



ZAHLEN UND FAKTEN 2018



Kombinierter Verkehr
Berichtsjahr 2017



Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,
liebe Mitglieder,

wir freuen uns, Ihnen die wichtigsten amtlichen Statistiken und Kennzahlen rund um den Kombinierten Verkehr (KV) als „Zahlen und Fakten 2018“, aus unserer Reihe „Facts and Figures“, für das Berichtsjahr 2017 präsentieren zu können.

Nun schon im fünften Jahr bietet Ihnen der Bericht eine detaillierte Wissensbasis, zusammengetragen aus verschiedenen statistischen Quellen. Der Bericht soll Sie bei Ihrer täglichen Arbeit und Ihren Entscheidungen unterstützen. Gleichmaßen bietet er auf kompakte Weise wichtige, aktuelle Informationen für die Analyse multimodaler Verkehre.

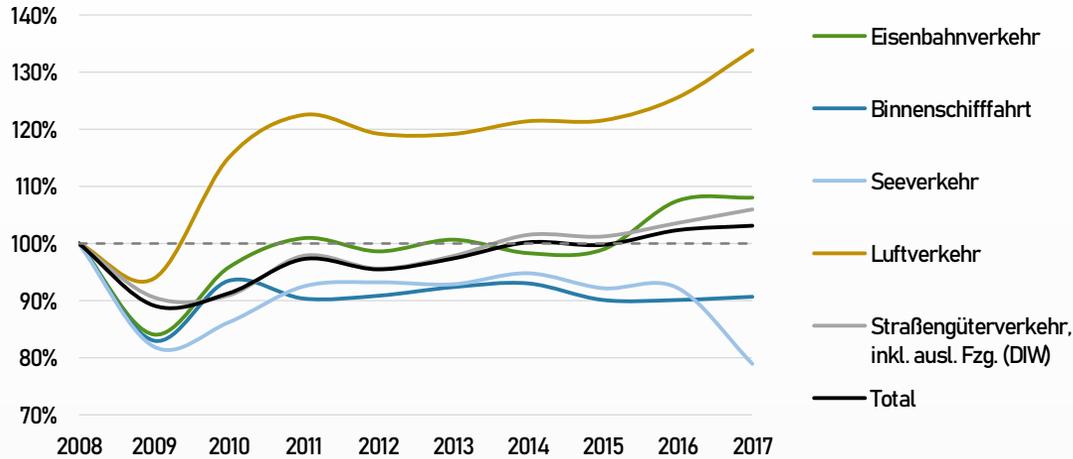
Der Kombinierte Verkehr verzeichnete im Berichtsjahr 2017 einen Rückgang von 2,6% im Vergleich zum Vorjahr. Ursächlich hierfür sind u.a. die siebenwöchige Streckensperrung bei Rastatt, welche eine Transportverlagerung von der Schiene auf die Straße – teilweise auch auf die Binnenwasserstraße – zur Folge hatte, die Wiederaufnahme von Grenzkontrollen, vermehrte Bautätigkeiten in der nationalen Schieneninfrastruktur, Fachkräftemangel, insb. Lokführer, und Folgen durch Unwetter sowie Hoch- und Niedrigwasserstände. Zum Ende des Jahres 2017 stieg wieder die Transportnachfrage im Kombinierten Verkehr, aufgrund von Kapazitätsengpässen im Straßengüterverkehr. Zunehmende Kapazitätsengpässe bei allen Verkehrsträgern wird künftig weiterhin Thema bleiben und von Maßnahmen durch Politik und Unternehmen abhängig sein.

Insbesondere im Transport von Sattelzuganhängern auf der Schiene konnte erneut ein deutlicher Mengenzuwachs erfasst werden. Der KV Wasserstraße/Straße und die wasserseitige Containerbeförderung im Seehafen-Hinterlandverkehr konnten im Vergleich zum Vorjahresergebnis zulegen.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

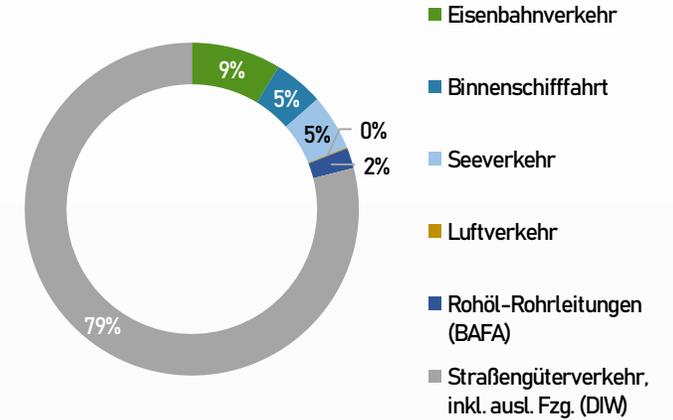
Clemens Bochynek
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, SGKV e. V.

Entwicklung der Beförderungsmengen im Güterverkehr nach den einzelnen Verkehrsträgern, Index 2008 = 100% (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



Schienengüterverkehr (*)	Beförderungsmenge [1.000 t]	Beförderungsleistung [Mill. tkm]
2016 (alt)	363.512	116.164
2016 (korrigiert)	399.037 (+10%)	128.296 (+10%)
2017 (alt)	348.559	112.232
2017 (korrigiert)	401.122 (+15%)	129.361 (+15%)
(Schätzanteile: 2016 etwa 9%; 2017 etwa 4%)		

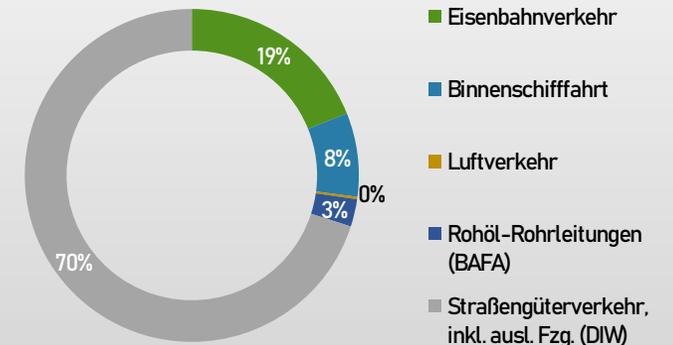
Güterverkehr in Deutschland in Jahr 2017, Modal Split nach Beförderungsmenge (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



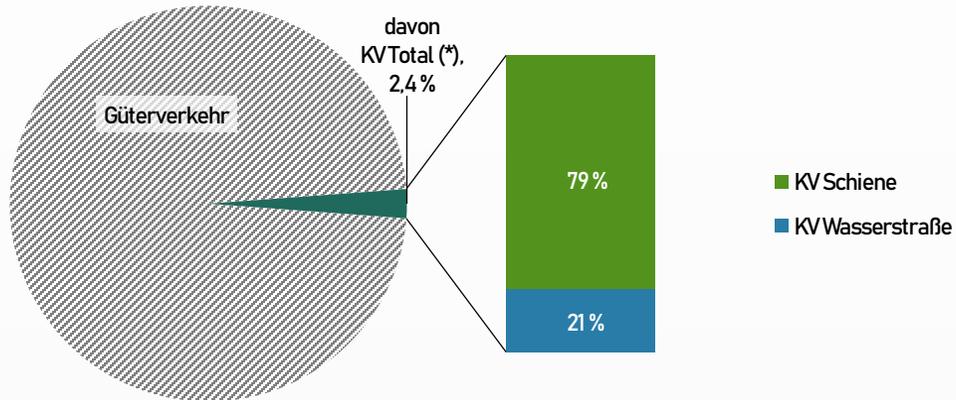
- Der Güterverkehr entwickelte sich auch 2017 positiv mit einem Mengen- und Leistungszuwachs von 0,8% bzw. 1,7% im Vergleich zum Vorjahr (2017: 4.604,8 Mill. t, 666.103 Mrd. tkm)
- Deutliche Einbuße verzeichnete der Seeverkehr, mit einem Verlust von 14,4% zum Vorjahr und liegt somit unter dem Niveau der Wirtschaftskrise von 2009
- Der Schienengüterverkehr stellt eine Besonderheit dar (*), da die Mengen- und Leistungswerte von 2016 und 2017 nachträglich korrigiert wurden/ werden; statt der ursprünglichen Rückgänge von 4,1% bzw. 3,4% in der Beförderungsmenge bzw. -leistung ist nun ein Zuwachs von 0,5% bzw. 0,8% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen
- Besonders positiv entwickelten sich die Beförderungsmengen im Luftverkehr (+6,6%) und im Straßengüterverkehr (+2,3%)
- In der Binnenschifffahrt wurden 0,6% mehr Mengen als im Vorjahr transportiert
- Im Modal Split dominiert weiterhin der Straßengüterverkehr, welcher im Vergleich zum Vorjahr rund einen Prozentpunkt gewann
- Dahingegen verlor der Seeverkehr 1% an seinem Anteil; die Anteile der anderen Verkehrsträger blieben nahezu konstant

(*) Grund für die Abweichungen zwischen der Jahresveröffentlichung des Statistischen Bundesamtes zum Eisenbahnverkehr 2017 (Fachserie 8, Reihe 2), den korrespondierenden Monatsveröffentlichungen und der Reihe 2.1 „Eisenbahnverkehr, Betriebsdaten des Schienenverkehrs 2017“ sind Unterschiede im für die Erhebung einbezogenen Berichtskreis. Es wird von einer deutlichen Untererfassung des Schienengüterverkehrs in Deutschland in den Jahren 2016 und 2017 ausgegangen. Die Beförderungsmenge und Beförderungsleistung im gesamten Schienengüterverkehr konnte bereits anhand von Schätzwerten korrigiert werden. Eine Korrektur der detaillierteren Datenaufschlüsselung wie bspw. zu den transportierten Ladeeinheiten, welche für die Ermittlung der Mengen im Kombinierten Verkehr erforderlich sind, wird voraussichtlich nicht möglich sein. Für das Jahr 2018 werden die Daten bereits angepasst. Mit noch validen Werten kann ab 2019 gerechnet werden. (vgl. BAG, destatis)

Güterverkehr in Deutschland in Jahr 2017, Modal Split nach Beförderungsmenge (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



Anteil der KV-Beförderungsmengen am Gesamtverkehr im Jahr 2017 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



Anteil des KV an den Beförderungsmengen in den relevanten Transportsegmenten Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt im Jahr 2017, (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)

Gesamte Transportmenge

100%

348,6 Mill. t



KV-Transportmenge

25%

87,8 Mill. t

100%

222,7 Mill. t



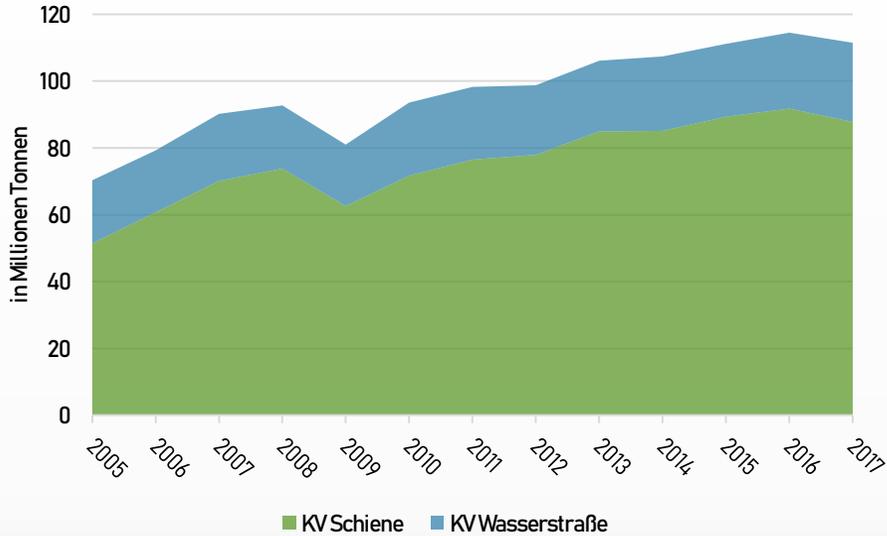
11%

23,7 Mill. t

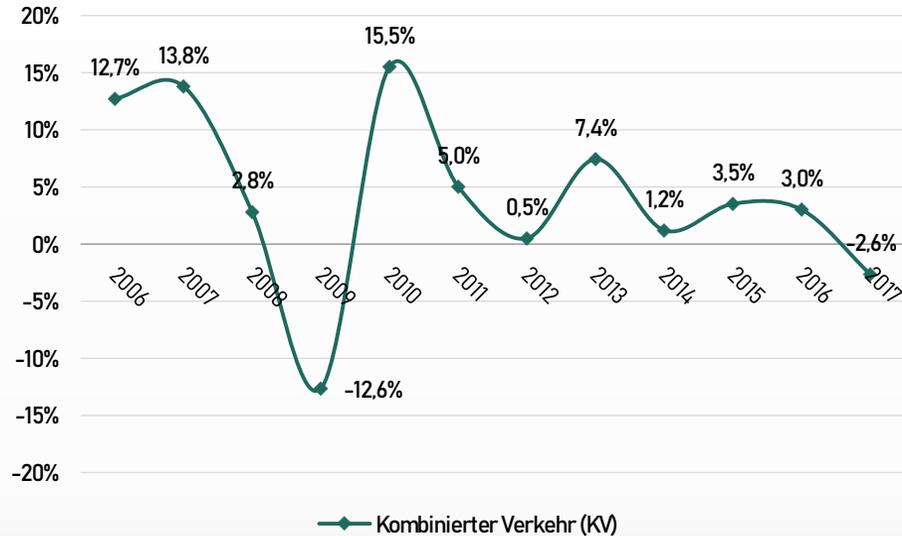
- Der KV ist ein interdisziplinäres Transportsystem und daher von der Entwicklung in mehreren Verkehrsbereichen abhängig (Informationen zum Kombinierten Verkehr unter www.intermodal-network.com)
- Im Jahr 2016 lag der KV-Anteil am gesamten Güterverkehrsaufkommen bei 2,4 %
- In 2009 – während der konjunkturellen Krise – lag der Wert noch bei 2,0 %; seither wächst die Bedeutung des KV, wenn auch mit Schwankungen
- Der Modal Split verdeutlicht, dass die per Schiene transportierten KV-Ladeeinheiten, inkl. RoLa, den größten Anteil am KV mit 87,8 Mill. t bzw. 79% im Berichtsjahr einnahmen
- Im wasserseitigen KV wurden 23,7 Mill. t transportiert; das entspricht einem Anteil von 21% an den gesamten KV-Mengen
- Gemessen an der Beförderungsmenge (Tonnage) im Schienengüterverkehr betrug der KV auf der Schiene im Jahr 2017 rund 25 % mit 87,8 Mill. t
- Der Anteil der KV-Binnenschifffahrt an der gesamten Transportmenge auf den Binnenwasserwegen betrug im Berichtsjahr rund 11% mit 23,7 Mill. t
- HINWEIS:** Die Darstellung der Entwicklungen im schienenseitigen Kombinierten Verkehr beziehen sich noch auf die alten Werte, da sich die korrigierten Schätzwerte ausschließlich auf die Gesamtbeförderungsmenge und -leistung im Schienengüterverkehr beziehen und keine detaillierter Abstufung nach bspw. Ladeeinheiten ermöglichen

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

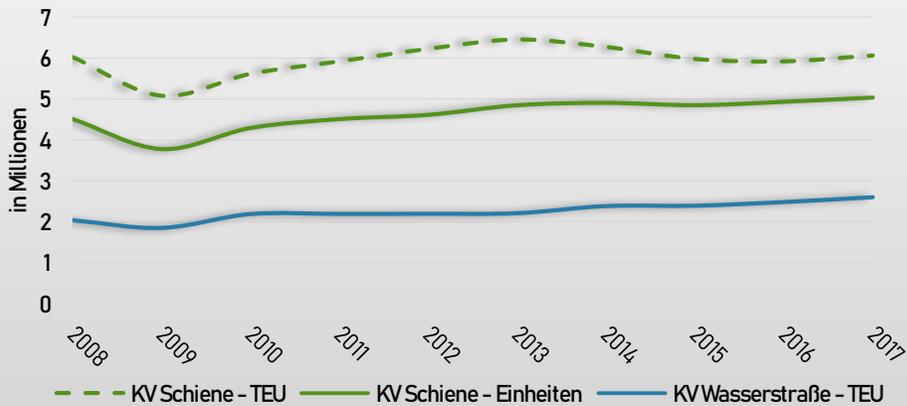
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen von 2005 bis 2017
(Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



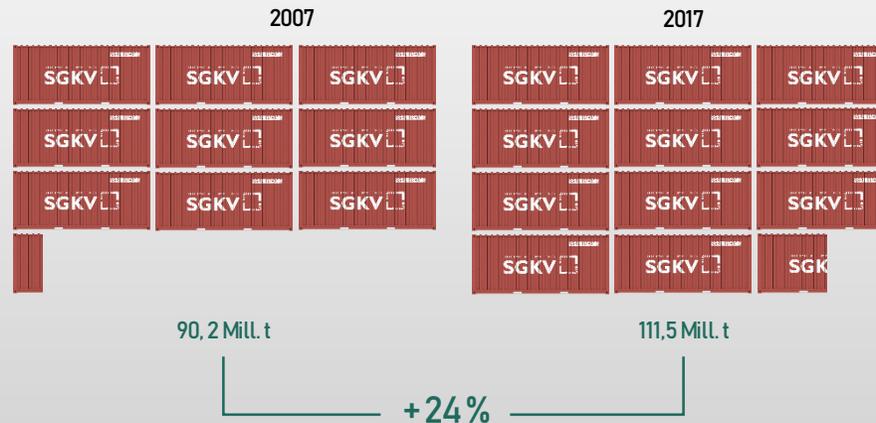
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen von 2005 bis 2017, Veränderung zum Vorjahr (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



Mengenentwicklung im KV nach TEU und Anzahl der Ladeeinheiten von 2008 bis 2017 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)

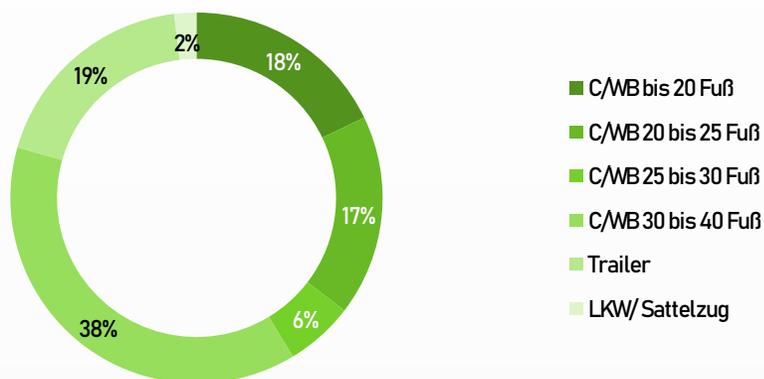


Zuwachs der Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr innerhalb der letzten 10 Jahre (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)

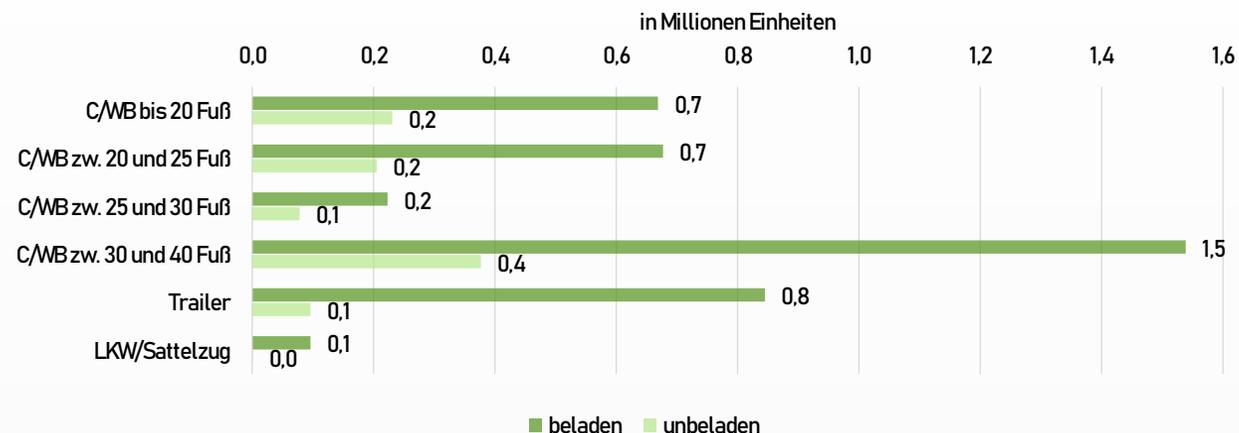


- Während 2005 knapp über 70 Mill. t Güter im Kombinierten Verkehr in Deutschland bewegt wurden, waren es im Jahr 2017 ca. 111,5 Mill. t
- 2017 verlor der KV gegenüber dem Vorjahr 2,6% und fällt damit auf das Niveau von 2015 zurück
- Im KV Schiene betrug das Mengenaufkommen 6,1 Mill. TEU, ein Plus von rund 2,4% im Vergleich zum Vorjahr
- Für die beförderten Einheiten im schienenseitigen KV verhält es sich ähnlich mit einem Plus in Höhe von 2,1%
- Der Bedeutungszuwachs des KV am Güterverkehr ist in den vergangenen Jahren insbesondere auf die Entwicklung im KV Wasserstraße zurückzuführen; von 2016 zu 2017 stieg die Anzahl der beförderten TEU um 4,8%
- Die Beförderungsmenge im Kombinierten Verkehr (KV) stieg innerhalb von 10 Jahren um rund 24%

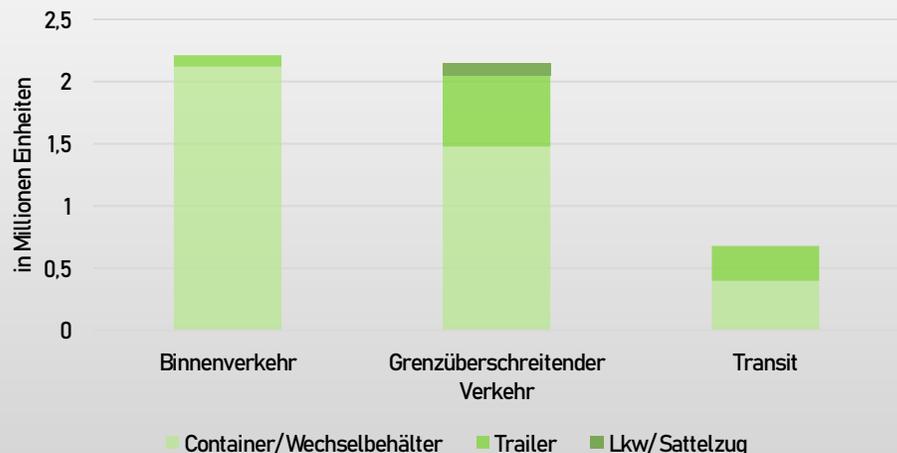
Anteil der Ladeeinheiten im KV Schiene, bezogen auf die Anzahl der Ladeeinheiten im Jahr 2017 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Einheiten im KV Schiene je Ladeeinheit und Zustand im Jahr 2017 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)

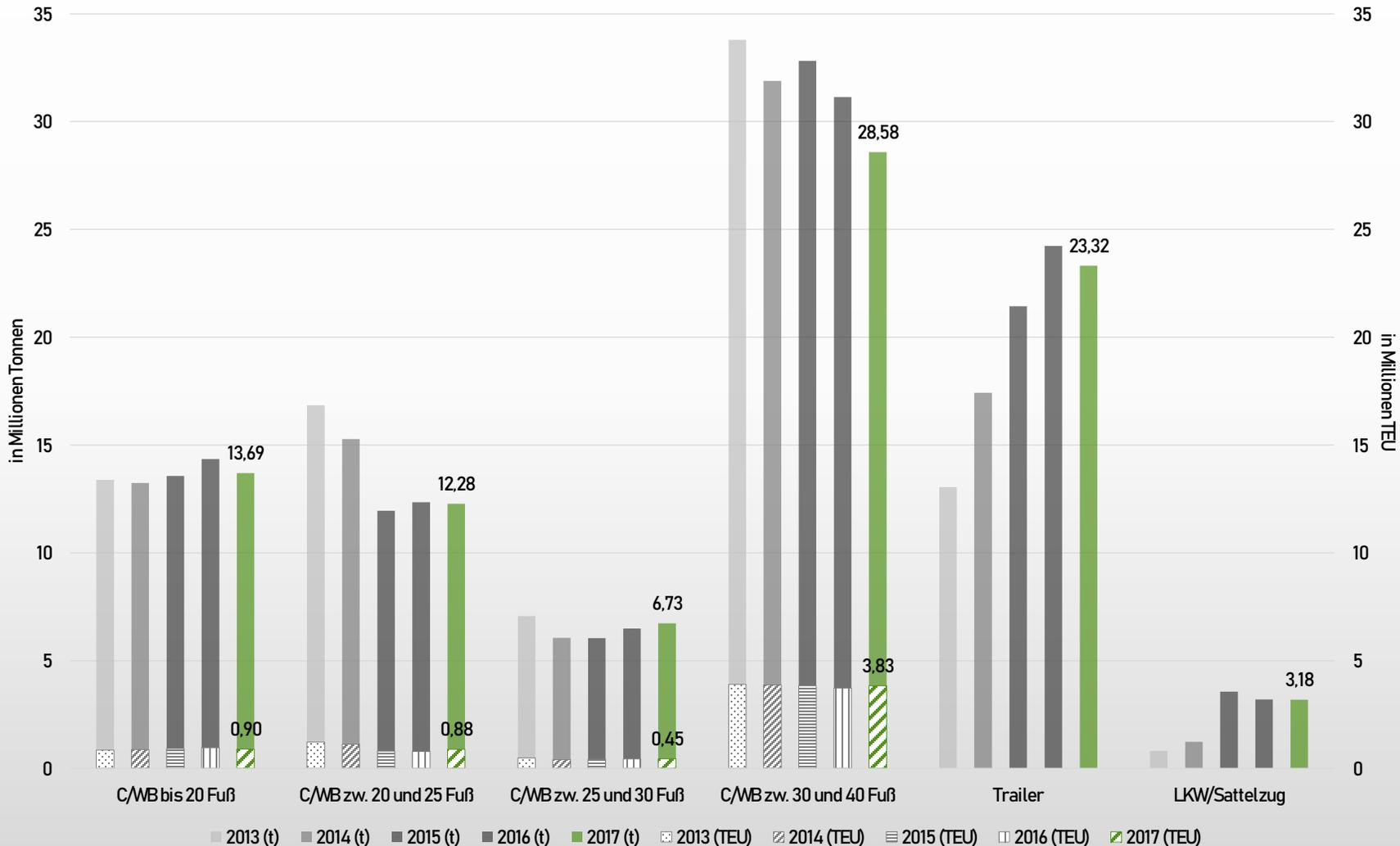


Schiengüterverkehr mit intermodalen Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im Jahr 2017 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



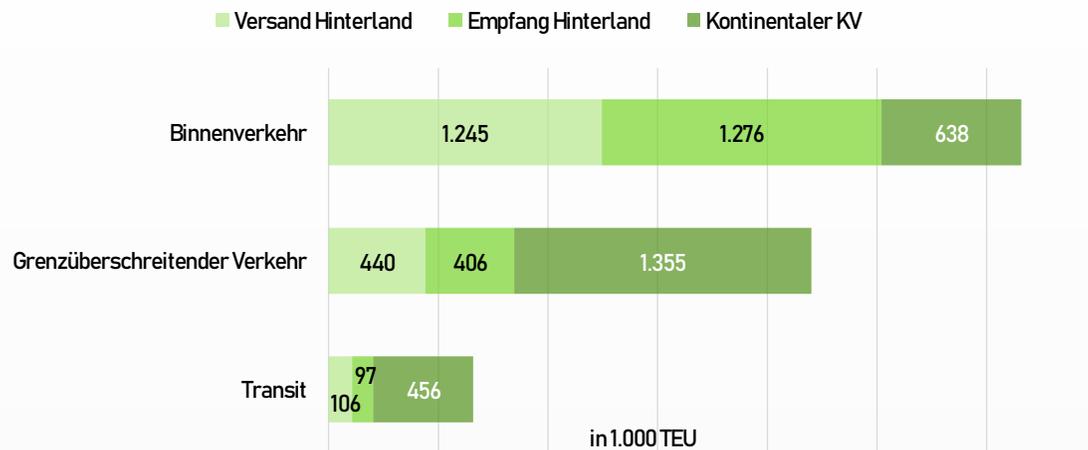
- 2016 wurden rund 1,9 Mill. Container/Wechselbrücken (C/WB) mit 30 bis 40 Fuß im schienenseitigen Kombinierten Verkehr transportiert; das entspricht rund 38,1% an allen transportierten Einheiten und ist die am häufigsten genutzte Ladeeinheit
- Trailer und C/WB mit bis zu 20 Fuß folgen mit 18,7% sowie 17,9% auf den Plätzen zwei und drei; damit löst der Trailertransport den Transport mit 20-Fuß C/WB ab
- Der intermodale Binnenverkehr war hauptsächlich durch Container- bzw. Wechselbehältertransporte gekennzeichnet, wohingegen der grenzüberschreitende Kombinierte Verkehr hohe Anteile der Beförderung von Trailern und LKW/Sattelzug aufwies
- Im Transit- bzw. Durchgangsverkehr nimmt der Anteil der Trailer bereits 41,2% ein
- Die Beförderung von Trailern im schienenseitigen KV gewinnt stetig an Bedeutung
- Im Durchschnitt aller C/WB-Größen lag der Anteil der leeren Einheiten bei 22,3%, d.h. knapp ein Viertel der transportierten C/WB waren unbeladen
- Ein wesentlich geringerer Anteil an leeren Transporteinheiten zeigte sich bei Trailern mit 10,2% im Berichtsjahr

Entwicklung der KV-Beförderungsmengen im Eisenbahnverkehr nach Ladungsmerkmalen (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)

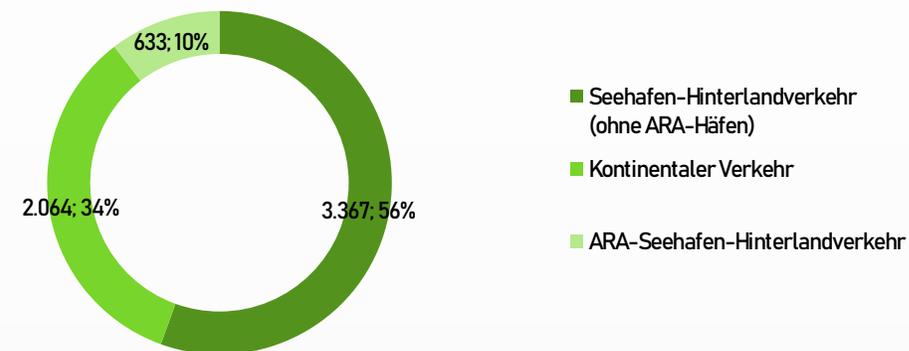


- Die beförderte Tonnage im schienenseitigen Kombinierten Verkehr wies im Berichtsjahr über alle Ladeeinheiten hinweg Rückgänge auf
- Insbesondere C/WB zwischen 30 und 40 Fuß mit einem Minus von 8,2% sowie C/WB bis 20 Fuß mit einem Mengenverlust von 4,5% verloren an Bedeutung
- Lediglich die beförderten Mengen in C/WB zwischen 25 und 30 Fuß verzeichneten im Berichtsjahr einen Zuwachs von 3,8% im Vergleich zum Vorjahr
- Mit Ausnahme von C/WB bis 20 Fuß stiegen die KV-Mengen in TEU über alle Containergrößen C/WB zwischen 20 und 25 Fuß verzeichneten einen Zuwachs von 11,8%
- Dieses Diagramm verdeutlicht, dass die Entwicklung der Tonnage im Kombinierten Verkehr von geringerer Bedeutung ist als die Entwicklung der beförderten TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) oder FEU (Forty-foot Equivalent Unit) als Standardladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs
- Auch der sog. Güterstruktureffekt hin zu mehr Transporten von hochwertigen und leichten Gütern führt künftig tendenziell zu sinkenden Verkehrsmengen und -leistungen in allen Güterverkehrsbereichen

Seehafen-Hinterlandverkehre per Schiene 2017 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)

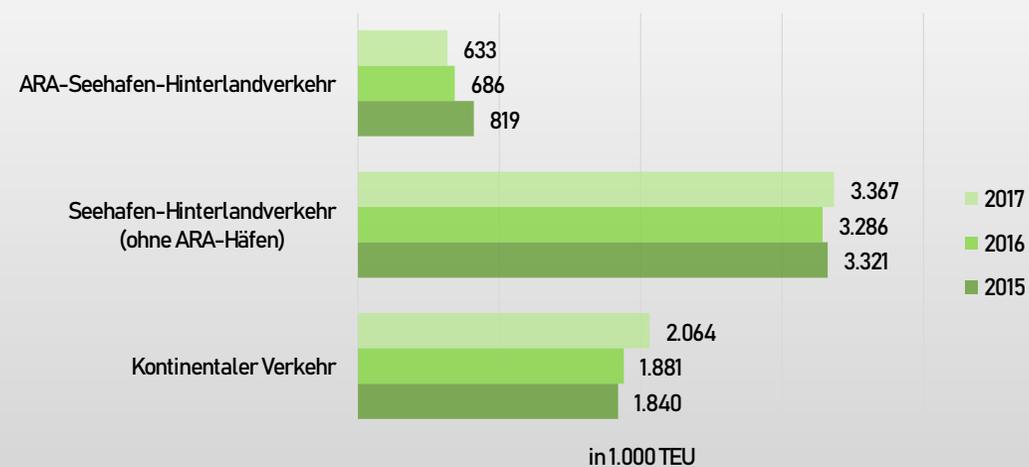


Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs am schienenseitigen KV zwischen deutschen und ausländischen Regionen 2017 (absolute Angaben in 1.000 TEU) (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)

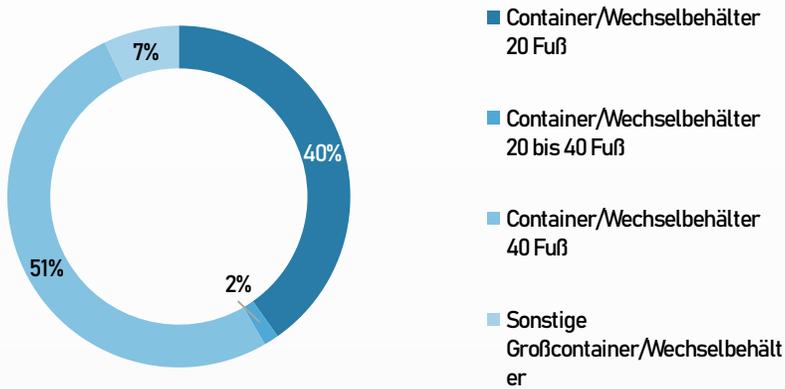


- Der Binnenverkehr bleibt vor dem grenzüberschreitenden Verkehr weiterhin am bedeutendsten
- Sowohl im Transit als auch im grenzüberschreitenden Verkehr dominiert das Marktsegment „Kontinentaler KV“ mit 69,1% bzw. 61,6% gegenüber dem Hinterlandverkehr
- Mit 55,5% dominiert der Seehafen-Hinterlandverkehr (ohne ARA-Häfen) den schienenseitigen Kombinierten Verkehr zwischen deutschen und ausländischen Regionen; das entspricht ca. 3,4 Mill. TEU
- Der Kontinentalverkehr zeichnete 2017 für 34%, der ARA-Seehafen-Hinterlandverkehr für 10% verantwortlich
- Der Hinterlandverkehr per Schiene hatte 2017 gegenüber 2016 ein Plus von 0,7% erzielt, konnte aber das Minus vom Vorjahr (-4,1%) nicht kompensieren
- Insbesondere der ARA-Seehafen-Hinterlandverkehr verlor gegenüber dem Vorjahr an Bedeutung (-7,7%)
- Mit 9,7% konnte der kontinentale Kombinierte Verkehr ein deutliches Plus im Vergleich zum Vorjahr erzielen

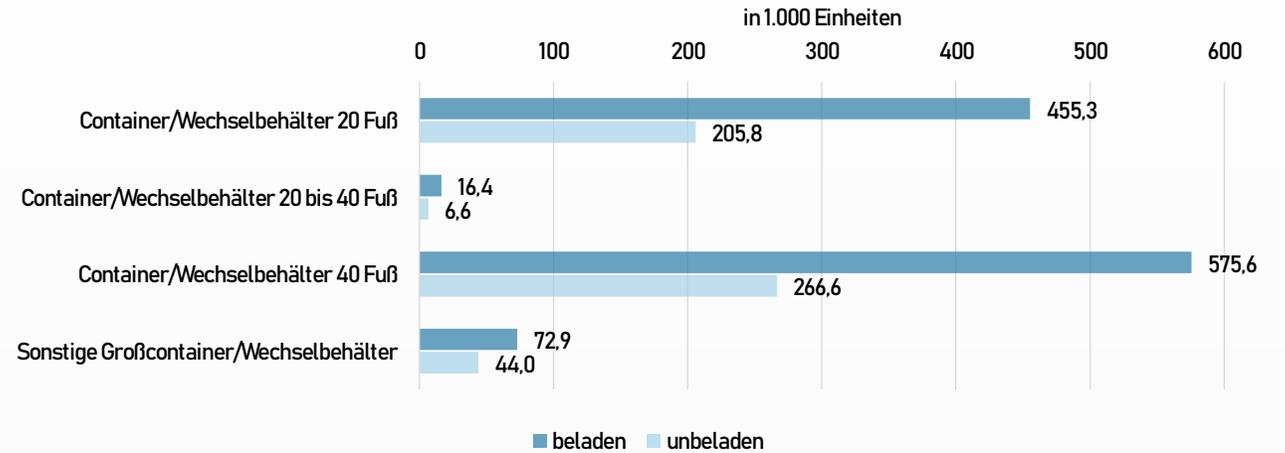
Entwicklung des Seehafen-Hinterlandverkehrs am schienenseitigen KV zwischen deutschen und ausländischen Regionen 2017 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



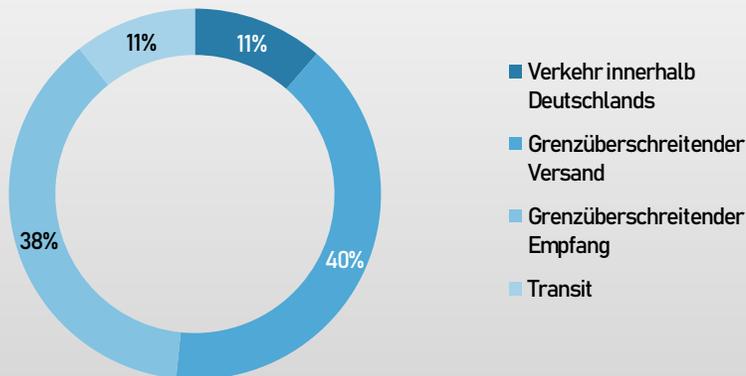
Anteil der Ladeeinheiten im KV Wasserstraße, bezogen auf die Anzahl der Transporteinheiten im Jahr 2017 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Einheiten im KV Wasserstraße je Ladeeinheit und Zustand im Jahr 2017 (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)

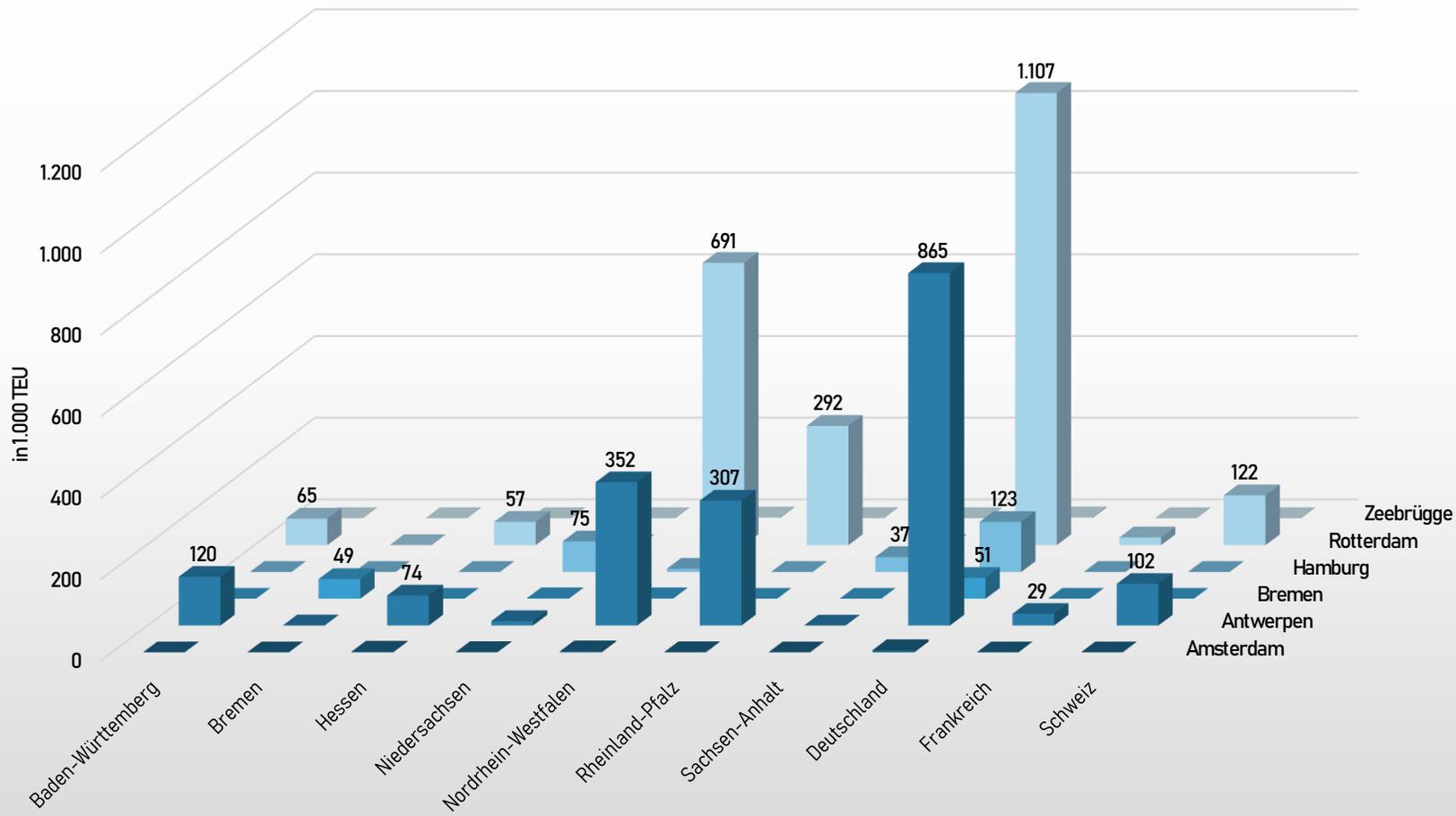


Anteil der Hauptverkehrsbeziehungen im KV Wasserstraße bezogen auf die beförderten TEU (Daten: destatis, Darstellung: SGKV)



- Die KV-Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt werden durch 20- und 40-Fuß Container dominiert; sie erreichen gemeinsam 91,5% (bezogen auf die Anzahl der beförderten Ladeeinheiten) an allen Ladeeinheiten
- Im Berichtsjahr wurden im wasserseitigen Kombinierten Verkehr insbesondere Standard-Container befördert: 40-Fuß Container mit 842.176 Einheiten (+2,6%) und 20-Fuß Container mit 661.066 Einheiten (+0,9%)
- Über 2/3 der per Binnenschiff transportierten Container waren in 2017 beladen; etwa 1/3 der Container waren entsprechend unbeladen
- Bei Betrachtung der 20- und 40-Fuß Container werden jeweils über 45% der Container leer transportiert; das sind wesentlich mehr Leercontainertransporte als im schienenseitigen Kombinierten Verkehr
- In der Kategorie „Sonstige Großcontainer/ Wechselbehälter“ liegt der Anteil der Leercontainertransporte gar bei 60,3%
- Der grenzüberschreitende Verkehr nimmt im KV Wasserstraße mit 78% den größten Anteil an den Verkehren ein

Verflechtungsmatrix ausgewählter Regionen und Seehäfen im wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr 2017



- 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 wurden überwiegend entlang des Rheins befördert
- Allein zwischen Deutschland und den Seehäfen Rotterdam und Antwerpen wurden 1.107 Tsd. TEU sowie 865 Tsd. TEU via Binnenschiff im Berichtsjahr 2017 transportiert
- Relation Deutschland – Rotterdam: mehr Import (588,9 Tsd. TEU) als Export (518,5 Tsd. TEU)
- Relation Deutschland – Antwerpen: deutlich mehr Export (506,4 Tsd. TEU) als Import (358,1 Tsd. TEU)
- Hamburg ist mit deutlichem Abstand drittstärkster Seehafen für den wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr in 2017
- Die meisten Mengen im wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr werden mit den Regionen Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und mit Abstand Baden-Württemberg ausgetauscht (Rheinachse)
- Für die Mengenbewegungen im Seehafen-Hinterlandverkehr per Binnenschiff sind zudem die Schweiz und Frankreich von Bedeutung

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen					Verkehrsleistung				
	2017 in Mill. t	2018 in Mill. t	2021 in Mill. t	Entw. in % 2017-2018	Entw. in % 2018-2021	2017 in Mrd. tkm	2018 in Mrd. tkm	2021 in Mrd. tkm	Entw. in % 2017-2018	Entw. in % 2018-2021
Straße ¹	3.642,9	3.682,6	3.705,7	1,1	0,6	478,5	486,1	492,5	1,6	1,3
Schiene ²	362,1	366,2	367,9	1,1	0,5	116,3	119,0	119,5	2,3	0,4
dar. KV Schiene	92,5	94,5	98,1	2,2	3,8	47,1	48,1	49,7	2,1	3,3
Binnenschiff	221,5	223,6	222,6	0,9	-0,4	54,4	54,8	54,3	0,7	-0,9
Seeschiff ³	298,3	301,9	309,7	1,2	2,6	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

1) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschl. Behältergewichte im Kombinierten Verkehr, 2012 bis 2014 einschl. der jeweils neu erfassten Unternehmen

3) Einschl. Seeverkehr zw. Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengewichte der Fahrzeuge, Container etc.

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) veröffentlicht regelmäßig Mittelfristprognosen zur verkehrlichen Entwicklung (SSP Consult, Beratende Ingenieure (Hrsg.)); darunter enthalten sind Aussagen zum Güterverkehr

Die Prognose bezieht sich auf die Jahre 2018 und 2021

Mit Ausnahme der Binnenschifffahrt (nahezu Stagnation) wird für die übrigen Verkehrsträger von Wachstum sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Verkehrsleistung ausgegangen

Prognose Verkehrsaufkommen 2017-2021:

- Der KV Schiene könnte um 6,1% bis 2021 wachsen, während die Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt bis 2021 nahezu stagnieren (-0,5%) werden
- Insbesondere im zunehmenden Transport von hochwertigen Stückgütern (ursächlich Güterstruktureffekt) werden für den schienen- und wasserseitigen Kombinierten Verkehr gute Marktchancen gesehen
- Die Stagnation in der Binnenschifffahrt ist insbesondere auf Rückgänge im Massengutbereich zurückzuführen, welche jedoch durch den Güterstruktureffekt weitestgehend kompensiert werden
- In der Mengenentwicklung im Straßen- und Schienengüterverkehr werden ähnliche Zuwächse prognostiziert; der Seeverkehr wird voraussichtlich bis 2021 ein Plus von 3,8% aufzeigen, bedingt durch den zunehmenden Welthandel

Prognose Verkehrsleistung 2017-2021:

- Bei der Verkehrsleistung zeichnet sich ein vergleichbares Bild ab
- Dem KV Schiene wird eine Zunahme von 5,4% bis 2021 prognostiziert; in der Binnenschifffahrt wird eine Stagnation bei -0,2% in der Verkehrsleistung erwartet
- Die Zuwächse der Verkehrsleistung beim Straßengüterverkehr und beim Schienengüterverkehr liegen bis 2021 bei 2,9% und bei 2,7%

Kontakt

SGKV e.V. – Studiengesellschaft für den Kombinierten
Verkehr

Westhafenstraße 1 | 13353 Berlin
T +49 30 206 13 76 0
F +49 30 206 13 76 17

Bearbeitung: Diana Fieberg, Projektmanagerin
Fragen zum Bericht bitte an dfieberg@sgkv.de

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

Folgen Sie uns auf Twitter [@SGKV1928](https://twitter.com/SGKV1928)

