0,6% in 2016 und von 1,0% in 2017 erwartet. Diese steigende Tendenz ist auf die Entwicklung der Seehafen-Hinterlandverkehre mit dem Binnenschiff zurückzuführen. Insbesondere die Relationen von und zu den ZARA-Häfen entlang des Rheins stehen dabei im Fokus. Auch die Erweiterung des Seehafens Rotterdam durch die Eröffnung der Maasvlakte II sowie die vorgesehenen Maßnahmen der Seehäfen zur Verbesserung der Binnenwasserstraßenanbindung haben positive Effekte auf die künftige Binnenschifffahrt.

In der **Seeschifffahrt** wird für 2015 ein deutliches Plus von 2,2% aufgrund einer dynamischen Entwicklung des Außenhandels erwartet. Trotz wirtschaftlicher Unsicherheiten in der Entwicklung des Seehandels mit dem für Deutschland wichtigen Handelspartner China, wird sich dieser positive Trend 2016 mit einem Zuwachs von 2,6% noch verstärken. Für 2017 wird die Wachstumsrate mit einem Plus von 2,3% etwas geringer ausfallen als im Vorjahr. Ursächlich können hier die günstigen Wechselkursbedingungen sowie das Wirtschaftswachstum in den USA und bei weiteren Handelspartnern angeführt werden.

Verkehrsträger	2015 in Mrd. tkm	2016 in Mrd. tkm	2017 in Mrd. tkm	Entw. in % 2015-2016	Entw. in % 2016-2017
Straße ¹	469,9	475,5	479,7	1,2	0,9
Schiene	112,7	113,3	114,2	0,5	0,9
dar. KV Schiene	44,9	46,2	47,6	2,8	3,0
Binnenschiff	60,1	60,5	61,1	0,6	1,0

¹ inkl. Kabotageverkehr ausl. Fzg in Deutschland

Tab. 5.2: Entwicklungsprognose der Beförderungsmenge je Verkehrsträger



FACTS AND FIGURES 2015

Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr (SGKV) e.V.

Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

Telefon: +49 (0) 30 206 13 76 0

Fax: +49 (0) 30 206 13 76 17

sgkv@sgkv.de

www.sgkv.de • www.intermodal-map.com • www.intermodal-network.com