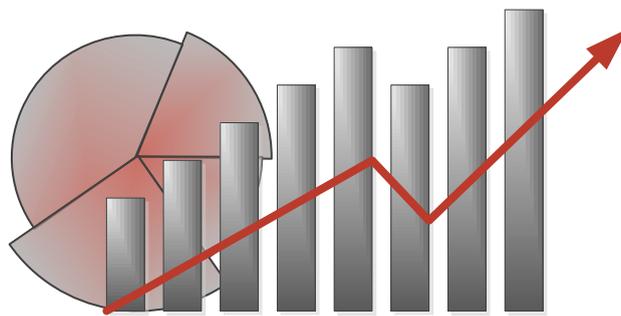


FACTS AND FIGURES 2014

BERICHTSJAHR 2013



Der Kombinierte Verkehr



Thore Arendt, Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied SGKV e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder,

ich freue mich, Ihnen die aktuelle Ausgabe der wichtigsten Statistiken und Kennzahlen rund um den Kombinierten Verkehr im neuen Gewand als „Facts and Figures 2014“ für das Berichtsjahr 2013 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.

Wie bereits in den Vorjahren hat sich der Kombinierte Verkehr 2013 positiv entwickelt. Im Bereich der Schiene liegt die transportierte Menge sogar erstmals knapp über dem bisherigen Spitzenwert des Jahres 2008, während sich die Mengen in der Binnenschifffahrt seit 2010 weitgehend stabilisiert haben. Interessant ist allerdings, dass – obwohl die Mengen im Seegüterverkehr stagnierten oder sogar leicht rückläufig waren – Schiene und Straße weiter zulegen konnten. Dies spricht für eine Stärkung des kontinentalen Kombinierten Verkehrs gegenüber dem Seehafen-Hinterlandverkehr. Offenbar konnte das kontinentale Marktsegment seit 2010 kontinuierlich ausgebaut werden und gewinnt seitdem stetig an Bedeutung. Damit einhergehen unweigerlich neue Anforderungen an intermodale Verkehrsketten und insbesondere an Terminals, da die Abstimmung und Positionierung der kontinentalen Ladeeinheiten sich von den Containern des Seehafen-Hinterlandverkehrs unterscheiden. Insofern wird es eine Aufgabe von Politik und Wirtschaft bleiben, den Kombinierten Verkehr noch flexibler zu machen, damit neue Marktanforderungen schnell und effizient aufgegriffen und bedient werden können.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Thore Arendt

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied SGKV e.V.

FACTS AND FIGURES 2014

Vorwort

S. 01

1. Entwicklung des Güterverkehrs

S. 02

1.1 Straßengüterverkehr

S. 03

1.2 Schienengüterverkehr

S. 04

1.3 Binnenschifffahrt

S. 05

1.4 Seeverkehr

S. 07

1.5 Gütergruppen NST-2007

S. 08

2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

S. 09

2.1 KV Schiene/Straße (unbegleitet & ROLA)

S. 12

2.2 KV Wasser/Straße (unbegleitet)

S. 14

2.3 KV Seeverkehr/RO-RO & LO-LO

S. 15

2.4 KV-Operateure

S. 16

2.5 Intermodale Terminalkarte

S. 19

3. „Mittelfristprognose 2014“

S. 20

4. „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“

S. 21

Impressum

S. 23

1. Entwicklung des Güterverkehrs

Tab. 1.1: Der Güterverkehr hat sich nach dem konjunkturellen Einbruch im Jahr 2009 positiv entwickelt. Insgesamt konnten 2013 rund 1,6% mehr Mengen (Aufkommen in Tonnen) transportiert werden als im Vorjahr. Die Güterverkehrsleistung (Leistung in Tonnenkilometer) über alle Verkehrsträger stieg um 1,9%.

Tab. 1.1 & Abb. 1.1: Die transportierten Mengen im See- und Luftverkehr sowie per Rohöl-Rohrleitungen verzeichneten 2013 leichte Rückgänge. Demgegenüber konnten sowohl der Eisenbahngüterverkehr als auch der Luftverkehr im Jahr 2013 das Rekordjahrsniveau der Beförderungsmengen von 2008 überschreiten. In den Beförderungsmengen wurden im Eisenbahnverkehr (+2,1%), in der Binnenschifffahrt (+1,7%) wie auch im Straßengüterverkehr (+1,8%) Zuwächse erzielt. Diese positive Entwicklung spiegelt sich ebenfalls in der Beförderungsleistung wieder mit 2,3% im Schienengüterverkehr, 2,7% in der Binnenschifffahrt und 1,3% im Straßengüterverkehr deutscher und ausländischer Fahrzeuge. Ein deutliches Plus verzeichnete die Beförderungsleistung per Rohöl-Rohrleitungen mit 12,2% im Berichtsjahr.

Abb. 1.2 & 1.3: In Hinblick auf den Modal Split im Güterverkehr ist zu konstatieren, dass der Straßengüterverkehr den größten Anteil in den transportierten Mengen (77%) und in der Verkehrsleistung (70%) inne hat. Während der Eisenbahngüterverkehr mit 9% in der Beförderungsmenge und 18% in der Verkehrsleistung direkt an zweiter Stelle folgt, erreichten die transportierten Güter in der Binnenschifffahrt ein Aufkommen von rund 5% und eine Leistung von nunmehr 9%.

Menge/Leistung	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Entw. in % 2012-2013
Beförderungsmenge in 1.000 t							
Eisenbahnverkehr	371.298	312.087	355.715	374.737	366.140	373.738	2,08
Binnenschifffahrt	245.674	203.868	229.607	221.966	223.170	226.864	1,66
Seeverkehr	316.651	259.445	272.868	292.788	295.103	293.999	-0,37
Luftverkehr	3.621	3.398	4.164	4.436	4.317	4.315	-0,05
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)	91.069	88.405	88.842	86.572	87.898	87.332	-0,64
Straßengüterverkehr (inkl. ausl. FZG)	3.438.400	3.094.200	3.126.600	3.390.500	3.306.700	3.366.700	1,81
Total	4.466.713	3.961.403	4.077.796	4.370.999	4.283.328	4.352.948	1,63
Beförderungsleistung in Mio. tkm							
Eisenbahnverkehr	115.652	95.834	107.317	113.317	110.065	112.613	2,31
Binnenschifffahrt	64.057	55.497	62.278	55.027	58.488	60.070	2,70
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)	15.670	15.950	16.259	15.623	16.207	18.180	12,17
Straßengüterverkehr (inkl. ausl. FZG)	460.100	414.600	440.600	457.600	447.000	452.900	1,32
Total	655.479	581.881	626.454	641.567	631.760	643.763	1,90

Tab. 1.1: Entwicklung Beförderungsmengen und -leistung je Verkehrsträger von 2008 bis 2013

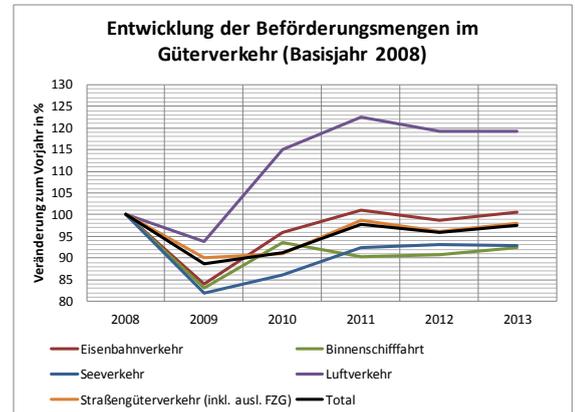


Abb. 1.1: Entwicklung Beförderungsmengen im Güterverkehr

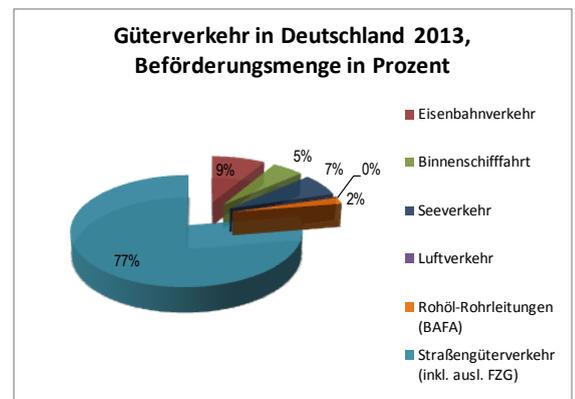


Abb. 1.2: Modal Split Beförderungsmenge 2013

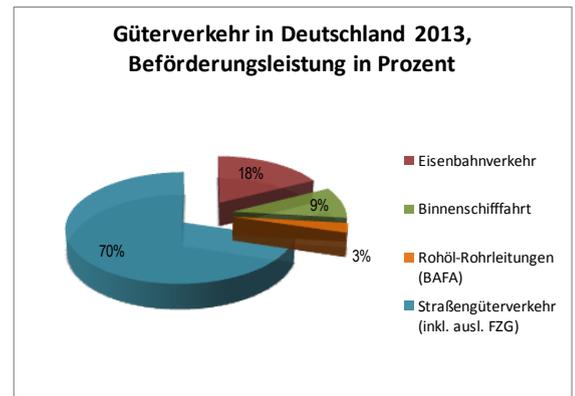


Abb. 1.3: Modal Split Beförderungsleistung 2013

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.

1.1 Straßengüterverkehr

Verkehrsart	2012		2013		Entw. in % 2012 - 2013	
	Menge 1.000 t	Leistung Mio. tkm	Menge 1.000 t	Leistung Mio. tkm	Menge %	Leistung %
Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen, davon						
Total (nur deutsche FZG)	2.880.200	280.000	2.926.300	280.700	1,60	0,25
Verkehr im Nahbereich	1.611.700	28.800	1.641.400	29.700	1,84	3,13
Verkehr im Regionalbereich	646.400	57.800	663.500	59.400	2,65	2,77
Verkehr Fernbereich	622.100	193.400	621.400	191.600	-0,11	-0,93
Total (inkl. ausl. FZG)	3.306.700	447.000	3.366.700	452.900	1,81	1,32

Tab. 1.1.1: Menge und Leistung im Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen nach Verkehrsbereichen; Straßengüterverkehr inklusive ausländischer Fahrzeuge (FZG) zum Vergleich

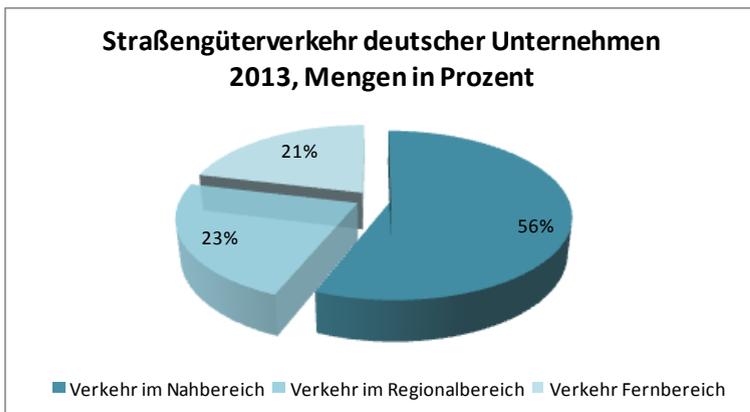


Abb. 1.1.1: Anteile Beförderungsmenge je Verkehrsbereich 2013

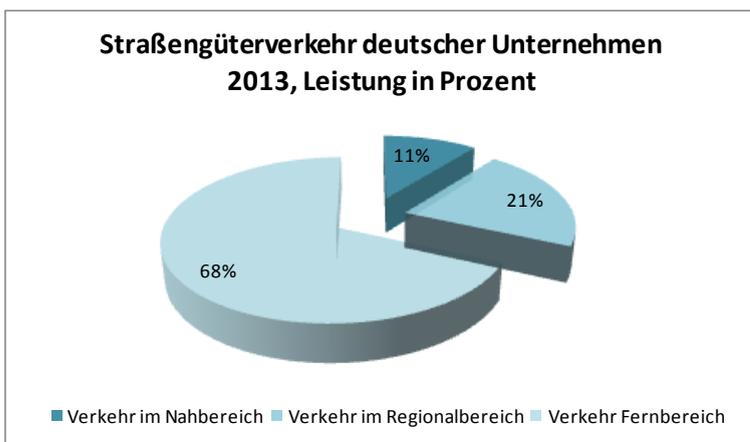


Abb. 1.1.2: Anteile Verkehrsleistung je Verkehrsbereich 2013

Nahbereich: bis 50 km

Regionalbereich: von 51 km bis 150 km

Fernbereich: über 150 km

Für alle Entfernungsbereiche: Binnen- und grenzüberschreitender Verkehr, ohne Kabotage

Tab. 1.1.1: Der Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen verzeichnete im Jahr 2013 ein Plus von 1,6% in der Beförderungsmenge und rund 0,3% in der Verkehrsleistung. Im Vergleich zum Eisenbahnverkehr und zur Binnenschifffahrt erzielte der Straßengüterverkehr deutscher Unternehmen jedoch die geringsten Zuwächse im Berichtsjahr.

Tab. 1.1.1: Das Wachstum liegt in dem Anstieg der Verkehre im Nah- und Regionalbereich begründet. Im Mengenaufkommen wurde im Nahverkehrsbereich ein Plus von 1,8% sowie im Regionalbereich ein Anstieg von ca. 2,7% erreicht. Bezogen auf die Verkehrsleistung verzeichneten die Verkehre im Nahbereich ein höheres Wachstum mit 3,1% als jene im Regionalbereich mit einem 2,8%-igen Anstieg. Demgegenüber nahmen die Verkehre im für den Kombinierten Verkehr (KV) relevanten Fernverkehrsbereich im Vergleich zum Vorjahr geringfügig ab; in der tonnenkilometrischen Leistung mit -0,9% mehr als im Verkehrsaufkommen mit nur -0,1%.

Abb. 1.1.1 & 1.1.2: In Betrachtung der Anteile der Hauptverkehrsverbindungen im Straßengüterverkehr zeigte sich 2013 eine ähnliche Verteilung wie im Vorjahr. 56% der Gütermengen wurden im Nahbereich transportiert (2012: 56%), 23% im Regionalbereich (2012: 22%) und 21% im Fernbereich (2012: 22%). Mit Einbezug der Kilometer in der Verkehrsleistung gestaltet sich die Verteilung 2013 wie folgt: 68% im KV relevanten Fernbereich (2012: 69%), 21% im Regionalbereich (2012: 21%) und 11% im Nahbereich (2012: 10%).

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr zeigte im Jahr 2013 einen deutlichen Rückgang in der Beförderungsmenge (-2,1%) und Verkehrsleistung (-6,0%) trotz leicht zunehmenden deutschen Außenhandel. Vor allem der Versand von Gütermengen in die EU-Mitgliedsstaaten verzeichnete Einbußen von -4,2%. Lediglich der Versand und Empfang nach/aus Drittstaaten wies eine positive Entwicklung im Berichtsjahr auf.

1.2 Schienengüterverkehr

Tab.1.2.1: Im Jahr 2013 verzeichnete der schienengebundene Güterverkehr ein positives Mengenaufkommen mit rund +2,1% und konnte die Verluste des Vorjahres (-2,3%) größtenteils wieder ausgleichen. Laut dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) liegt dieser positive Effekt in dem zunehmenden Transport von Sattelzuganhängern im Kombinierten Verkehr sowie in einem Anstieg der Kohle- und Mineralöltransporte begründet. Hinzu kommt jedoch auch eine Veränderung in der statistischen Erfassung; so wurden 2013 erstmals die Verkehrsdaten zusätzlicher, bereits existierender Eisenbahnverkehrsunternehmen in die Statistik des Eisenbahngüterverkehrs einberechnet.

Tab. 1.2.1 & Abb. 1.2.1: Insbesondere im Durchgangsverkehr (+14,8%) sowie bei Verkehren aus dem Ausland (+8,1%) konnten im Vergleich zu 2012 hohe Wachstumsraten in den Beförderungsmengen erzielt werden. Diese Hauptverbindungen im Schienengüterverkehr nehmen jedoch nur 22% der gesamten Verbindungen ein. Der Binnenverkehr hat mit 66% den höchsten Anteil, gefolgt von Verkehren in das Ausland (Versand).

	2012 in Mio. t	2013 in Mio. t	Entw. in % 2012-2013
Hauptverbindungen (Werte gerundet)			
Transportmenge	366,1	373,7	2,08
Frachtpflichtiger Güterverkehr	366,1	373,7	2,08
Wagenladungsverkehr	366,1	373,7	2,08
<i>Binnenverkehr</i>	247,1	247,5	0,16
<i>Versand in das Ausland</i>	45,3	45,5	0,44
<i>Empfang aus dem Ausland</i>	58,2	62,9	8,08
<i>Durchgangsverkehr</i>	15,5	17,8	14,84

Tab. 1.2.1: Entwicklung Beförderungsmenge je Hauptverbindung

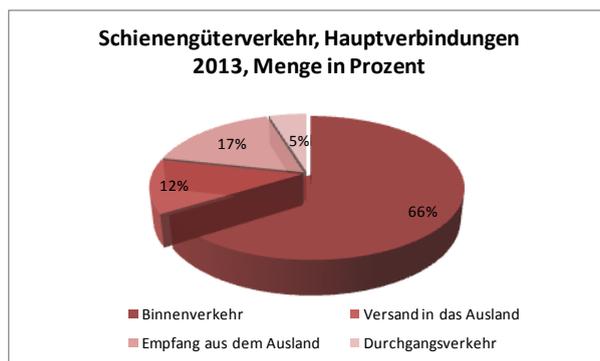


Abb. 1.2.1: Anteile Beförderungsmenge je Hauptverbindung 2013

Tab. 1.2.2: Die tonnenkilometrische Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erzielte ein Plus von 2,3% im Jahr 2013 (2012: -2,9%). Lediglich im Gütertransport in das Ausland wurden Einbußen mit einer Rückgangsrate von rund -2,3% verzeichnet. Der Durchgangsverkehr erzielte ein Plus von 11,5% und damit die höchsten Zuwächse im Vergleich aller vier Hauptverbindungen. Jedoch erbringt der Durchgangsverkehr eine wesentlich geringere Verkehrsleistung im Vergleich zu allen anderen Hauptverbindungen.

Abb. 1.2.2: Die anteilige Darstellung der Hauptverkehrsverbindungen anhand der Verkehrsleistung gestaltet sich ähnlich derer der Beförderungsmenge. Zu 51% wird die Verkehrsleistung durch den Binnenverkehr erbracht, 21% durch Verkehr aus dem Ausland, 18% durch Verkehr in das Ausland sowie 10% durch Transitverkehre.

	2012 in Mio. tkm	2013 in Mio. tkm	Entw. in % 2012-2013
Hauptverbindungen			
Transportleistung	110.065	112.613	2,31
<i>Binnenverkehr</i>	56.326	57.585	2,24
<i>Versand in das Ausland</i>	20.310	19.845	-2,29
<i>Empfang aus dem Ausland</i>	23.159	23.727	2,45
<i>Durchgangsverkehr</i>	10.269	11.454	11,54

Tab. 1.2.2: Entwicklung Verkehrsleistung je Hauptverbindung



Abb. 1.2.2: Anteile Verkehrsleistung je Hauptverbindung 2013

1.3 Binnenschifffahrt

Tab. 1.3.1 & Abb. 1.3.1: Der Duisburger Hafen ist der größte Binnenhafen Deutschlands mit 49,4 Mio. Tonnen transportierter Güter im Jahr 2013. Dies entspricht mehr als der vierfachen Menge des zweitgrößten nationalen Hafens in Köln. Der Hamburger Hafen nimmt in einem wesentlich geringeren Abstand Platz drei der größten Binnenhäfen ein. Ausschließlich Bremen/Bremerhaven verzeichneten einen großen Mengenverlust mit einem Rückgang von -17,6% im Berichtsjahr. Die Binnenhäfen in Duisburg, Köln und Ludwigshafen stagnierten mit nur leichten Veränderungen. Alle weiteren Binnenhäfen erzielten hohe Wachstumsraten, insbesondere die Häfen Neuss (+10,9%) und Mannheim (+10,4%). Insgesamt wurden im Jahr 2013 in den zehn größten deutschen Binnenhäfen 115,2 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen, ein Plus von 2,2% gegenüber dem Vorjahresergebnis.

10 größte Binnenhäfen - Güterumschlag			
	2012	2013	Entw. in %
	in 1.000 t	in 1.000 t	2012-2013
Duisburg	49.182	49.444	0,53
Köln	11.693	11.682	-0,10
Hamburg	9.940	10.664	7,28
Mannheim	7.932	8.753	10,36
Ludwigshafen	7.448	7.594	1,96
Neuss	6.845	7.590	10,89
Karlsruhe	6.197	6.439	3,91
Bremen + Bremerhaven	5.933	4.888	-17,61
Frankfurt M	3.878	4.186	7,95
Gelsenkirchen	3.692	3.979	7,77
Total	112.739	115.219	2,20

Tab. 1.3.1: Entwicklung Beförderungsmenge der zehn größten Binnenhäfen

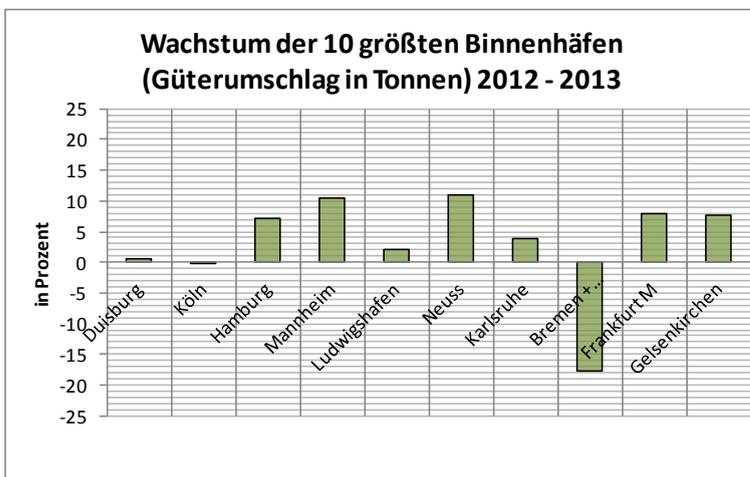


Abb. 1.3.1: Entwicklung der zehn größten Binnenhäfen

	2012	2013	Entw. in %
	in Mio. t	in Mio. t	2012-2013
Hauptverbindungen			
Transportmenge	223,2	226,9	1,67
Binnenverkehr	54,6	54,9	0,61
Versand in das Ausland	48,2	47,8	-0,93
Empfang aus dem Ausland	100,0	104,5	4,46
Durchgangsverkehr	20,3	19,7	-3,01

Tab. 1.3.2: Entwicklung Beförderungsmenge je Hauptverbindung

Tab. 1.3.2: In der Binnenschifffahrt konnte im Berichtsjahr an das Wachstum des Vorjahrs angeknüpft werden. Die Transportmengen erzielten ein Plus von 1,7%, wofür vor allem die Entwicklung der Importe (+4,5%) verantwortlich war. Der Binnenverkehr erreichte ein leichtes Plus von 0,6%. Einbußen verzeichnete der Transitverkehr mit -3,0%. Ebenfalls gingen die transportierten Mengen im grenzüberschreitenden Versand geringfügig zurück (-0,9%).



Abb. 1.3.2: Anteile Beförderungsmenge je Hauptverbindung 2013

Abb. 1.3.2: In der Binnenschifffahrt werden Mengen überwiegend aus Importverkehren (46%) generiert, gefolgt von Transportmengen im Binnenverkehr (24%), Mengen aus Exportverkehren (21%) und durch Transitverkehren (9%). Im Vergleich zum Jahr 2012 gibt es keine nennenswerten Veränderungen der Anteile: Binnenverkehr 24%, Export 22%, Import 45% und Durchgangsverkehr 9%.

1.3 Binnenschifffahrt

Binnenhafen	Land	Gesamt TEU		Entw. in % 2012-2013
		2012	2013	
Duisburg	D	2.596.000	3.016.000	16,18
Rheincargo	D	-	1.210.000	-
Neuss-Düsseldorf	D	801.000	749.000	-6,49
Nürnberg	D	747.897	710.247	-5,03
Wien	A	424.823	480.000	12,99
Köln	D	495.848	460.591	-7,11
Dortmund	D	303.805	298.214	-1,84
Enns	A	235.515	244.352	3,75
Regensburg und Passau	D	163.892	206.534	26,02
Linz/Donau	A	203.317	196.580	-3,31
Bonn	D	179.142	181.650	1,40
Wörth	D	134.556	145.306	7,99
Mannheim	D	117.409	136.621	16,36
Andernach	D	123.084	132.540	7,68
Emmerich RWT	D	120.101	127.367	6,05
Krefeld	D	167.563	114.520	-31,66
Berlin (BEHALA)	D	96.383	109.594	13,71
Mainz	D	103.043	109.147	5,92
Basel	CH	102.240	104.945	2,65
Minden	D	110.198	103.950	-5,67
Ludwigshafen	D	87.518	87.518	0,00
Stuttgart	D	79.354	83.026	4,63
Hannover	D	50.549	74.620	47,62
Frankfurt a.M.	D	68.388	74.087	8,33
Kehl	D	79.061	69.110	-12,59
Braunschweig	D	58.954	60.543	2,70
Halle/Saale	D	94.123	51.308	-45,49
Weil am Rhein	D	31.513	38.836	23,24
Dresden, Riesa, Torgau, Roßlau, Decin, Lovosice	D, CZ	38.388	35.044	-8,71
Karlsruhe	D	45.564	18.090	-60,30
Krems/Donau	A	24.659	-	-
Aken	D	14.712	15.295	3,96
Aschaffenburg	D	14.608	15.217	4,17
Magdeburg	D	10.200	-	-
Trier	D	6.304	5.817	-7,73
Kelheim/Donau	D	1.829	1.797	-1,75

Tab. 1.3.3: Entwicklung TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) ausgewählter Binnenhäfen in Deutschland, Österreich und Schweiz

Tab. 1.4.1: Im Jahr 2013 stagnierte die Mengenentwicklung in der Seeschifffahrt ähnlich wie im Vorjahr, jedoch mit leicht abnehmender Tendenz (-0,4%). Lediglich die Beförderungsmengen in das Ausland entwickelten sich mit +2,5% positiv. Der innerdeutsche Verkehr hatte die größten Einbußen im Berichtsjahr mit -3,9% zu verzeichnen, gefolgt von den Importverkehren mit einem Rückgang von -2,4%.

Der im Berichtsjahr deutlich abnehmende innerdeutsche Verkehr hat mengenmäßig mit nur 2,3% einen geringen Anteil in der Seeschifffahrt. Demgegenüber nimmt der ebenfalls Verluste verzeichnende Importverkehr einen Anteil an den gesamten Hauptverbindungen von 58,7% ein. Das Mengenverhältnis von rund 60 zu 40 im Empfang und Versand bleibt wie zum Vorjahr bestehen.

	2012 in Mio. t	2013 in Mio. t	Entw. in % 2012-2013	Menge in % 2013
Hauptverbindungen				
Total	298,7	297,6	-0,37	100,00
<i>Innerdeutscher Verkehr</i>	7,3	7,0	-3,90	2,34
<i>Versand in das Ausland</i>	119,7	122,7	2,51	41,23
<i>Empfang aus dem Ausland</i>	179,1	174,8	-2,40	58,74

Tab. 1.4.1: Entwicklung Beförderungsmenge je Hauptverbindung

Tab. 1.4.2: 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. Die Entwicklung der TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) beider Häfen verzeichnete leichte Rückgänge im Berichtsjahr. Lediglich Hamburg, Zeebrugge und Wilhelmshaven zeigten mit einem rasanten Anstieg der TEU Wachstumsraten auf und erholten sich somit teilweise vom schwachen Wachstum der Vorjahre.

ZARA-Häfen: Zeebrugge (Belgien), Antwerpen (Belgien), Rotterdam (Niederlande) und Amsterdam (Niederlande)

Seehafen	Land	Seeschiff TEU		
		2012	2013	Entw. in % 2012-2013
Rotterdam	NL	11.865.916	11.664.195	-1,70
Hamburg (alle Terminals)	D	8.900.000	9.300.000	4,49
Antwerpen	B	8.635.169	8.578.269	-0,66
Bremerhaven (EUROGATE)	D	6.300.000	5.809.455	-7,79
Zeebrugge	B	1.953.170	2.000.000	2,40
Lübeck LHG (inkl. Travemünde)	D	116.000	102.000	-12,07
Wilhelmshaven	D	23.888	76.265	219,26
Amsterdam	NL	68.933	65.089	-5,58
Cuxhaven	D	49.032	-	-
Kiel	D	30.549	29.406	-3,74

Tab. 1.4.2: Entwicklung TEU ausgewählter Seehäfen in Deutschland, Belgien und Niederlande

10 größte Seehäfen 2013 (D) - Containerumschlag			
	2012 in Mio. t	2013 in Mio. t	Entw. in % 2012-2013
Hamburg	113,5	120,6	6,23
Bremen / Bremerh.	58,3	54,5	-6,52
Wilhelmshaven	26,2	24,1	-8,16
Rostock	16,9	17,8	5,51
Lübeck	17,2	17,0	-0,99
Bremen	13,6	12,6	-7,35
Brunsbüttel	8,8	8,4	-4,55
Brake	6,1	5,6	-8,20
Bützfließ	5,6	5,3	-5,36
Puttgarden/ F.	4,6	4,8	4,35
Total	270,8	270,7	-0,04

Tab. 1.4.3: Entwicklung Beförderungsmenge der zehn größten Seehäfen

Tab. 1.4.3 & Abb. 1.4.1: Die größten seeseitigen Mengen in Deutschland schlägt der Hamburger Hafen um mit 120,6 Mio. Tonnen im Jahr 2013, mit Abstand gefolgt von Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven. Positive Entwicklungen in 2013 verzeichneten neben Hamburg auch Rostock und Puttgarden/F. Somit konnte sich Rostock um einen Rangplatz verbessern und steht nun an vierter Stelle vor Lübeck. Alle weiteren Seehäfen wiesen im Berichtsjahr Rückgänge im Containerumschlag auf. Die größten Mengenverluste fuhren die Seehäfen Brake und Wilhelmshaven ein.

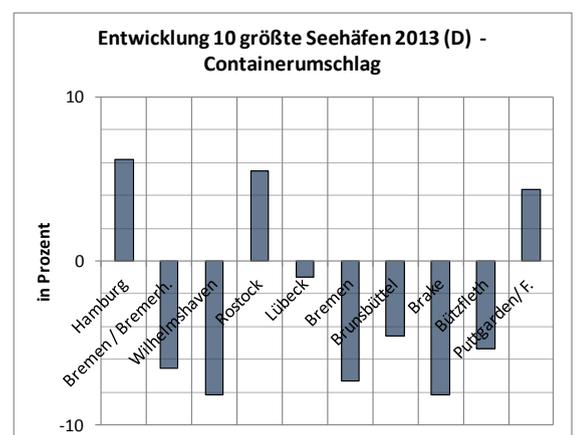


Abb. 1.4.1 Entwicklung der zehn größten Seehäfen

1.5 Gütergruppen NST-2007

Gütergruppen (NST-2007)	Beförderungsmenge nach Güterabteilungen NST-2007 (in 1.000 Tonnen)											
	Straße			Schiene			Binnenschiff			Seeschiff		
	2012	2013	Entw. in % 2012-2013	2012	2013	Entw. in % 2012-2013	2012	2013	Entw. in % 2012-2013	2012	2013	Entw. in % 2012-2013
01 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	161.419	151.722	-6,01	4.112	3.831	-6,84	16.324	17.202	5,38	19.166	23.742	23,88
02 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	5.509	7.321	32,88	40.956	43.568	6,38	34.123	37.553	10,05	43.262	37.522	-13,27
03 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	901.062	915.158	1,56	52.603	51.659	-1,80	55.582	54.884	-1,26	29.442	28.002	-4,89
04 Nahrungs- und Genussmittel	304.910	310.815	1,94	2.438	2.078	-14,77	9.239	9.088	-1,63	20.888	22.155	6,07
05 Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	9.001	8.606	-4,39	21	16	-25,39	18	21	20,18	4.905	4.863	-0,85
06 Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	117.344	112.920	-3,77	10.198	9.725	-4,64	3.524	3.467	-1,61	17.267	18.570	7,54
07 Kokerei- und Mineralölzeugnisse	91.658	88.065	-3,92	43.223	46.818	8,32	38.009	38.658	1,71	12.985	15.706	20,95
08 Chemische Erzeugnisse etc.	143.784	139.529	-2,96	32.041	30.514	-4,77	22.957	22.575	-1,66	26.870	28.392	5,67
09 Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	325.688	334.356	2,66	10.768	11.264	4,61	3.116	3.296	5,78	6.246	5.901	-5,52
10 Metalle und Metallerzeugnisse	130.620	137.063	4,93	64.238	61.023	-5,01	11.207	11.180	-0,24	14.648	14.333	-2,15
11 Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	53.634	47.804	-10,87	938	959	2,21	734	721	-1,75	14.638	14.876	1,63
12 Fahrzeuge	75.164	79.557	5,85	12.687	12.866	1,41	902	961	6,51	11.740	11.611	-1,10
13 Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	13.735	12.905	-6,04	80	253	216,44	316	332	5,03	7.408	7.395	-0,17
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	245.936	251.288	2,18	15.518	15.068	-2,90	12.184	12.078	-0,87	5.933	5.667	-4,49
15 Post, Pakete	37.677	41.726	10,75	-	-	-	-	-	-	8	6	-31,45
16 Geräte und Material für die Güterbeförderung	75.542	80.449	6,50	3.428	3.877	13,10	1.422	1.394	-1,98	131	112	-13,86
17 Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	63.690	66.083	3,76	28	40	41,77	1	2	124,55	217	186	-14,40
18 Sammelgut	124.047	143.454	15,65	1.965	3.103	57,92	-	-	-	789	1.121	42,08
19 Gutart unbekannt	10.887	9.367	-13,96	69.039	75.119	8,81	13.495	13.443	-0,38	58.561	53.838	-8,06
20 Sonstige Güter a.n.g.	/	/	/	1.858	1.957	5,33	18	9	-52,51	-	-	-
Total	2.891.308	2.938.189	1,62	366.140	373.738	2,08	223.170	226.864	1,65	295.103	293.999	-0,37

Tab. 1.5.1: Entwicklung Beförderungsmenge nach Gütergruppen (NST-2007)

Tab. 1.5.1 & 1.5.2: Insgesamt konnten bei fast allen Verkehrsträgern Wachstumsraten in den Beförderungsmengen im Berichtsjahr erzielt werden. Lediglich der Seeverkehr verzeichnete 2013 mit -0,4% einen leichten Rückgang. In der Verkehrsleistung erreichten die Verkehre per Schiene (+2,3%) und Binnenschiff (+2,7%) positive Zuwächse. Der Straßengüterverkehr nahm dahingegen leicht ab mit -0,4%.

Die Mengen im **Straßengüterverkehr** werden maßgeblich durch Bergbauerzeugnisse wie Erze, Steine und Erden generiert; mit großem Abstand folgen Mineralölzeugnisse sowie Nahrungs- und Genussmittel. Bei Betrachtung der Leistung sind genannte Gütergruppen ebenfalls relevant, zusätzlich erreichte hier die Gruppe „Sammelgut“ einen hohen Wert. Sammelguttransporte werden überwiegend auf dem Verkehrsträger Straße durchgeführt. Ebenfalls finden diese Transporte im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße statt, jedoch in geringerem Umfang.

Der höchste Anteil der transportierten Mengen im **Schienengüterverkehr** wird in der Statistik als unbekanntes Gutart angegeben. Dabei handelt es sich überwiegend um nicht identifizierbare Güter, die in Containern oder Wechselbehältern (KV-Ladeeinheiten) transportiert werden. Des Weiteren werden per Schiene vorrangig Metalle und Metallerzeugnisse, ebenfalls Bergbauerzeugnisse sowie Kohle, rohes Erdöl und Erdgas transportiert.

Mit dem **Binnenschiff** werden in erster Linie Bergbauerzeugnisse befördert, jedoch in einem wesentlich geringeren Maße als im Straßengüterverkehr. An zweiter und dritter Stelle folgen die Gütergruppen „Kokerei- und Mineralölzeugnisse“ sowie „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“.

Über ein Sechstel der transportierten Mengen im **Seeverkehr** konnte keiner Gutart zugeordnet werden. Weitere Schwerpunkte liegen auch hier in den Gütergruppen „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Chemische Erzeugnisse“.

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 Ladungsträger.

Gütergruppen (NST-2007)	Beförderungsleistung im Inland nach Güterabteilungen NST-2007 (in Mio. tkm); Straße inklusive Ausland								
	Straße			Schiene			Binnenschiff		
	2012	2013	Entw. in % 2012-2013	2012	2013	Entw. in % 2012-2013	2012	2013	Entw. in % 2012-2013
01 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	20.563	20.210	-1,72	1.661	1.486	-10,51	7.143	7.259	1,62
02 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	681	758	11,43	6.849	7.466	9,02	8.162	8.939	9,53
03 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	26.198	26.973	2,96	12.302	12.584	2,30	9.484	9.561	0,80
04 Nahrungs- und Genussmittel	52.730	53.471	1,41	1.261	1.129	-10,49	2.950	2.846	-3,53
05 Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	2.014	2.027	0,66	11	10	-9,23	6	8	39,85
06 Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	22.839	20.988	-8,10	5.206	4.925	-5,39	883	906	2,51
07 Kokerei- und Mineralölzeugnisse	9.401	9.034	-3,90	10.442	10.819	3,61	10.273	10.591	3,09
08 Chemische Erzeugnisse etc.	25.748	25.394	-1,37	9.985	9.747	-2,38	6.819	6.769	-0,74
09 Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	26.117	26.134	0,06	2.447	2.517	2,88	976	1.076	10,29
10 Metalle und Metallerzeugnisse	23.865	22.591	-5,34	13.081	12.392	-5,27	3.555	3.502	-1,49
11 Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	10.741	9.003	-16,19	381	376	-1,49	241	250	3,73
12 Fahrzeuge	13.774	14.062	2,09	5.298	5.255	-0,81	337	362	7,68
13 Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	3.598	3.303	-8,19	42	116	174,00	90	90	0,04
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	18.188	17.908	-1,54	2.663	2.545	-4,43	3.681	3.693	0,32
15 Post, Pakete	7.044	7.572	7,50	-	-	-	-	-	-
16 Geräte und Material für die Güterbeförderung	8.370	8.536	1,99	1.443	1.565	8,42	378	414	9,41
17 Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	6.242	6.536	4,70	13	20	50,86	0	1	249,65
18 Sammelgut	27.683	30.289	9,41	1.084	1.480	36,56	-	-	-
19 Gutart unbekannt	1.309	990	-24,36	35.361	37.609	6,36	3.507	3.803	8,45
20 Sonstige Güter a.n.g.	/	/	/	535	572	6,98	2	1	-45,82
Total	307.106	305.781	-0,43	110.065	112.613	2,31	58.488	60.070	2,71

Tab. 1.5.2: Entwicklung Verkehrsleistung nach Gütergruppen (NST-2007)

Quelle(n): Statistisches Bundesamt (Destatis) 2014, Fachserie 8, Reihe 1.1; BGL Jahresbericht 2013/2014; eigene Darstellung

2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

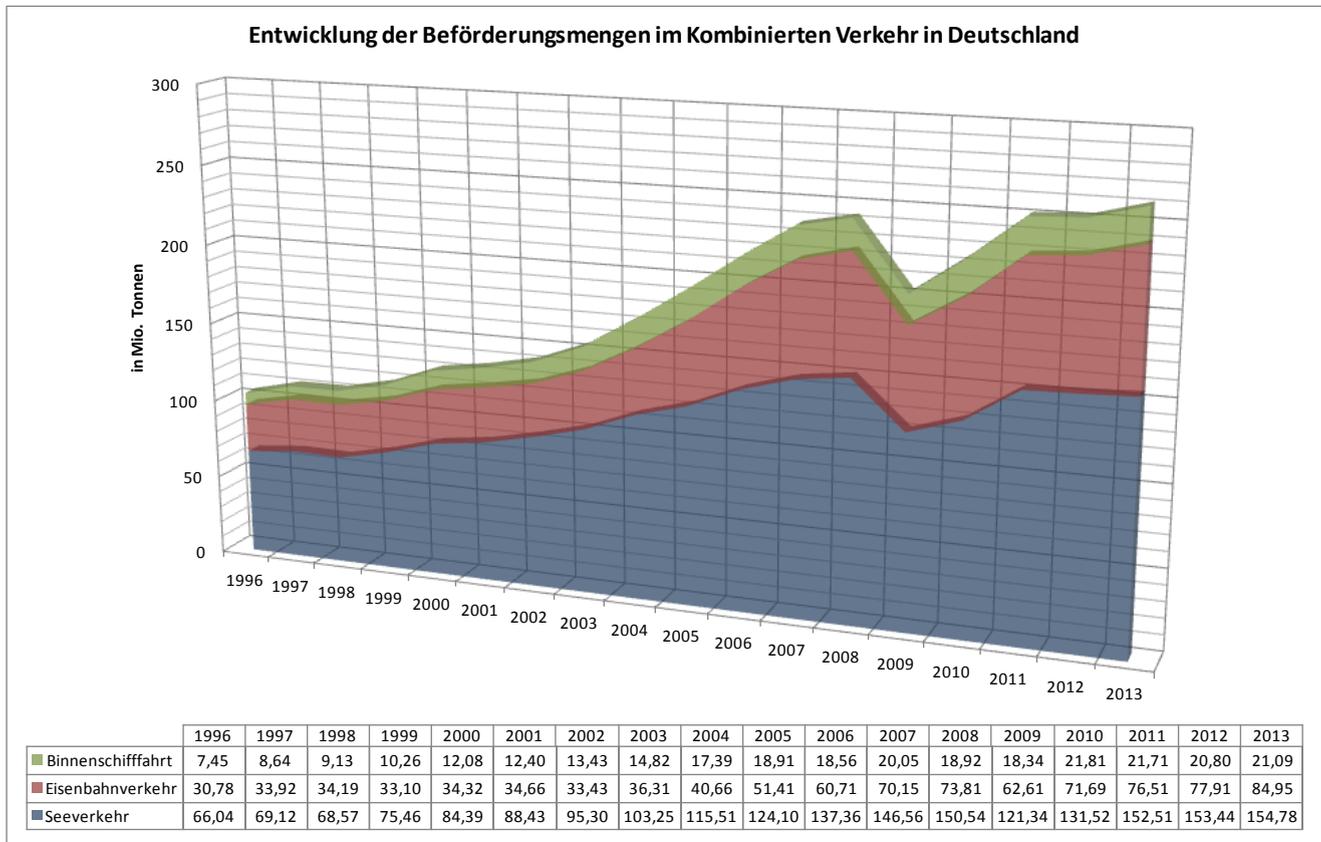
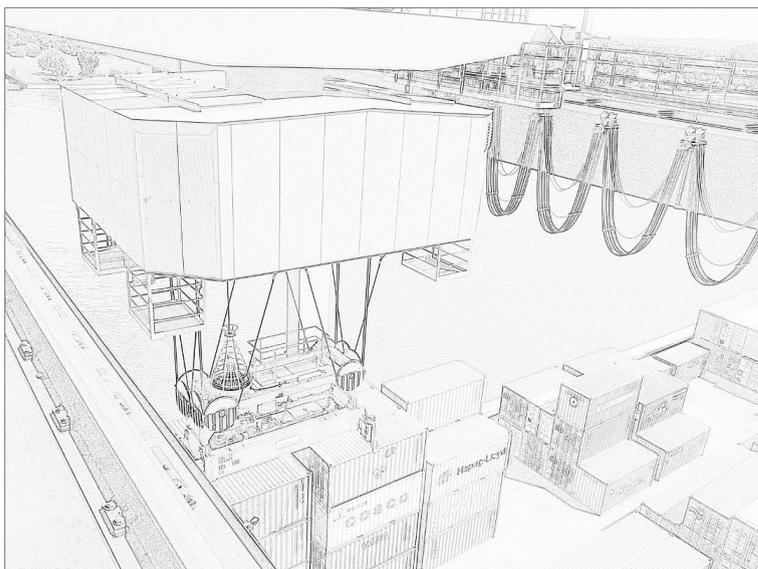


Abb. 2.1: Entwicklung Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr



Quelle: SGKV

Abb. 2.1: Im Kombinierten Verkehr stieg die Beförderungsmenge zwischen 1996 bis 2008 stetig an. Nach dem konjunkturellen Einbruch 2009, der sich auch auf den Kombinierten Verkehr negativ auswirkte, ist seither wieder ein Anstieg in den transportierten Mengen zu erkennen; zwischen 2009 und 2011 mit enormen Wachstumsraten; ab 2011 mit nur leichtem Wachstum. Die transportierten Mengen in Containern, Wechselbrücken und Fahrzeugen (Straßengüterfahrzeuge, Anhänger, Eisenbahnwagen) in der Seeschifffahrt stagnieren seit 2011 (2013: Wert geschätzt); demgegenüber verzeichneten die Binnenschifffahrt (ohne Roll-on/Roll-off) und der Eisenbahngüterverkehr im Kombinierten Verkehr Wachstumsraten. Insbesondere der schienen- seitige Kombinierte Verkehr erzielte 2013 ein deutliches Plus von 9%. Im Gegensatz zum Modal Split im Gesamtverkehr gestaltet sich die Verteilung im Kombinierten Verkehr zugunsten des Seeverkehrs.

2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

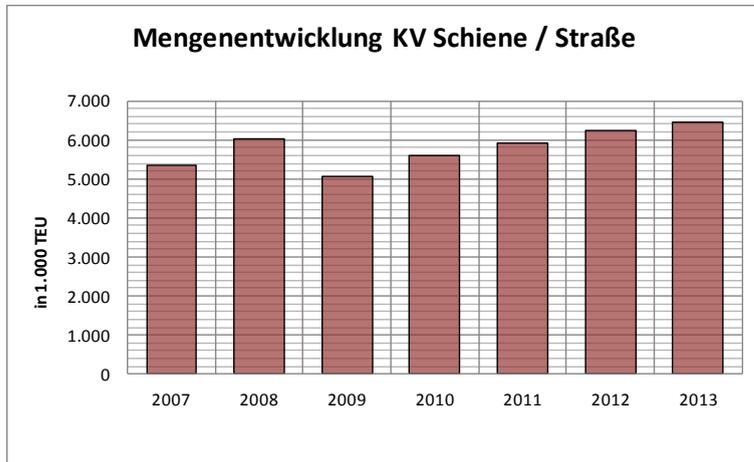


Abb. 2.2: Entwicklung TEU im KV Schiene/Straße

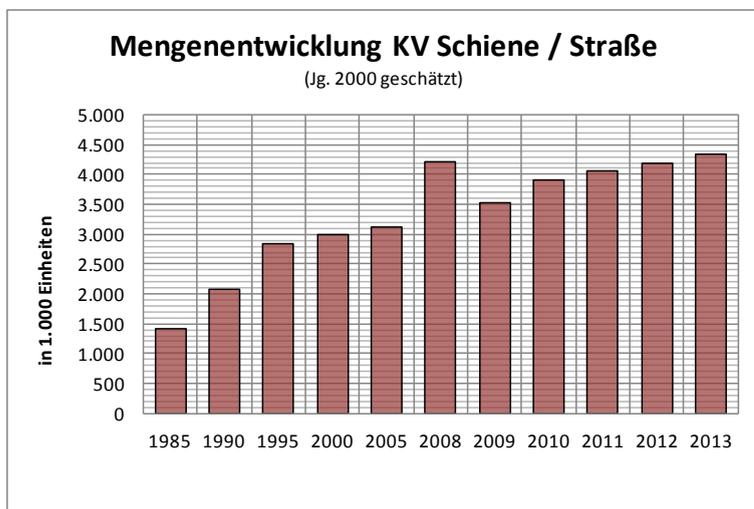


Abb. 2.3: Entwicklung Einheiten im KV Schiene/Straße

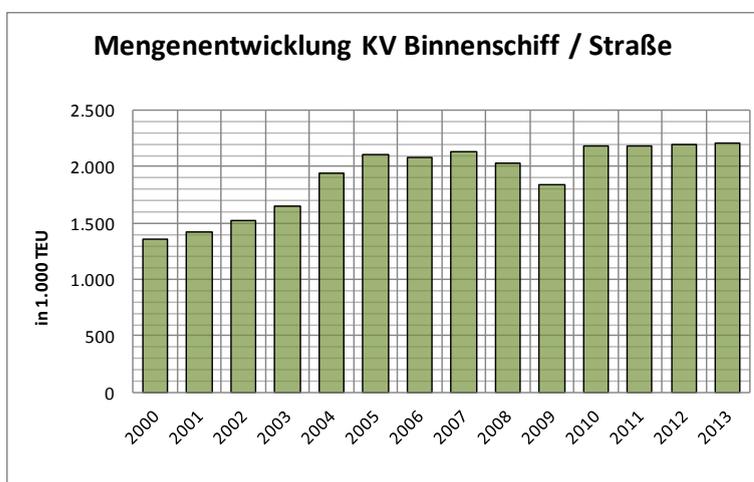


Abb. 2.4: Entwicklung TEU im KV Binnenschiff/Straße

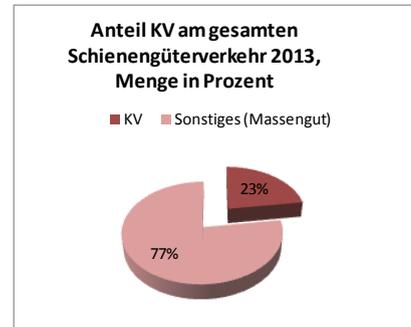


Abb. 2.5: KV-Anteil Schiene/Straße am Schienengüterverkehr 2013

Abb. 2.5 & 2.6: Gemessen an der Beförderungsmenge lag der KV-Anteil am gesamten Schienengüterverkehr bei 23% im Jahr 2013, ein Plus von einem Prozentpunkt im Vergleich zum Vorjahr (2012: 22%). Ähnlich positiv hatte sich der KV-Anteil in der Binnenschifffahrt entwickelt mit einem Anstieg von knapp zwei Prozentpunkten auf insgesamt 9% im Berichtsjahr (2012: 7%).

Abb. 2.2 & 2.3: Im KV-Schiene/Straße ist generell ersichtlich, dass seit 2009 ein stetiger Anstieg zu verzeichnen ist. Im Bezug auf die Entwicklung der TEU konnte bereits 2012 das Rekordjahreshoch von 2008 überstiegen werden. Im Jahr 2013 wurde ein Plus von 3,7% (auf 6,5 Mio. TEU) erzielt. Bei Betrachtung der Anzahl der transportierten Einheiten ist zu konstatieren, dass erst im Jahr 2013 das Niveau von 2008 wieder erreicht werden konnte. Auch hier liegt 2013 ein Wachstumsplus von rund 3,7% vor.

Abb. 2.4: Die Mengenentwicklung im KV Binnenschiff/Straße ist seit 2010 weitestgehend stagnierend. Im Jahr 2013 erreichte der KV Binnenschiff/Straße ein Plus von 0,7% (auf 2,2 Mio. TEU).

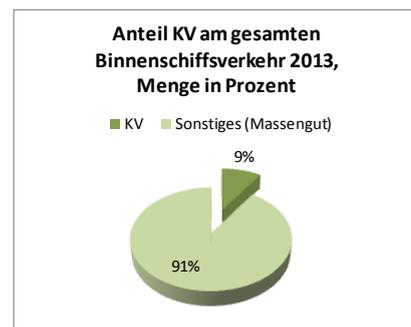


Abb. 2.6: KV-Anteil Binnenschiff/Straße am Binnenschiffsverkehr 2013

2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

Vergleich der Verkehrsträger – Containerverkehr auf nationaler Verkehrsbezirksebene 2012

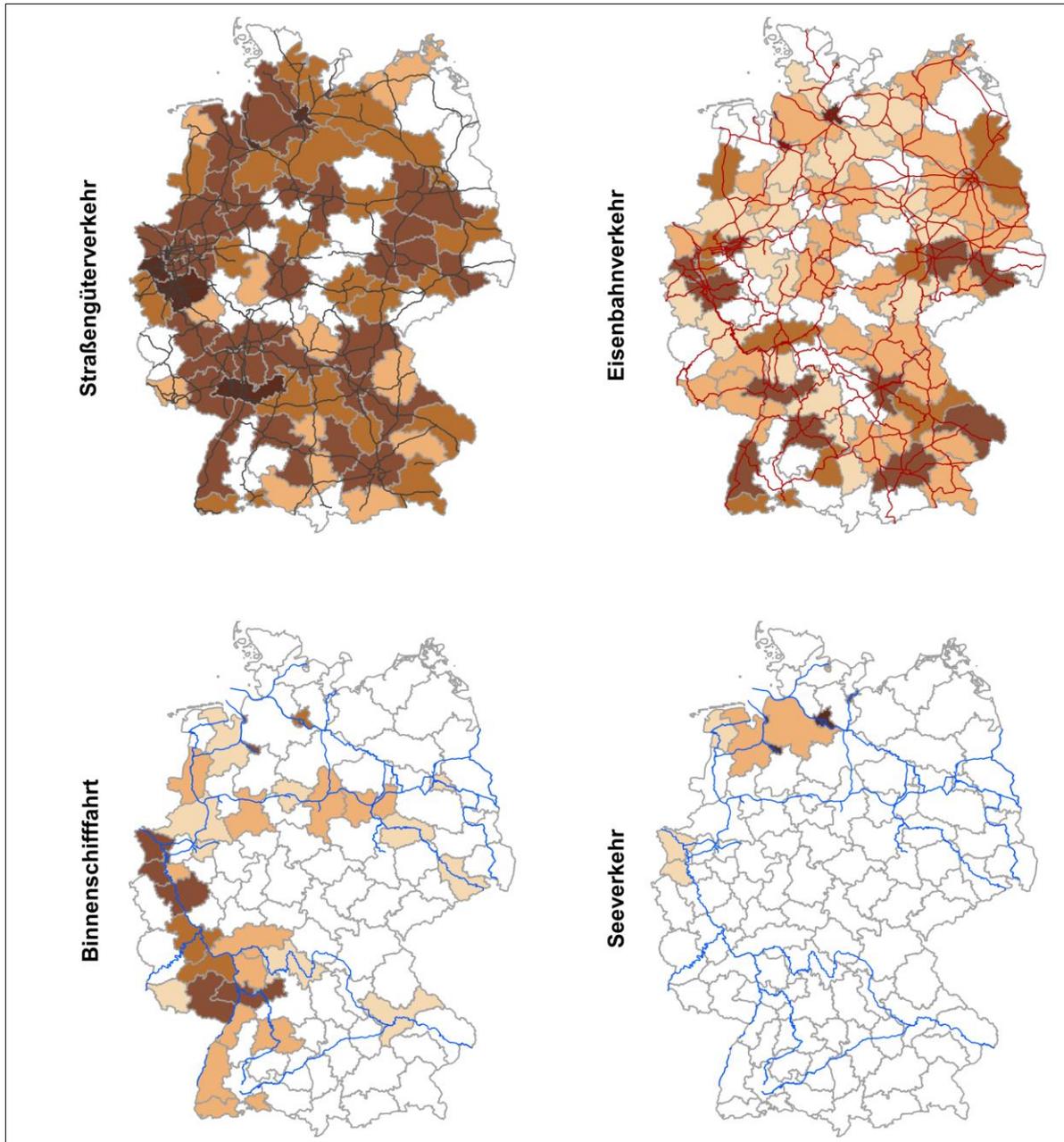


Abb. 2.7: Containerverkehr auf Verkehrsbezirksebene je Verkehrsträger 2012

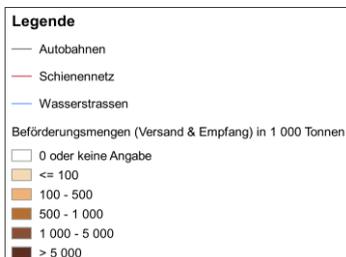


Abb. 2.7: Die auf der Verkehrsbezirksebene erfassten Beförderungsmengen je Verkehrsträger im Containerverkehr korrelieren mit dem jeweils relevanten Verkehrsknoten, d.h. die Umschlaganlagen/Terminals befinden sich entlang der Hauptverkehrsverbindungen des jeweiligen Verkehrsträgers. Somit werden die transportierten Mengen dort umgeschlagen und statistisch erfasst. Des Weiteren ist zu konstatieren, dass die meisten Mengen des Containerverkehrs durch den Straßengüterverkehr erbracht werden mit insgesamt rund 89,4 Mio. Tonnen im Jahr 2012, gefolgt von dem Seeverkehr (2012: 67,4 Mio. t), dem Schienengüterverkehr (2012: 36,5 Mio. t) und der Binnenschifffahrt (2012: 10,1 Mio. t).

Quelle(n): Statistisches Bundesamt (Destatis) 2014, Fachserie 8, Reihe 1.3; eigene Darstellung

2.1 KV Schiene/Straße (unbegleitet & ROLA)

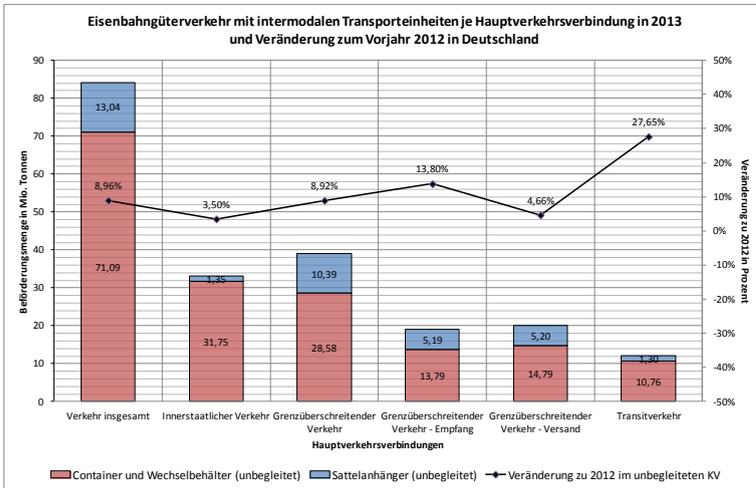


Abb. 2.1.1: Beförderungsmenge je Hauptverbindung und Ladungsträger 2013

Abb. 2.1.1: Im Jahr 2013 betrug der Gesamtverkehr im (unbegleiteten) Eisenbahngüterverkehr mit intermodalen Transporteinheiten ca. 84 Mio. Tonnen, maßgeblich beeinflusst durch die hohen Transportmengen im grenzüberschreitenden Verkehr, gefolgt von dem Binnenverkehr. In beiden Verkehrsbereichen werde die Mengen hauptsächlich in C/WB transportiert. Der Ladungsträger Sattelanhänger wird vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt. Mit 14,3% hatte der Transitverkehr den geringsten Anteil an der Gesamtbeförderungsmenge. Des Weiteren ist ersichtlich, dass sich die Transportmengen auf allen Hauptverkehrsverbindungen im Vergleich zum Vorjahr stark positiv entwickelt haben. Insbesondere der Durchgangsverkehr erreicht ein deutliches Plus von 27,7%, gefolgt von den empfangenen Mengen im grenzüberschreitenden Verkehr mit 13,8%.

Container und Wechselbehälter = kurz C/WB

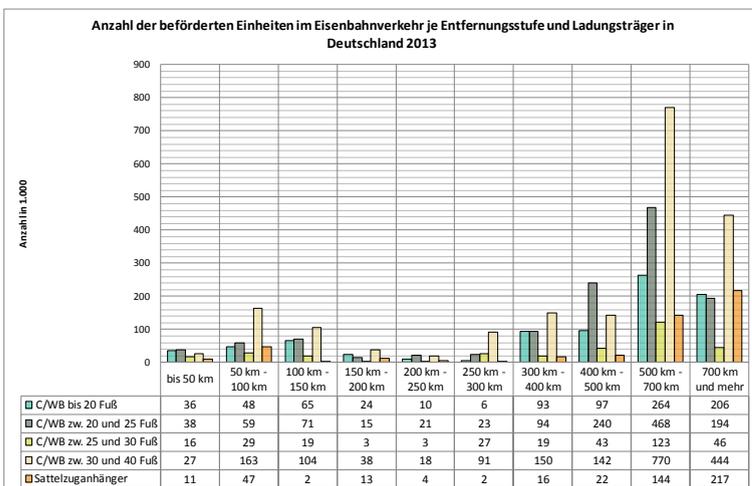


Abb. 2.1.2: Transportierte Einheiten je Entfernungsstufe und Ladungsträger 2013

Abb. 2.1.2: Im Berichtsjahr verzeichnete die Entfernungsklasse von 500km bis 700km insgesamt die höchste Anzahl transportierter Einheiten. In dieser Entfernungsstufe konnten 2013 insgesamt 1,6 Mio. Container und 144 Tsd. Sattelzuganhänger transportiert werden. Von den Containern nahmen jene zwischen 30 und 40 Fuß den größten Anteil ein.

Im Entfernungsbereich zwischen 150km und 250km war die Anzahl der transportierten Einheiten am geringsten. Eine erhöhte Beförderungszahl, von vor allem 30- bis 40-Fuß-Containern, konnte zwischen 50km und 150km in Jahr 2013 festgestellt werden, begründbar durch Umverteilungs- und Rangierprozesse.

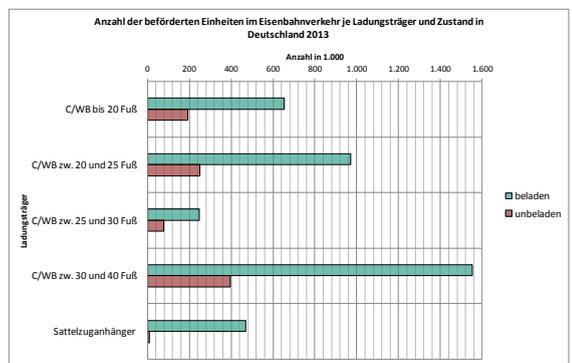


Abb. 2.1.3: Beförderte Einheiten nach Zustand (beladen/unbeladen) je Ladungsträger

Abb. 2.1.3: Im Detail wurden 2013 vorrangig C/WB zwischen 30 und 40 Fuß transportiert (1,6 Mio. Einheiten) sowie an zweiter Stelle C/WB zwischen 20 und 25 Fuß mit rund 1 Mio. transportierten Einheiten. Die Sattelzuganhänger lagen mit ca. 0,5 Mio. beförderten Einheiten auf dem vorletzten Platz der betrachteten Ladungsträger. Insgesamt wurden 4,8 Mio. Einheiten im Jahr 2013 transportiert, rund 5% mehr als im Vorjahr (2012: 4,6 Mio. Einheiten).

Bezüglich des Ladungszustands der Behälterart ist zu konstatieren, dass bei allen Container- bzw. Wechselbehältergrößen der Anteil der leeren Einheiten im Jahr 2013 zwischen 20% bis 25% lag, d.h. knapp ein Viertel der transportierten Container waren unbeladen. Hier besteht strategisches Verbesserungspotenzial. Den geringsten Anteil an leeren Transporteinheiten lieferten die Sattelanhänger mit nur 2% in Berichtsjahr.

2.1 KV Schiene/Straße (unbegleitet & ROLA)

Abb. 2.1.4: Die Beförderungsmengen im „Standard“-Container mit 40-Fuß-Länge verzeichnen seit 2010 einen stetigen Anstieg. Ein weniger deutliches, aber dennoch sichtbares Wachstum ist ebenfalls bei den C/WB bis 20 Fuß zu erkennen. Alle weiteren Ladungsträger hatten im Jahr 2012 mit einem mehr oder weniger starken Einbruch der Mengen zu rechnen, welcher 2013 wieder in ein Wachstumsplus umschlug. Die meisten Mengen werden über die C/WB zwischen 30 und 40 Fuß erreicht, gefolgt von den C/WB zwischen 20 und 25 Fuß. In 25- bis 30-Fuß-C/WB wurden die geringsten Mengen transportierten.

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

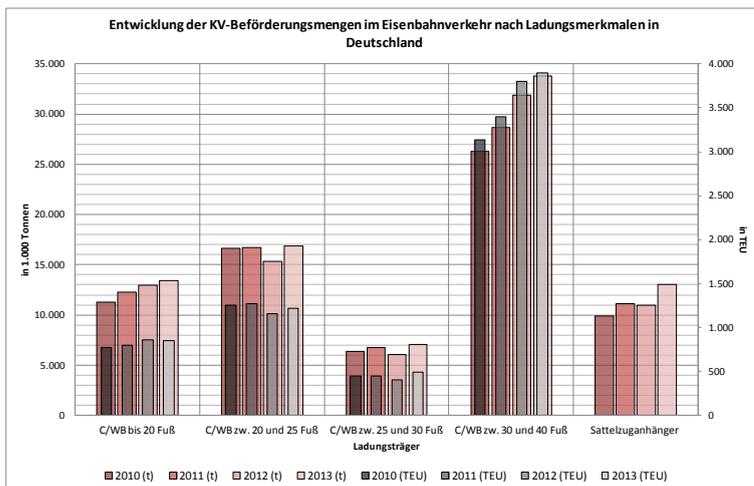


Abb. 2.1.4: Entwicklung Beförderungsmengen nach Ladungsmerkmalen

Abb. 2.1.5: Der Seehafen-Hinterlandverkehr am schienenseitigen KV ist wie auch im Vorjahr überwiegend auf den Binnenverkehr ausgerichtet, mit annähernd gleich großen Anteilen am Empfang und Versand (jeweils rund 1,3 Mio. TEU). Währenddessen ist der kontinentale KV vorwiegend auf grenzüberschreitende Verkehre fokussiert.

Abb. 2.1.6: Der Anteil des maritimen Verkehrs (Hinterland) über alle betrachteten Hauptverkehrsverbindungen belief sich 2013 auf rund 60%, somit rund 3,5% niedriger als im Vorjahr. Der kontinentale KV lag 2013 demnach bei ungefähr 40%.

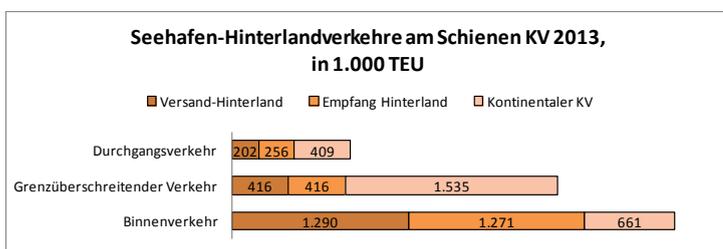


Abb. 2.1.5: Seehafen-Hinterlandverkehre am schienenseitigen KV 2013

Abb. 2.1.6: Der Anteil der Verkehre von und zu den ARA-Häfen im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr betrug 2013 rund 15% (0,8 Mio. TEU). Demgegenüber wies der Hinterlandverkehr ohne ARA-Häfen im Berichtsjahr rund 47% auf. Der Anteil des kontinentalen Verkehrs verzeichnete ca. 39% im Jahr 2013. Ausgehend von den Seehafen-Hinterlandverkehren von und zu den ARA-Häfen sind 8% auf den Güterversand und 7% auf den Gütereingang an bzw. aus deutschen und ausländischen Regionen zuzuordnen.

ARA-Häfen: Antwerpen (Belgien), Rotterdam (Niederlande) und Amsterdam (Niederlande)

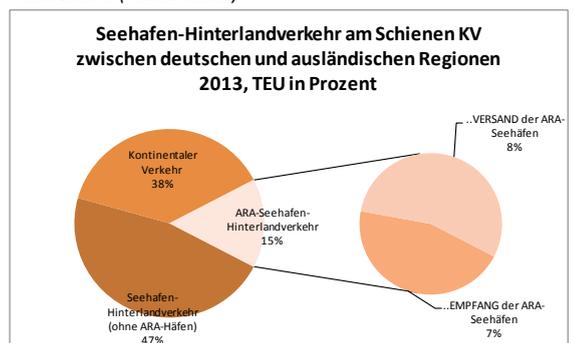


Abb. 2.1.6: Seehafen-Hinterlandverkehr am Schienen KV nach Regionen 2013

Abb. 2.1.7: Die Rollende Landstraße (ROLA), als Transportsystem für den begleiteten KV Schiene/Straße, beförderte 111.173 Fahrzeuge von und nach Deutschland im Jahr 2013, was einem Plus von 3,2% zum Vorjahresergebnis entspricht. Maßgeblich für diese Entwicklung sind die aufgezeigten Verbindungen über die Schweiz und Österreich. Hohe Aufkommensentwicklungen konnten 2013 über die Verbindung Deutschland-Schweiz-Italien verzeichnet werden mit einem Plus von 14,6%. Demgegenüber sank die Anzahl der beförderten Fahrzeuge über Österreich drastisch (-41,8%), aufgrund einer Reduzierung des Zugangebotes durch weniger verfügbare Waggons. Ebenfalls wird laut dem BAG eine Verlagerung türkischer Fahrzeuge zum unbegleiteten KV als Ursache genannt.

ROLA Gesamt 2013	111.173	Fahrzeuge
Veränderung zu 2012	+ 3,440	Fahrzeuge
	+3,2	%
ROLA Freiburg - Navarra 2013 - via CH	98.620	Fahrzeuge
Veränderung zu 2012	+14,6	%
ROLA Regensburg - Trento (I) 2013 - via AU	12.553	Fahrzeuge
Veränderung zu 2012 (Angebotsreduzierung/Verlagerung)	-41,8	%

Abb. 2.1.7: ROLA in KV Schiene/Straße

2.2 KV Wasser/Straße (unbegleitet)

Abb. 2.2.1: Bei der Entwicklung der Beförderungsmengen nach Ladungsträgern ist zu konstatieren, dass seit 2011 lediglich der 40-Fuß-Container stetige Wachstumsraten aufweist. Die Beförderung der Güter mit 20-Fuß-Containern stieg nach dem Einbruch 2012 nur geringfügig im Berichtsjahr wieder an. Alle weiteren Containergrößen haben bislang kaum Relevanz in den KV-Beförderungsmengen der Binnenschifffahrt. Im Jahr 2013 wurden insgesamt 21,1 Mio. Tonnen sowie 2,2 Mio. TEU in der Binnenschifffahrt mit KV-relevanten Ladungsträgern umgeschlagen.

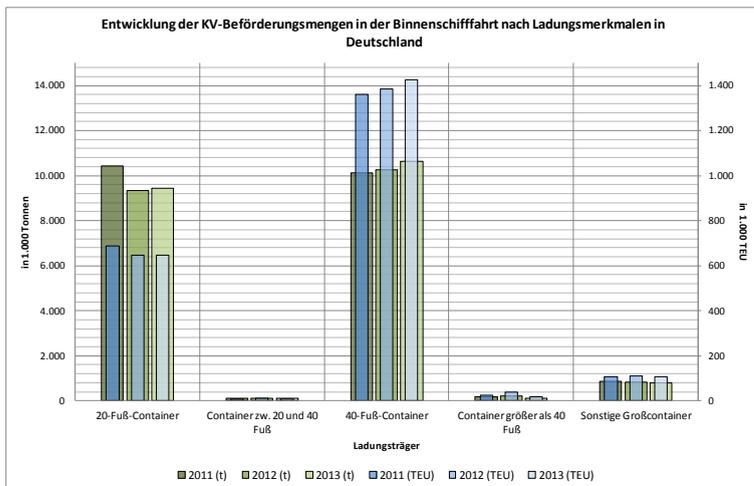


Abb. 2.2.1: Entwicklung Beförderungsmenge nach Ladungsmerkmalen

Abb. 2.2.2: Der Leercontaineranteil in der Binnenschifffahrt mit intermodalen Transporteinheiten lag im Jahr 2013 bei 31,2%, eine Verbesserung um minus 2,7% im Vergleich zum Vorjahr, jedoch mit fast einem Drittel wesentlich höher als im KV Schiene/Straße.

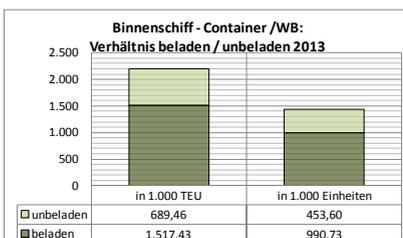


Abb. 2.2.2: Ladungszustand C/WB 2013

Abb. 2.2.3: Wie bereits erwähnt, ist die Gesamtentwicklung der KV-Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt als stagnierend oder leicht ansteigend zu bewerten. Der Containerumschlag (in 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 Containerumschlag relevanteste Gebiet rund um den Rhein konnte im Berichtsjahr ein Plus von 2,3% erzielen und überstieg mit 1,8 Mio. beförderten TEU zudem das Jahresniveau von 2011. Insgesamt ist ein leichter Rückgang der TEU ab 2011 ersichtlic.

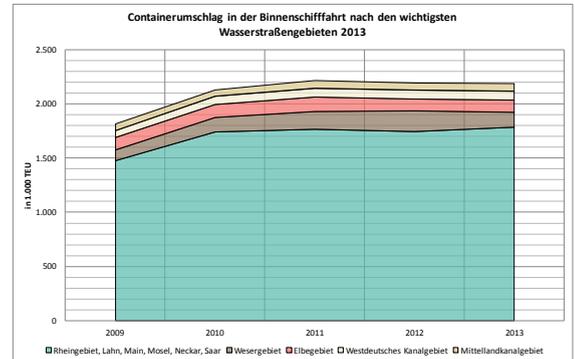


Abb. 2.2.3: Containerumschlag nach Wasserstraßengebieten 2013

Tab. 2.2.1 & 2.2.2: Der Seehafen-Hinterlandverkehr der Binnenschifffahrt ist weiterhin vorwiegend auf die Seehäfen Rotterdam und Antwerpen ausgerichtet. Die über diese Häfen versandten und empfangenen Güter für Deutschland werden entlang des Rheins transportiert. Allein in Deutschland wurden via Binnenschiff 393 Tsd. TEU zum Seehafen Antwerpen sowie 368 Tsd. TEU zum Seehafen Rotterdam im Jahr 2013 transportiert. Ausgehend von Rotterdam wurden wiederum 360 Tsd. TEU sowie von Antwerpen ausgehend 287 Tsd. TEU im Berichtsjahr nach Deutschland transportiert. Alle weiteren betrachteten Regionen verzeichneten deutlich geringere Mengen (TEU) als Deutschland. Auf deutscher Seite sind weiterhin die Häfen Hamburg und Bremen für den wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr von besonderer Relevanz.

Seehafen-Hinterlandverkehr Binnenschifffahrt 2013, in TEU				
Empfangshafen	Versandregion			
	Deutschland	Frankreich	Niederlande	Schweiz
Antwerpen	392.602,50	9.751,00	100,00	46.992,00
Rotterdam	368.001,75	8.834,00	#NV	53.340,00
Hamburg	46.598,00	#NV	#NV	#NV
Bremen	23.133,00	#NV	#NV	#NV
Zeebrügge	4.536,00	#NV	#NV	#NV
Amsterdam	539,00	#NV	#NV	#NV

Tab. 2.2.1: Empfang Seehafen-Hinterlandverkehr ausgewählter Häfen 2013

Seehafen-Hinterlandverkehr Binnenschifffahrt 2013, in TEU						
Versandhafen	Empfangsregion					
	Deutschland	Belgien	Frankreich	Österreich	Schweiz	Tschechische
Rotterdam	359.592,75	100,00	13.502,00	772,50	73.159,00	295,50
Antwerpen	287.297,75	#NV	3.487,00	1.135,50	31.001,00	#NV
Hamburg	47.152,50	#NV	#NV	#NV	#NV	#NV
Bremen	33.858,00	150,00	#NV	#NV	#NV	#NV
Zeebrügge	8.089,00	#NV	#NV	#NV	#NV	#NV
Amsterdam	4.391,00	#NV	#NV	#NV	#NV	#NV

Tab. 2.2.2: Versand Seehafen-Hinterlandverkehr ausgewählter Häfen 2013

2.3 KV Seeverkehr/RO-RO & LO-LO

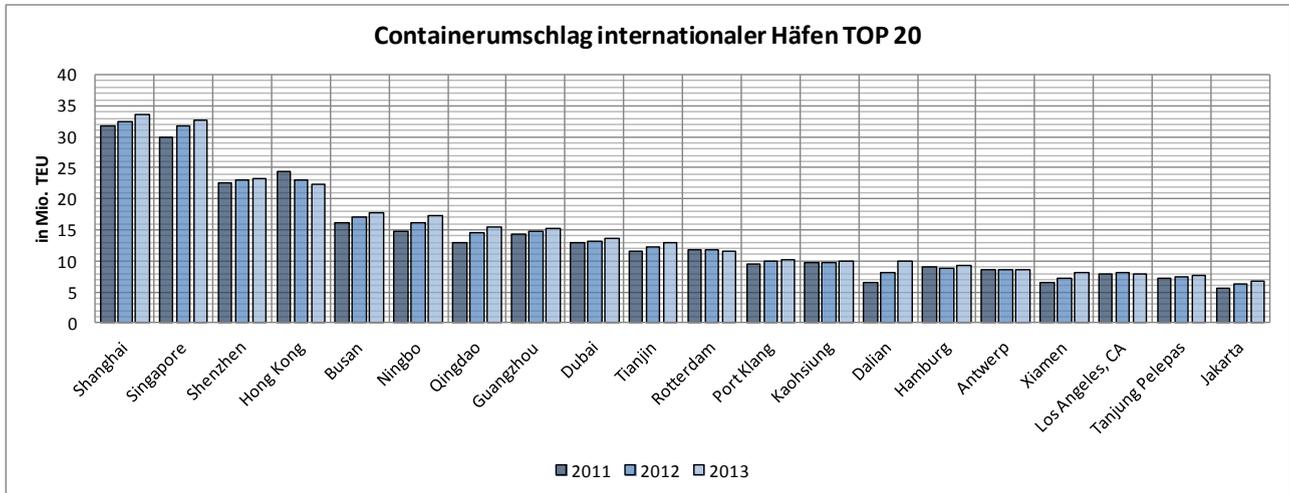


Abb. 2.3.1: Entwicklung Containerumschlag der TOP 20 der internationalen Seehäfen

Ladeeinheiten	2013			2012	Entw. in % 2012-2013
	Empfang	Versand	Gesamt	Gesamt	
20 - Fuß - Container	1.671.938	1.623.501	3.295.439	3.322.844	-0,82
40 - Fuß - Container	3.041.836	3.013.844	6.055.680	5.941.849	1,92
zwischen 20 und 40 Fuß	15.397	17.227	32.624	30.167	8,14
Container größer als 40 Fuß	15.026	17.848	32.874	22.363	47,00
Container unbekannter Größe	7.575	7.116	14.691	15.064	-2,48
Gesamt Container	4.751.772	4.679.536	9.431.308	9.332.287	1,06
LKW + Anhänger	708.662	727.509	1.436.171	1.681.923	-14,61
Anhänger / Sattelauflieger	263.941	276.807	540.748	566.773	-4,59
Wechselbrücke / -behälter	409	595	1.004	6.759	-85,15
Rolltrailer	106.461	67.307	173.768	187.797	-7,47
Eisenbahn-güterwagen	11.917	17.822	29.739	36.305	-18,09
Gesamt Sonstige	1.091.390	1.090.040	2.181.430	2.479.557	-12,02
TOTAL	5.843.162	5.769.576	11.612.738	11.811.844	-1,69

Tab. 2.3.1: Containerumschlag deutscher Seehäfen 2013

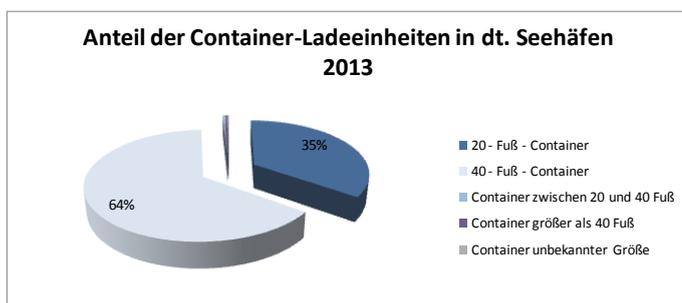


Abb. 2.3.3: Anteil Container-Ladeeinheiten in deutschen Seehäfen 2013

Abb. 2.3.1: Im weltweiten Vergleich der TOP 20 Containerhäfen befindet sich Hamburg – wie auch im Vorjahr – auf Platz 14. Rotterdam und Antwerpen als wichtige Häfen für den deutschen Gütertransport liegen auf Platz 11 und Platz 15. Insbesondere die Containerhäfen im asiatischen Raum verzeichnen die weltweit höchsten Umschlagswerte.

Tab. 2.3.1 & Abb. 2.3.2: In der deutschen Seeschifffahrt geht der Trend 2013 weiterhin zu größeren Lademitteln. Bezüglich der Ladungsträger ist ersichtlich, dass Container größer als 40 Fuß das höchste Wachstumsplus mit 47% im Berichtsjahr erreichten. Standardisiert werden vorwiegend 40-Fuß-Container eingesetzt, gefolgt von 20-Fuß-Containern.

Tab. 2.3.1: In Hinblick auf weitere Lademittel wurden 2013 vor allem bewegliche Güter wie Lkw (mit Anhänger) im RO-RO-Verfahren im Seeverkehr befördert. Die größten Einbußen verzeichnete der Gütertransport mit Wechselbrücken bzw. Wechselbehältern mit -85,2%.

Insgesamt konnte im Containerumschlag in deutschen Seehäfen ein Plus von rund 1,1% erreicht werden. Unter Einbezug weiterer Lademittel war im Berichtsjahr insgesamt ein Wachstumsrückgang von ca. -1,7% ersichtlich. Daraus lässt sich schließen, dass vorwiegend im kontinentalen Verkehr transportierte Ladeeinheiten größere Verluste zu verzeichnen hatten als jene im Seehafen-Hinterlandverkehr.

2.4 KV-Operateure

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter	Aufkommen 2012 in TEU	Aufkommen 2013 in TEU	2012/2013 in %
Adria Kombi d.o.o. Ljubljana, Slowenien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger, komplette LKW (Rola)	D, H, SK, SLO, TR	Slowenische Eisenbahn 26,0 % Schenker d.d. 26,0 % Ökombi GmbH 25,1 % Slowenische Wirtschaftskammer 11,45 % SGW Intertransport 11,45 %	314.000	330.000	5,10
Alpe Adira S.p.A. Triest, Italien	Container, komplette LKW (Rola), Sattelaufleger	I, A, D, HU, SLO, CZ	Trenitalia SPA 33,3 % Trieste Port Authority 33,3 % Friulia SPA 33,3 %	k.a.	k.a.	k.a.
Ambrogio GmbH Neuss, Deutschland	Wechselbehälter, Sattelaufleger	B, D, GB, F, I, E, PL, SLO, CZ, RO, A	Ambrogio 100 %	155.000	k.a.	k.a.
Arcese Trasporti S.p.A. Aroo, Italien	Sattelaufleger	I, UK, E, B, NL, D	Arcese 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
AS Baltic Rail Tallinn, Estland	Container	PL, SLO	Rail World Inc. 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Bertschi AG Dürrenäsch, Schweiz	Container, Wechselbehälter	Europa, RUS, Gus- Staaten, CHN, Middle East, TR	Bertschi 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Bohemiakombi spol. Sro. Prag, Tschechische Republik	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	CZ, D, NL, E, F, S, N, DK, PL, A, HU, RO, SLO, HR	Cesmad Bohemia 40,0 % Kombiverkehr 30,0 % CD Cargo A.S. 30,0 %	25.617 Lkw- Sendungen	27.000 Lkw- Sendungen	5,39
boxXpress.de GmbH Hamburg, Deutschland	Container	D, A, HU	Eurogate Intermodal GmbH 38,0 % European Rail Shuttle B.V. 47,0 % TX Logistik AG 15,0 %	787.833	670.000	-14,96
Bulkhaul Ltd. Middlesbrough, GB	Container	B	k.a.	k.a.	k.a.	k.a.
CargoNet AS Oslo, Norwegen	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	Skandinavien	NSB AS 100 %	432.675	360.000	-16,80
CargoSPED Sp.z.o.o. Warschau, Polen	Container, Wechselbehälter	D, NL, PL	PKP Cargo 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Cemat S.p.A. Milano, Italien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	I, Kontinentalverkehr Europa (in Kooperation mit UIRR- Partnern)	FS Logistica SpA 53,28 % Hupac SA 34,47 % private Transportunternehmen 12,25 %	1.005.000	1.261.900	25,56
CFL Multimodal S.A. Bettembourg, Luxemburg	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	L, B, D, F, I, E, TR, Skandinavien	Group CFL 100 %	21.000	27.300	30,00
Combiwest SAS Rennes, Frankreich	Container, Wechselbehälter	F	in Privatbesitz 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Contargo GmbH & Co. KG, Duisburg, Deutschland	Container	D	Rhenus GmbH & Co. KG 100 %	1.700.000	2.000.000	17,65
Contargo Network Logistics GmbH Essen, Deutschland	Container	D, NL, B, CH, CZ	Contargo GmbH & Co. KG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Crokombi Zagreb, Kroatien	Container, Rola	HR, SLO, HU, D (in Kooperation mit UIRR- Partnern)	Trans-Kombi d.o.o. 50,13 % HZ Cargo d.o.o. 47,09 % Spediteure 2,78 %	k.a.	k.a.	k.a.
CTL Logistics Sp. z o.o. Warschau, Polen	Container	PL, D	Bridgepoint 100 %	k.a.	k.a.	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	B, NL	J. Delbeeke 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
DHL Freight GmbH Köln, Deutschland	Wechselbehälter, Container	Parcel Intercity (24 h Service) zwischen diversen KV- Terminals in D	Deutsche Post 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Distri Rail Rhoon, NL	Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger	D, NL	J.T. Booi 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	D, PL, B, NL	Bodo Engler 75,0 % Peter Winkel 25,0 %	320 LKW- Sendungen (Start in 10/2013)	k.a.	k.a.
Duisport Agency GmbH Duisburg, Deutschland	Container, Wechselbehälter	D, B, S, PL, NL, A	Duisburger Hafen AG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Emons Rail Cargo GmbH, Dresden, Deutschland	Container	D, NL	Familienbesitz 100 %	k.a.	k.a.	k.a.

Abb. 2.4.1: KV-Operateure in Europa

Quelle(n): DVZ Sonderbeilage „Kombinierter Verkehr“ 2014; Verkehrsrundschau 31/2014; eigene Darstellung

2.4 KV-Operateure

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter	Aufkommen 2012 in TEU	Aufkommen 2013 in TEU	2012/2013 in %
ERS Railways BV Rotterdam, Niederlande	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	B, CZ, D, I, PL	Freightliner Group Ltd. 92,0 % Management 8,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
Eurogate Intermodal GmbH Hamburg, Deutschland	Maritime Container	D, HU, I	Eurogate GmbH & Co. KGaA KG 100 %	296.000	313.000	5,74
European Cargo Logistics GmbH (ECL) Lübeck, Deutschland	Container, Trailer, Wechselbrücken	D, I, L	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
European Gateway Services B.V. (EGS) Rotterdam, Niederlande	Container	NL, D	N.N. 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Ewals Cargo Care B.V. Genk, Niederlande	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	Benelux, D, UK, I, Skandinavien, PL, RO, CZE, TR	Privatbesitz 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Gartner Lambach, Österreich	Container, Sattelaufleger, Kühlcontainer	A, Benelux, D, F, CH, GR, RO, TR	Gartner Transport Holding 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
General Transport Service S.p.A. Bari, Italien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	I, GR, GB, B, NL, F, IR, Skandinavien, TR	Privatbesitz 57,0 % Wind Holdings s.r.l. 43,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
Green Cargo AB Solna, Schweden	Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger	D, N, S, PL, I, A	Aktiengesellschaft mit staatlicher Aktienmehrheit	k.a.	k.a.	k.a.
Greenmodal Transport S.A. Marseille, Frankreich	Container	F, NL, B, D	Groupe CMA CGM 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Hangartner Terminal AG Aarau, Schweiz	Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger	D, I, CH	Schenker AG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Hannibal SpA Melzo, Italien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	D, I, NL	Contship Italia Group 100 %	16.800	16.800	0,00
Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG Osnabrück, Deutschland	Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger	D, I, CH, A, F, E, Südosteuropa	Hellmann 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Hupac Intermodal SA Chiasso, Schweiz	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	D, CH, I, Sk, B, NL, P, A, HU, RO, F, E, PL	Hupac SA 100 %	1.292.000	1.312.000	1,55
IGS Intermodal Container Logistics GmbH Hamburg, Deutschland	Container	D	IGS Logistics Group Holding 100 %	125.000	150.000	20,00
IMS Cargo Austria GmbH Wien, Österreich	Container, Wechselbehälter	D, A, I	Wolfgang Tomassovich 100 %	147.000	171.000	16,33
IntegRail Kft Budapest, Ungarn	Container	HU	Navismart Europe SA 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Inter Ferry Boats n.v. Antwerpen, Belgien	Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger	RO, BG, TR, GR, D, A, Benelux, I, F, E, P, CH	SNCF 99,0 % Diverse 1,0 %	k.a.	621.994	k.a.
K+S Transport GmbH Hamburg, Deutschland	Container, Wechselbehälter	D	K+S AG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Kombiverkehr Ges. f. kombinierten Verkehr mbH & Co. KG Frankfurt/M, Deutschland	Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger	Kombi-Netz 2000+, Europäisches Ganzzugnetz	230 Speditions- und Transportunternehmen und DB Mobility Logistics AG	1.854.424	1.875.342	1,13
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG Hamburg, Deutschland	Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger	D	Axel Plass 70 % Axel Kröger 30 %	132.000	140.000	6,06
LKW Walter Internationale Transportorganisation AG Wiener Neudorf, Österreich	Container	D, I, A	DELTA Beteiligungs-Aktiengesellschaft 99,9 % Diverse 0,01 %	k.a.	k.a.	k.a.
Locon Logistik & Consulting AG Berlin, Deutschland	Container	D, NL, CZ	Harald von Ascheraden 29,0 % Gunter Schulz 29,0 % Carsten Meger 23,1 % Rita Dahme 19,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
Lorry-Rail Bettembourg, Luxemburg	Sattelaufleger, Wechselbehälter, Container	F, LU	SNCF 58,66 % CFL 33,34 % Modalohr 8,00 %	k.a.	k.a.	k.a.
MCT Mannheimer Container Terminal Mannheim, Deutschland	Container	NL, D	Ludwig & Jakob Götz GmbH & Co. KG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Metrans a.s. Praha, Tschechische Republik	Container, Wechselbehälter, Tankcontainer	D, NL, SLO, HU, PL, CH, CZ	HHLA Intermodal 86,5 % Management 13,5 %	k.a.	k.a.	k.a.

Abb. 2.4.2: KV-Operateure in Europa

Quelle(n): DVZ Sonderbeilage „Kombinierter Verkehr“ 2014; Verkehrsrundschau 31/2014; eigene Darstellung

2.4 KV-Operateure

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter	Aufkommen		2012/2013 in %
				2012 in TEU	2013 in TEU	
Naviland Cargo Clichy, Frankreich	Container, Wechselbehälter	F, B, D	Französische Staatsbahn 99,96 % Diverse 0,04 %	285.000	312.000	9,47
NECOSS GmbH Bremen, Deutschland	Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger	D	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe 25,1 % Acos Transport 25,1% Frank-De Bruyne Bahn Beteiligung 49,8 %	k.a.	k.a.	k.a.
nesca intermodal Rotterdam, Niederlande	Container	D, NL	Imperial Logistics Int. GmbH 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Nosta Transport GmbH Osnabrück, Deutschland	Container, Wechselbrücken	D	Nosta Holding GmbH 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Novatrans S.A. Clichy, Frankreich	Wechselbehälter, Container, Sattelaufleger	F, Europa, teilweise mit UIRR-Partnern	Groupe Charles André 97,0 % Diverse 3,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
NTT 2000 Bremen, Deutschland	Wechselbehälter, Container	D	Eurogate 26,0 % ACOS Transport 25,1 % Contargo GmbH 25,1 % EVV Zeven 23,8 %	k.a.	k.a.	k.a.
Optimodal Nederland BV, Hoogvliet, Niederlande	Container	D, NL, F, I, E, A, CZ, HU	Kombiverkehr KG 75,0 % DB Schenker Rail 25,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
PCC Intermodal S.A. Gdynia, Polen	Container	PL, D, NL	PCC SE 61,88 % DB Schenker Rail Polska 13,94 % andere 24,18 %	k.a.	k.a.	k.a.
Polzug Intermodal GmbH Hamburg, Deutschland	Container, Wechselbehälter	PL, D, NL, UA, LT, LV, RUS	HHLA Intermodal 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Rail Cargo Austria AG Wien, Schweiz	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger, komplette LKW (Rola)	D, I	ÖBB-Holding AG	435.377	365.873	-15,96
Rail Cargo Operator Prag, Tschechische Republik	Container	D, SLO, CZ, SK	Rail Cargo Austria 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Raillogix B.V. Rotterdam, Niederlande	Container, Wechselbehälter	Europaweit	Rail Innovators Holding B.V. 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Ralpin AG Olten, Schweiz	Rollende Autobahn	D, CH	BLS AG 33,0 % SBB Cargo AG 33,0 % Hupac SA 33,0 % Trenitalia Spa 1,0 %	191.500	217.134	13,39
Rocombi SA Bukarest, Rumänien	Container, Wechselbehälter	RU und Europa, in Verbindung mit UIRR- Partnern	CFR Marfa 20,0 % Novatrans 10,0 % Andere 70,0 %	7.900,00	k.a.	k.a.
Roland Spedition GmbH Schwechat, Österreich	Container	A, D, CH, I, HU	Gutjahr 50,0 % Hrinschall 50,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
Samskip Van Dieren Multimodal Genemuiden, Niederlande	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	D, S	Samskip 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
SCT Stuttgarter Container Terminal GmbH Stuttgart, Deutschland	Container	D, NL	Ludwig & Jakob Götz GmbH & Co. KG 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Spedcont Spedycja Polska z.o.o. Łódź, Polen	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	PL, GuS, CZ, SLO, HU, I, MGL	Pekaeas Multispedytor 48,0 % Gdynia Hafen 52,0 %	k.a.	k.a.	k.a.
TFG GmbH & Co. KG Frankfurt/Main, Deutschland	Container	D, CH, CZ	DB Mobility AG 100 %	875.000	823.000	-5,94
TIM Rail Eisenbahngesellschaft mbH Mannheim, Deutschland	Container, Wechselbehälter	D, CH, I	Privat 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Trans Eurasia Logistics GmbH Berlin, Deutschland	Container	EU, RUS, GuS-Asien	DB Mobility Logistica AG 40,0 % JSC Russian Railways 30,0 % JSC TransContainer 20,0 % Kombiverkehr 1,0 %	21.000	25.000	19,05
TX Logistik AG Bad Honnef, Deutschland	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	Europa	Trenitalia 100 %	390.000	450.000	15,38
WBT Weets Bahn Transport GmbH Emden, Deutschland	Container	D, HU, CZ, SK, CH, P	Weets 100 %	223.569	228.263	2,10
Wenzel Logistics GmbH Unterpremstätten, Österreich	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	A, D	RWL Transport GmbH 100 %	k.a.	k.a.	k.a.
Werra Kombi Terminalgesellschaft Philippsthal, Deutschland	k.a.	k.a.	K+S Transport GmbH 50,0 % Rhein Umschlag GmbH 50,0 %	19.400	21.000	8,25

Abb. 2.4.3: KV-Operateure in Europa

Quelle(n): DVZ Sonderbeilage „Kombinierter Verkehr“ 2014; Verkehrsrundschau 31/2014; eigene Darstellung

2.5 Intermodale Terminalkarte

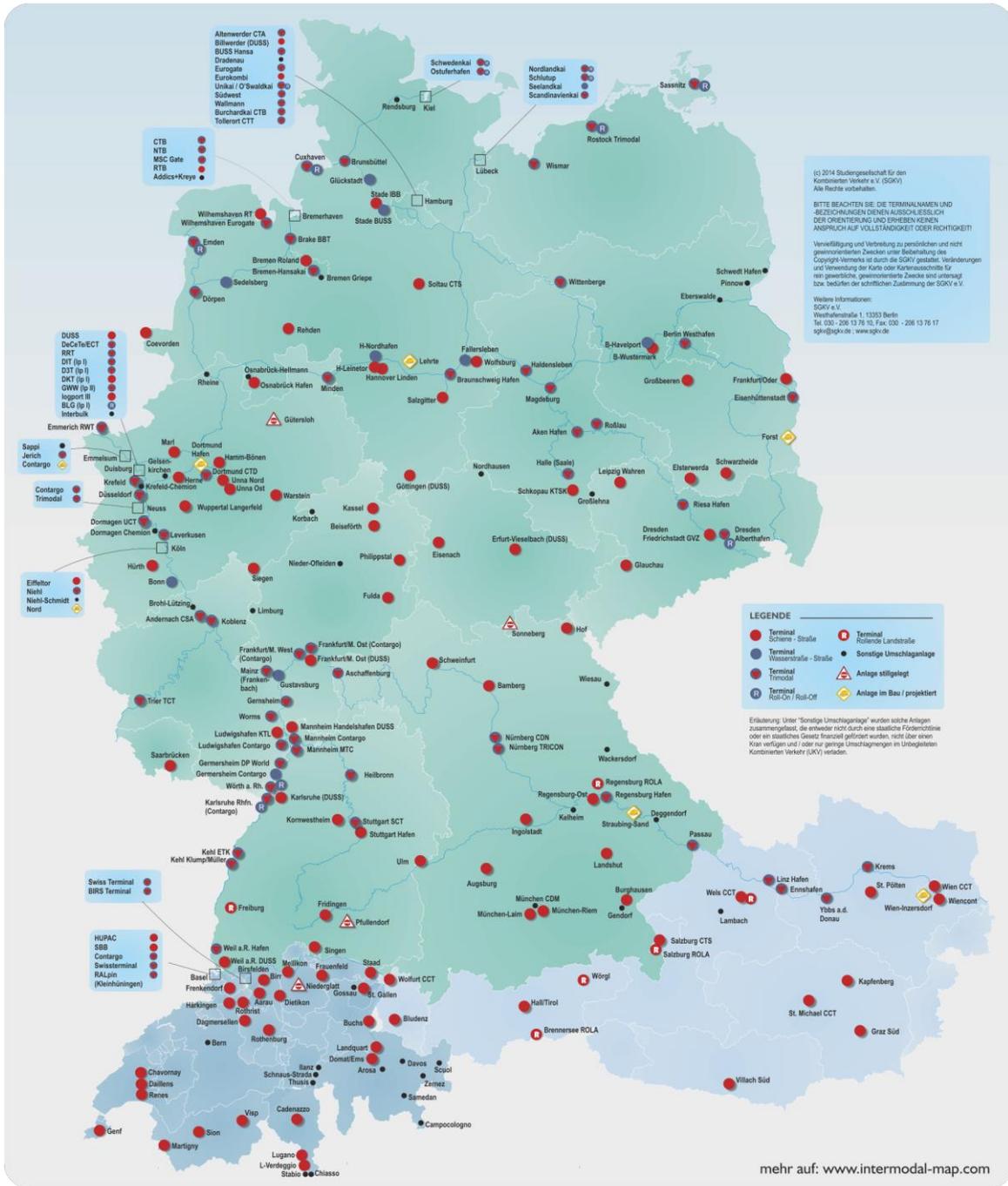


Abb. 2.5.1: Intermodale Terminals in Deutschland, Österreich und Schweiz

3. „Mittelfristprognose 2014“

Tab. 3.1 & 3.2: Der **Güterverkehr** profitiert 2014 von der gesamtwirtschaftlichen, positiven Entwicklung in Deutschland und Europa. Dadurch verzeichnet insbesondere der deutsche Außenhandel dynamische Wachstumsraten. Güterspezifisch wird vor allem der Transport von Baustoffen ansteigen.

Für den **Straßengüterverkehr** wird im Jahr 2014 ein Plus von 3,8% im Verkehrsaufkommen und 3,5% in der Verkehrsleistung prognostiziert. Dieses deutliche Wachstum ist auf das milde Winterwetter zurückzuführen. Von diesem Witterungseffekt profitiert die Bauproduktion einhergehend mit erhöhtem Baustofftransport. Dieser positive Trend wird sich auch 2015 fortsetzen, jedoch ohne den Witterungseffekt.

Der **Eisenbahngüterverkehr** wird 2014 aufgrund der steigenden Baustofftransporte ein Aufkommensplus von 2,4% bzw. eine Zunahme der Leistung um 4,3% gegenüber dem Vorjahr erzielen. Der positive Trend im schienenseitigen **Kombinierten Verkehr** setzt sich verstärkt auch im Jahr 2014 fort. Insgesamt wird ein Mengenanstieg von 7,6% und eine Leistungssteigerung von 7,3% erwartet.

Für das Jahr 2014 wird im Bereich der **Binnenschifffahrt** eine Zunahme der Beförderungsmengen um 2,3% und für die Verkehrsleistung um 0,4% vorhergesagt. Hier ist ein langsames Wachstumstempo aufgrund gleichbleibender Steinkohleneinfuhren zu verzeichnen, welche im Vorjahr noch als Wachstumsmotor der Binnenschifffahrt dienten. 2015 werden diese Steinkohlenimporte jedoch wieder deutlich ansteigen. Es ist ab 2015 im Aufkommen und in der Leistung jeweils mit einem Anstieg um 1% zu rechnen.

Im Containerverkehr der **Seeschifffahrt** werden 2014 wesentlich höhere Zuwächse erwartet als im Vorjahr. Es wird ein Plus von 2,6% für den gesamten Seeverkehr prognostiziert, welcher sich 2015 noch verstärken soll.

Verkehrsträger	Prognose Beförderungsmenge				
	2013 in Mio. t	2014 in Mio. t	2015 in Mio. t	Entw. in % 2013-2014	Entw. in % 2014-2015
<i>Straße</i>	3.366,7	3.493,1	3.587,5	3,8	2,7
<i>Schiene</i>	373,7	382,8	393,3	2,4	2,7
<i>dar. KV Schiene</i>	85,0	91,4	97,7	7,6	6,9
<i>Binnenschiff</i>	226,9	232,0	234,7	2,3	1,2
<i>Seeschiff</i>	294,0	301,7	310,6	2,6	2,9

Tab. 3.1: Prognose Beförderungsmenge

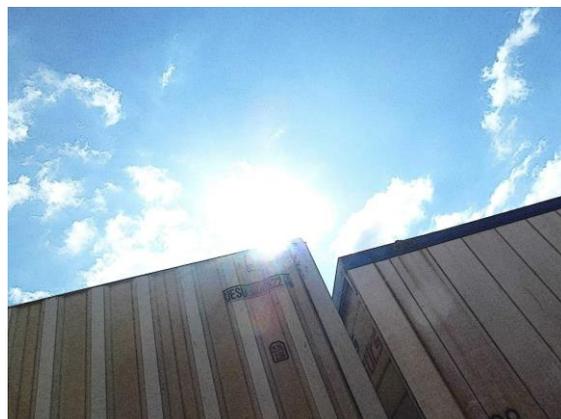


Foto: SGKV



Foto: SGKV



Foto: SGKV

Verkehrsträger	Prognose Beförderungsleistung				
	2013 in Mrd. tkm	2014 in Mrd. tkm	2015 in Mrd. tkm	Entw. in % 2013-2014	Entw. in % 2014-2015
<i>Straße</i>	452,9	468,9	486,4	3,5	3,7
<i>Schiene</i>	112,6	117,4	120,8	4,3	2,9
<i>dar. KV Schiene</i>	42,4	45,5	47,9	7,3	5,2
<i>Binnenschiff</i>	60,1	60,3	61,1	0,4	1,3

Tab. 3.1: Prognose Beförderungsleistung

4. „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“

Tab. 4.1 & 4.2: Laut der „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“ für Deutschland wird das gesamte **Güterverkehrsaufkommen** bis 2030 um 17,6% sowie die Transportleistung um 38% ansteigen (Basisjahr 2010). Die Aufkommensentwicklung je Verkehrsträger im Zeitraum 2010 bis 2030 wird wie folgt prognostiziert:

Für den **Straßengüterverkehr** wurde ein Wachstumsplus von 16,8% im Güteraufkommen errechnet. Im Vergleich der Wachstumsmengen mit den anderen Verkehrsträgern, liegt die Straße deutlich hinter der Schiene und dem Binnenschiff. Dies wird mit einem erwarteten überproportionalen Wachstum der Mengen im Kombinierten Verkehr und somit einer Verlagerung von der Straße auf die beiden anderen Verkehrsträger begründet. Bei der Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr wird ein Plus von 38,9% erwartet, deutlich unter dem Wachstumswert des Schienengüterverkehrs, jedoch über dem vorhergesagten Wert in der Binnenschiffahrt. Der Marktanteil der Straße wird beim Aufkommen sinken und bei der Leistung leicht ansteigen.

Der **Eisenbahngüterverkehr** wird 2030 voraussichtlich ein Aufkommensplus von 23,6% erzielen und somit die höchsten Zuwächse bei Betrachtung aller Verkehrsträger verzeichnen. Ebenso wird die Schiene bei der Verkehrsleistung mit 42,9% die Spitze der Wachstumsraten erzielen. Der Marktanteil der Bahn wird insgesamt steigen.

Mit einem berechneten Wachstum von 20,0% im Verkehrsaufkommen und 22,8% in der Verkehrsleistung im Prognosezeitraum präsentiert sich die **Binnenschiffahrt**. Damit nehmen die Beförderungsmengen in der Binnenschiffahrt stärker zu als im Straßengüterverkehr. Ursachen bilden einerseits sog. Rückholeffekte, bspw. aufgrund von Verkehrsstörungen in der Vergangenheit, andererseits die erwarteten überdurchschnittlichen Zuwächse im Containerverkehr, insbesondere bedingt durch die steigenden Seehafen-Hinterlandverkehre. Dennoch wird der Marktanteil der Binnenschiffahrt sinken.

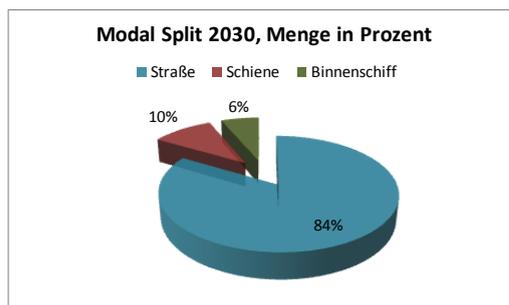


Abb. 4.1: Modal Split Beförderungsmenge 2030

Für den gesamten **Kombinierten Verkehr** wird ein deutlich stärkeres Wachstum im Betrachtungszeitraum prognostiziert als bei nicht-KV-Verkehren. Insgesamt steigern sich die Beförderungsmengen um 79,3% und die Beförderungsleistung um 72,7%. Maßgeblich für diese Entwicklung ist der vorhergesagte überdurchschnittliche Anstieg des Seehafen-Hinterlandverkehrs (mit fast ausschließlichm Containertransport), welcher 86,2% vom Verkehrsaufkommen sowie 72,3% in der Verkehrsleistung im Kombinierten Verkehr einnimmt.

Der Kombinierte Verkehr per Schiene erreicht bis 2030 deutlich höhere Wachstumsraten im Aufkommen und auch in der Leistung als der Kombinierte Verkehr per Binnenschiff. Bezogen auf den gesamten Eisenbahngüterverkehr wird 2030 der Bahnanteil im Kombinierten Verkehr in der Beförderungsmenge knapp ein Drittel und in der Transportleistung fast die Hälfte erzielen.

Insgesamt erreicht der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Gesamtverkehr basierend auf dem Aufkommen rund 2,6% im Jahr 2010 sowie 4,0% in Jahr 2030. Unter Berücksichtigung der Verkehrsleistung gestaltet sich der KV-Anteil am Gesamtverkehr wie folgt: 2010 rund 7,3% und 2030 rund 9,1%.

Bei Betrachtung der **Hauptverkehrsverbindungen** ist zu konstatieren, dass der Transitverkehr zwischen 2010 bis 2030 im Gesamtverkehr das höchste Wachstum mit 52,7% erzielen wird, gefolgt vom grenzüberschreitenden Versand (43,4%) und grenzüberschreitenden Empfang (40,5%). Der deutsche Binnenverkehr entwickelt sich weniger günstig (10,5%) und weist bereits Sättigungstendenzen auf. Bis zum Jahr 2030 werden stark ansteigende Verkehre insbesondere in ost- und südosteuropäische Länder erwartet.

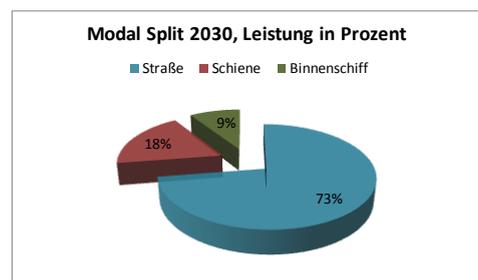


Abb. 4.2: Modal Split Beförderungsleistung 2030

4. „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“

	Prognose Beförderungsmenge 2010-2030				Entw. in % 2010-2030
	2010		2030		
	in Mio. t	Modal Split	in Mio. t	Modal Split	
Güterverkehr					
<i>Straße</i>	3.116,1	84,1	3.639,1	83,5	16,8
<i>Schiene</i>	358,9	9,7	443,7	10,2	23,6
<i>Binnenschiff</i>	229,6	6,2	275,6	6,3	20,0
Total	3.704,7	100,0	4.358,4	100,0	17,6
davon Seehafen-Hinterlandverkehr	286,6	7,7	441,4	10,1	54,0
Kombinierter Verkehr					
<i>KV Schiene</i>	75,1	77,5	136,1	78,4	81,4
<i>KV Binnenschiff</i>	21,8	22,5	37,6	21,6	72,3
KV Total	96,9	100,0	173,7	100,0	79,3
davon Seehafen-hinterlandverkehr	45,0	46,4	83,8	48,2	86,2
<i>Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern auf der Straße</i>	37,8	/	65,9	/	74,1
Anteil KV am Gesamtverkehr	2,62%		3,99%		/

Tab. 4.1: Prognose Beförderungsmenge 2010-2030

	Prognose Beförderungsleistung 2010-2030				Entw. in % 2010-2030
	2010		2030		
	in Mrd. tkm	Modal Split	in Mrd. tkm	Modal Split	
Güterverkehr					
<i>Straße</i>	437,3	72,0	607,4	72,5	38,9
<i>Schiene</i>	107,6	17,7	153,7	18,4	42,9
<i>Binnenschiff</i>	62,3	10,3	76,5	9,1	22,8
Total	607,1	100,0	837,6	100,0	38,0
davon Seehafen-Hinterlandverkehr	95,2	15,7	146,0	17,4	53,3
Kombinierter Verkehr					
<i>KV Schiene</i>	38,0	86,2	66,2	86,9	74,1
<i>KV Binnenschiff</i>	6,1	13,8	10,0	13,1	63,8
KV Total	44,1	100,0	76,2	100,0	72,7
davon Seehafen-hinterlandverkehr	21,7	49,1	37,3	49,0	72,3
<i>Seehafen-Hinterlandverkehr mit Containern auf der Straße</i>	13,1	/	22,4	/	70,5
Anteil KV am Gesamtverkehr	7,26%		9,10%		/

Tab. 4.2: Prognose Beförderungsleistung 2010-2030



Abb.4.3: KV Beförderungsmenge 2010

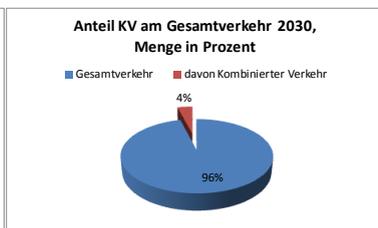


Abb.4.4: KV Beförderungsmenge 2030



Abb.4.5: KV Beförderungsleistung 2010



Abb.4.6: KV Beförderungsleistung 2030

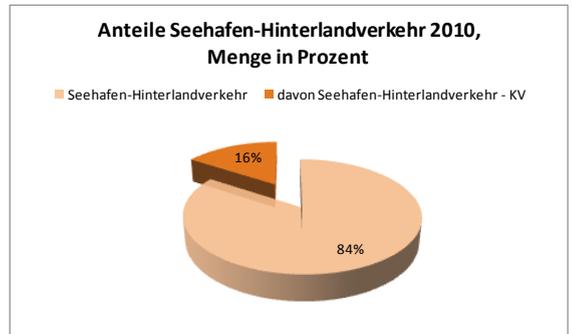


Abb. 4.7: Seehafen-Hinterlandverkehr Beförderungsmenge 2010

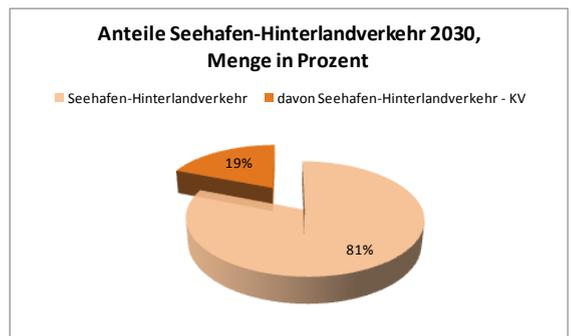


Abb. 4.8: Seehafen-Hinterlandverkehr Beförderungsmenge 2030



Abb. 4.9: Seehafen-Hinterlandverkehr Beförderungsleistung 2010

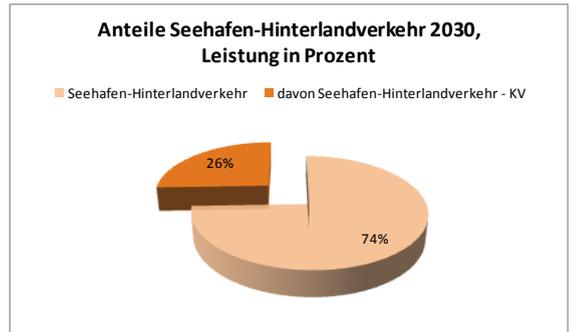


Abb. 4.9.1.: Seehafen-Hinterlandverkehr Beförderungsleistung 2030



FACTS & FIGURES 2014

Redaktion: Diana Fieberg

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