



FACTS AND FIGURES 2016

**Kombinierter
Verkehr**

**Berichtsjahr
2015**



Clemens Bochynek,
Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied, SGKV



Diana Fieberg, Projektleiterin, SGKV

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder,

auch in diesem Jahr freuen wir uns, Ihnen die wichtigsten Statistiken und Kennzahlen rund um den Kombinierten Verkehr als „Facts and Figures 2016“ für das Berichtsjahr 2015 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.

Im Jahr 2015 konnte der Kombinierte Verkehr erneut ein deutliches Plus von 3,5% in den Beförderungsmengen erzielen. Im KV Schiene/Straße mit Containern und Wechselbehältern (TEU) war jedoch eine rückläufige Entwicklung 2015 zu verzeichnen mit einem Minus von 4,7%, maßgeblich beeinflusst durch Rückgänge im internationalen Verkehr. Die Anzahl der beförderten Einheiten stieg wiederum um 15,5%. Insbesondere im Transport von Sattelzuganhängern konnte erneut ein signifikanter Mengenzuwachs erfasst werden mit rd. 23,1% im Berichtsjahr. Dieser Trend ist seit 2013 zu beobachten. Ursachen bilden die höhere Flexibilität dieser Ladeinheit und die zunehmende Entwicklung innovativer Umschlagsystemlösungen für nicht-kranbare Trailer. Sowohl im Seehafen-Hinterlandverkehr als auch im Kontinentalverkehr im KV Schiene/Straße wurden Einbußen im Transport von Containern und Wechselbehältern verzeichnet mit 2,3% sowie 9,6%. Es fand eine Verlagerung zugunsten des ARA-Seehafen-Hinterlandverkehrs mit einem Plus von 5,3% statt.

Im KV Wasserstraße/Straße konnte ein leichter Mengenzuwachs (TEU) von 0,4% im Jahr 2015 erreicht werden, maßgeblich beeinflusst durch das erzielte Plus von 2,9% der wichtigsten deutschen Wasserstraße, dem Rhein und dessen Nebenflüsse. Der Aufkommenszuwachs war insbesondere durch die Zunahme des Transports von leeren Containern geprägt. Die wasserseitige Containerbeförderung im Seehafen-Hinterlandverkehr verlor wiederum 0,4% im Vergleich zum Vorjahresergebnis.

Zusätzlich bietet der Bericht einen Exkurs zu dem Themenfeld Digitalisierung der Transportwirtschaft.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Clemens Bochynek

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, SGKV

Diana Fieberg

Projektleiterin, SGKV

Editorial

01

Inhalt

02

1. Entwicklung des Güterverkehrs

03

1.1 Straßengüterverkehr

05

1.2 Schienengüterverkehr

06

1.3 Binnenschifffahrt

07

1.4 Seeverkehr

09

1.5 Gütergruppen (NST-2007)

10

2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

11

2.1 KV Schiene/Straße

13

2.2 KV Wasserstraße/Straße

15

2.3 KV Seehafen-Hinterlandverkehr

16

2.4 KV Seeverkehr (RoRo & LoLo)

18

2.5 KV-Operateure

19

2.6 Intermodale Terminalkarte

24

3. Exkurs: Digitalisierung der Transportwirtschaft

26

4. Ausblick

27

Impressum

28

Abkürzungen:

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

Version 1.1, Anpassung Seite 12, geä. am 23.12.2016

I. Entwicklung des Güterverkehrs

Der Güterverkehr hat sich nach dem konjunkturellen Einbruch im Jahr 2009 weitestgehend positiv entwickelt. Mit Ausnahme der Binnenschifffahrt und des Seeverkehrs konnten die betrachteten Verkehrsträger Zuwächse im Berichtsjahr 2015 erzielen.

Abb. I.1 & Tab. I.1: Trotz geopolitischer Krisen und weltwirtschaftlichen Herausforderungen konnte eine solide gesamtwirtschaftliche Entwicklung in 2015 verzeichnet werden. In den Transportmengen wurde ein Plus von rd. 1,3% erzielt, die Verkehrsleistung stieg um rd. 1,7% im Berichtsjahr. Beide Ergebnisse fielen etwas geringer aus als im Vorjahr (Menge: 2,9%, Leistung: 2,2%). Somit bleibt der Güterverkehr insgesamt weiterhin über dem Jahresniveau von 2008 vor der Wirtschaftskrise. Die Zunahme der Beförderungsmengen sowohl per Rohöl-Rohrleitungen (3,3%) als auch im Straßengüterverkehr (1,9%) trugen zu dem positiven Gesamtergebnis bei. Der Straßengüterverkehr setzte das stetige Wachstum im Aufkommen seit 2012 fort. Demgegenüber fuhren die Binnenschifffahrt und der Seeverkehr Verluste von rd. 3,1% sowie rd. 2,8% ein. Der Eisenbahnverkehr verzeichnete im Berichtsjahr einen geringen Zuwachs von ca. 0,6%.

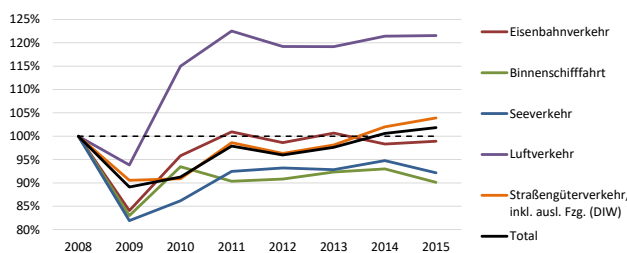


Abb. I.1: Entwicklung der Beförderungsmengen im Güterverkehr (Basisjahr 2008)

Das positive Ergebnis in der Beförderungsleistung wurde wiederum maßgeblich durch das deutliche Plus im Eisenbahnverkehr (3,6%) und im Straßengüterverkehr (2,3%) geprägt. Ebenfalls erreichte die Beförderungsleistung im Luftverkehr und per Rohöl-Rohrleitungen einen Zuwachs von rd. 0,4% sowie rd. 1,0%. Leidlich die Binnenschifffahrt verzeichnete einen deutlichen Rückgang in der Beförderungsleistung von rd. 6,4%, maßgeblich beeinflusst durch die Niedrigwasserphase im zweiten Halbjahr 2015.

Menge/Leistung	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Entw. in %
Beförderungsmenge in 1.000 t									
Eisenbahnverkehr	371.298	312.087	355.715	374.737	366.140	373.738	365.003	367.314	0,63
Binnenschifffahrt	245.674	203.868	229.607	221.966	223.170	226.864	228.489	221.369	-3,12
Seeverkehr	316.651	259.445	272.868	292.788	295.103	293.999	300.120	291.823	-2,76
Luftverkehr	3.621	3.398	4.164	4.436	4.317	4.315	4.396	4.401	0,11
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)	91.069	88.405	88.842	86.572	87.898	87.332	87.728	90.660	3,34
Straßengüterverkehr, inkl. ausl. Fzg. (DIW)	3.438.000	3.113.600	3.125.200	3.391.000	3.310.700	3.373.100	3.506.500	3.572.700	1,89
Total	4.466.313	3.980.803	4.076.396	4.371.499	4.287.328	4.359.348	4.492.236	4.548.267	1,25
Beförderungsleistung in Mill. tkm									
Eisenbahnverkehr	115.652	95.834	107.317	113.317	110.065	112.613	112.629	116.632	3,55
Binnenschifffahrt	64.057	55.497	62.278	55.027	58.488	60.070	59.093	55.315	-6,39
Luftverkehr	1.361	1.294	1.428	1.480	1.420	1.410	1.441	1.447	0,42
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)	15.670	15.950	16.259	15.623	16.207	18.180	17.541	17.714	0,99
Straßengüterverkehr, inkl. ausl. Fzg. (DIW)	457.600	415.600	440.600	457.600	447.000	453.700	463.900	474.400	2,26
Total	654.340	584.175	627.882	643.047	633.180	645.973	654.604	665.508	1,67

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

Abb. I.2 & I.3: Der Modal Split im Güterverkehr in Deutschland wies 2015 kaum Veränderungen zum Vorjahr auf. Den größten Anteil sowohl in der Beförderungsmenge (79%) als auch in der Transportleistung (71%) verzeichnete der Straßengüterverkehr mit einem Plus von je 1% zum Vorjahr. Mit großem Abstand folgte an zweiter Stelle der Schienengüterverkehr mit einem Anteil von ca. 8% an der Transportmenge und rd. 18% an der Verkehrsleistung in 2015. In der Binnenschifffahrt transportierte Güter erreichten einen Anteil von rd. 5% im Aufkommen und von nunmehr 8% in der Beförderungsleistung (-1% zum Vorjahr). Der Seeverkehr wies einen Aufkommensanteil von 6% im Berichtsjahr auf, ebenfalls ein Verlust von 1%.

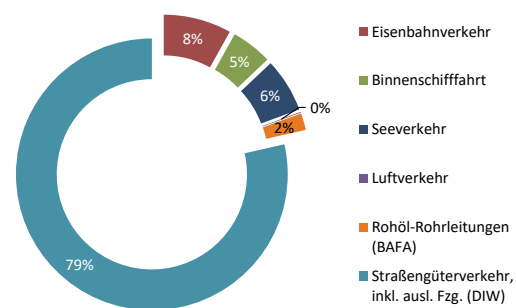


Abb. I.2: Güterverkehr in Deutschland, Beförderungsmenge 2015

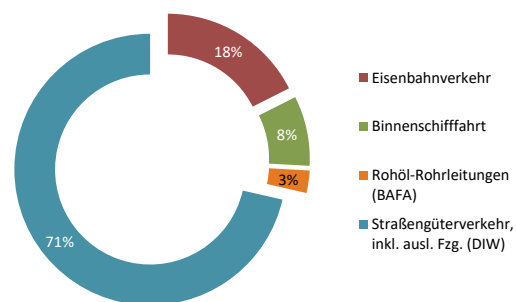


Abb. I.3: Güterverkehr in Deutschland, Beförderungsleistung 2015

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

I. Entwicklung des Güterverkehrs

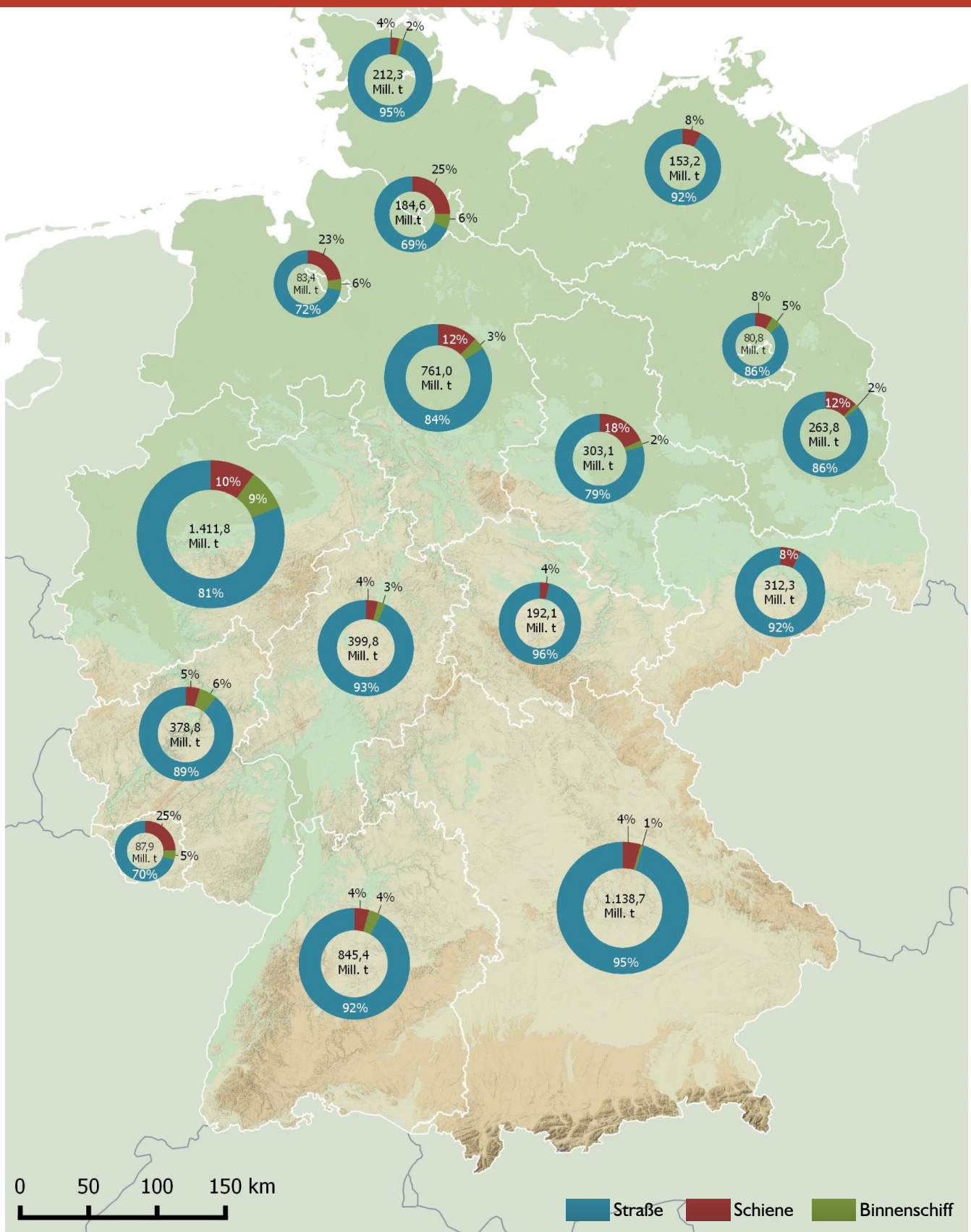


Abb. I.4: Modal Split 2014 am Güterverkehr je Bundesland; Anteil je Verkehrsträger (Straße, Schiene, Binnenschiff) [%] an der Beförderungsmenge genannter Verkehrsträger [Mill. t]

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

I.1 Straßengüterverkehr

HINWEIS: Aufgrund einer Umstellung im Statistikverfahren des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verzögert sich die Veröffentlichung der Daten zum Straßengüterverkehr für 2015. Sobald aktualisierte Daten zum Straßengüterverkehr dem Statistischen Bundesamt vorliegen, wird der vorliegende Inhalt überarbeitet. Die Mautstatistik des BAG wird aufgrund fehlender Vergleichbarkeit zu den anderen Verkehrsträgern nicht herangezogen.

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

Das Wachstum im Straßengüterverkehr deutscher Lkw lag 2014 in dem Anstieg der Verkehre im Nah- und Regionalbereich begründet. Im Aufkommen wurde im Nahverkehrsbereich ein Plus von rd. 3,9% sowie im Regionalbereich ein Anstieg von ca. 2,1% erreicht. Bezogen auf die Verkehrsleistung verzeichneten die Verkehre im Nahbereich ein höheres Wachstum mit ca. 5,8% als jene im Regionalbereich mit einem 3,4%-igen Anstieg. Demgegenüber nahmen die Verkehre in dem für den Kombinierten Verkehr relevanten Fernverkehrsbereich im Vergleich zum Vorjahr deutlich ab; im Verkehrsaufkommen mit rd. 12,9% mehr als in der tonnenkilometrischen Leistung mit rd. 11,2%. Dieses Ergebnis war mit dem steigenden Wettbewerbsdruck aufgrund der EU-Osterweiterung begründet.

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

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

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

Der Straßengüterverkehr inklusive ausländischer Fahrzeuge erzielte im Jahr 2014 Wachstumsraten von rd. 3,8% in der Verkehrsmenge und ca. 3,5% in der Verkehrsleistung. Diese Steigerungsraten lagen unter denen des Straßengüterverkehrs nur deutscher Lkw.

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

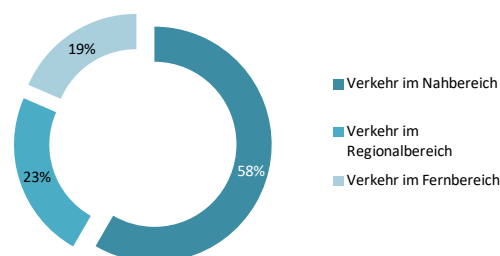


Abb. I.1.1: Straßengüterverkehr deutscher Lkw, Verkehrsaufkommen nach Verkehrsbereichen 2014

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

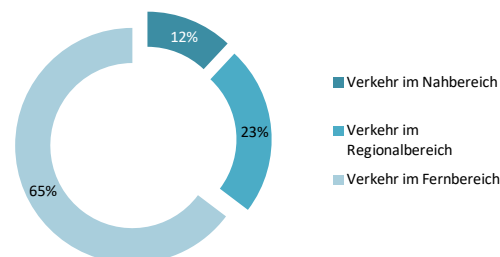


Abb. I.1.2: Straßengüterverkehr deutscher Lkw, Verkehrsleistung nach Verkehrsbereichen 2014

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

I.2 Schienengüterverkehr

Tab. I.2.1: Nach dem Verlust von 2,3% in den schienengebundenen Transportmengen im Vorjahr konnte im Berichtsjahr ein leichtes Plus von rd. 0,6% bzw. 2,3 Mill. Tonnen erzielt werden. Die Beförderungsmengen im Schienengüterverkehr lagen damit trotz Zuwachs weiterhin unter dem Jahresniveau von 2008. In der ersten Jahreshälfte 2015 wurde der Schienengüterverkehr insbesondere durch Streikmaßnahmen im Herbst 2014 und den Basiseffekten dieser beeinflusst, was Rückgänge sowohl im Aufkommen als auch in der Leistung zur Folge hatte. Die Beeinträchtigung fiel jedoch geringer aus als erwartet, da die Transportverluste der Deutschen Bahn AG teilweise durch Wettbewerber aufgefangen wurden. Der Marktanteil verschob sich somit auch 2015 zugunsten der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen aufgrund intramodaler Verkehrsverlagerungen laut Angaben der Deutschen Bahn AG und des Statistischen Bundesamtes (nicht-bundeseigene Bahnen: Marktanteil am Aufkommen 2015: 40,8%, Marktanteil an der Leistung 2015: 39,1%). In der zweiten Jahreshälfte konnte der Schienengüterverkehr wieder Zuwächse erzielen. Maßgeblich beigetragen hatte die Verkehrsverlagerung von der Binnenschifffahrt auf den Schienengüterverkehr während einer Niedrigwasserphase im zweiten Halbjahr 2015.

Im Durchgangsverkehr konnte ein deutliches Wachstum von rd. 9,0% im Jahr 2015 erreicht werden. Der grenzüberschreitende Verkehr erzielte im schienengebundenen Export ein Plus von rd. 3,5%, im Import wurde hingegen ein Minus von rd. 6,3% verzeichnet.

	2014 in Mill. t	2015 in Mill. t	Entw. in % 2014-2015
Hauptverbindungen			
Transportmenge	365,0	367,3	0,63
Frachtpflichtiger Güterverkehr	365,0	367,3	0,63
Wagenladungsverkehr	365,0	367,3	0,63
Binnenverkehr	238,7	241,7	1,26
Versand in das Ausland	45,9	47,5	3,51
Empfang aus dem Ausland	61,9	58,0	-6,28
Durchgangsverkehr	18,5	20,2	8,96

Tab. I.2.1: Schienengüterverkehr, Beförderungsmenge je Hauptverbindung

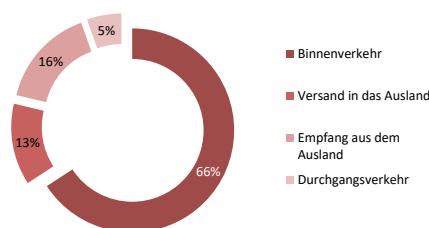


Abb. I.2.1: Schienengüterverkehr, Verkehrsaufkommen nach Hauptverbindungen 2015

Abb. I.2.1: Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens nach Hauptverbindungen im Schienengüterverkehr 2015 nahm der Binnenverkehr mit 66% den größten Anteil ein. Anschließend folgten die schienenseitigen Hauptverbindungen „Empfang aus dem Ausland“ mit 16%, „Versand in das Ausland“ mit 13% sowie „Durchgangsverkehr“ mit 5%.

Tab. I.2.2: Die tonnenkilometrische Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr entwickelte sich positiv mit rd. 3,6% im Berichtsjahr. Lediglich der Empfang aus dem Ausland verzeichnete Einbußen von 4,2%. Dahingegen erzielte der Transitverkehr ein deutliches Plus von rd. 8,6% und damit die höchsten Zuwächse im Vergleich der betrachteten Hauptverbindungen. Jedoch erbringt der Transitverkehr eine wesentlich geringere Verkehrsleistung im Vergleich zu den anderen Hauptverbindungen. Im inländischen Gütertransport wurden in der Transportleistung Zuwächse von 5,4% erzielt. Der Versand in das Ausland erreichte ein Plus von rd. 4,6% in 2015.

Abb. I.2.2: Die anteilige Darstellung der Hauptverkehrsverbindungen anhand der Verkehrsleistung gestaltet sich ähnlich derer der Beförderungsmenge (s. Abb. I.2.1). Zu 51% wurde die Verkehrsleistung durch den Binnenverkehr im Berichtsjahr erbracht, 20% durch den Empfang aus dem Ausland, 18% durch den Versand in das Ausland sowie 11% durch Transitverkehre.

	2014 in Mill. tkm	2015 in Mill. tkm	Entw. in % 2014-2015
Hauptverbindungen			
Transportleistung	112.629	116.632	3,55
Binnenverkehr	56.387	59.433	5,40
Versand in das Ausland	20.337	21.277	4,62
Empfang aus dem Ausland	23.887	22.877	-4,23
Durchgangsverkehr	12.018	13.045	8,55

Tab. I.2.2: Schienengüterverkehr, Verkehrsleistung je Hauptverbindung

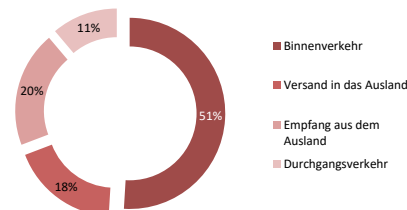


Abb. I.2.2: Schienengüterverkehr, Verkehrsleistung nach Hauptverbindungen 2015

I.3 Binnenschifffahrt

Tab. I.3.1: Im Gegensatz zum Vorjahr verzeichnete die Binnenschifffahrt auf deutschen Wasserstraßen im Berichtsjahr signifikante Rückgänge im Transportaufkommen und in der Verkehrsleistung aufgrund einer länger andauernden, stark ausgeprägten Niedrigwasserphase im zweiten Halbjahr 2015. Insbesondere die daraus resultierende Beeinträchtigung im Rheinstromgebiet war ursächlich für das Ergebnis. Die Transportmengen verzeichneten ein Minus von rd. 3,1%; die Transportleistung sank im Berichtsjahr um 6,4% auf rd. 55,3 Mrd. Tonnenkilometer. Letzteres Ergebnis ist der zweitniedrigste Wert in den letzten zwei Dekaden. Besonders von Aufkommensverlusten gekennzeichnet war die Trockengüterschifffahrt, aber auch die Tankschifffahrt verzeichnete Einbußen. Lediglich der Containerverkehr erzielte trotz der o.g. Beeinträchtigung und der zeitintensiveren Abfertigung in Rotterdam einen Zuwachs von rd. 2,4 Mill. TEU. Alle Hauptverbindungen der Binnenschifffahrt sind durch Verluste gekennzeichnet. Insbesondere der Transitverkehr trug zu diesem Ergebnis mit einem Rückgang um rd. 15,8% bei.

Abb. I.3.1: In der Binnenschifffahrt wurden Mengen überwiegend aus Importverkehren (46%) generiert, gefolgt von Transportmengen im Binnenverkehr (25%), Mengen aus Exportverkehren (22%) und durch Transitverkehre (7%). Im Vergleich zum Jahr 2014 gab es keine nennenswerten Veränderungen der Anteile. Der Transitverkehr verlor im Vergleich zum Vorjahr einen Prozentpunkt zugunsten des Binnenverkehrs.

	2014 in Mill. t	2015 in Mill. t	Entw. in % 2014-2015
Hauptverbindungen			
Transportmenge	228,5	221,4	-3,12
Binnenverkehr	55,6	54,6	-1,90
Versand in das Ausland	50,6	48,8	-3,39
Empfang aus dem Ausland	103,9	102,5	-1,38
Durchgangsverkehr	18,4	15,5	-15,82

Tab. I.3.1: Binnenschifffahrt, Beförderungsmenge je Hauptverbindung

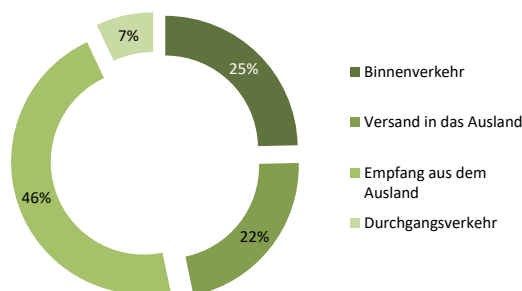


Abb. I.3.1: Binnenschifffahrt, Transportmenge nach Hauptverbindungen 2015

Tab. I.3.2 & Abb. I.3.2: Der deutschlandweit größte Binnenhafen Duisburg konnte im Berichtsjahr mit einem etwas geringeren Plus als im Vorjahr von rd. 3,2% auf 54,1 Mill. Tonnen weiter zulegen. Darauf folgte im Jahr 2015 Hamburg mit einem Zuwachs von rd. 3,7% auf 12,1 Mill. Tonnen. Im Vorjahr lag Köln noch auf dem zweiten Platz, musste diesen jedoch in 2015 aufgrund eines Verlustes von rd. 7,9% einbüßen. Des Weiteren entwickelten sich die Binnenhäfen Neuss (1,5%) und Bremen/Bremerhaven (3,7%) im Vergleich zum Vorjahr positiv. Lediglich die Häfen Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe und Frankfurt/Main verzeichneten Mengenverluste im Berichtsjahr. Für Frankfurt/Main und Karlsruhe folgte somit auf dem deutlichen Plus vom Vorjahr ein Rückgang von rd. 5,9% sowie rd. 0,9%. Der Binnenhafen Gelsenkirchen stagnierte in 2015. Insgesamt wurden im Berichtsjahr in den zehn größten deutschen Binnenhäfen 119,3 Mill. Tonnen umgeschlagen; das entspricht einem Plus von knapp 0,5% gegenüber dem Vorjahresergebnis.

	2014 in 1.000 t	2015 in 1.000 t	Entw. in % 2014-2015
Duisburg	52.431	54.132	3,24
Hamburg	11.671	12.104	3,71
Köln	12.017	11.063	-7,93
Mannheim	8.495	8.208	-3,37
Neuss	7.083	7.187	1,47
Ludwigshafen	7.276	7.040	-3,24
Karlsruhe	6.637	6.576	-0,91
Bremen/Bremerhaven	4.658	4.828	3,66
Frankfurt/Main	4.490	4.227	-5,86
Gelsenkirchen	3.885	3.886	0,04
Total	118.641	119.252	0,51

Tab. I.3.2: Güterumschlag der 10 größten Binnenhäfen

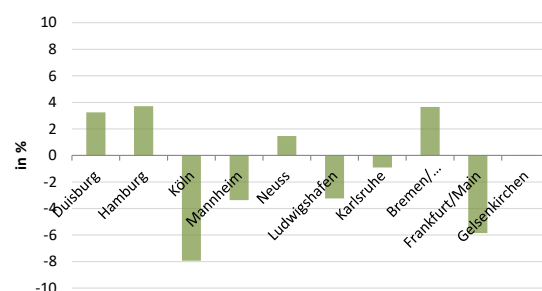


Abb. I.3.2: Entwicklung der 10 größten Binnenhäfen, Güterumschlag 2014 - 2015

I.3 Binnenschifffahrt

Binnenhafen	Land	2014 in TEU	2015 in TEU	Entw. in % 2014-2015
Duisburg	D	3.402.000	3.583.000	5,32
Rheincargo	D	1.232.945	1.300.000	5,44
Neuss-Düsseldorf	D	767.854	k.A.	k.A.
Nürnberg	D	728.227	751.054	3,13
Wien	A	477.123	488.156	2,31
Köln	D	465.091	k.A.	k.A.
Dortmund	D	322.414	342.902	6,35
Enns	A	283.851	291.023	2,53
Linz/Donau	A	216.282	239.203	10,60
Regensburg und Passau	D	205.520	252.002	22,62
Bonn	D	192.939	209.338	8,50
Krefeld	D	146.622	194.191	32,44
Wörth	D	143.378	k.A.	k.A.
Mannheim	D	140.823	128.592	-8,69
Emmerich RWT	D	135.636	146.746	8,19
Andernach	D	134.831	152.024	12,75
Minden	D	133.158	152.726	14,70
Basel	CH	123.494	124.267	0,63
Berlin (BEHALA)	D	116.126	117.929	1,55
Mainz	D	108.867	108.424	-0,41
Kehl	D	92.399	80.924	-12,42
Stuttgart	D	85.613	87.497	2,20
Frankfurt/Main	D	83.021	77.265	-6,93
Ludwigshafen	D	81.258	81.703	0,55
Hannover	D	77.739	63.607	-18,18
Braunschweig	D	60.278	59.728	-0,91
Halle/Saale	D	59.486	52.778	-11,28
Dresden, Riesa, Torgau, Roßlau, Decin, Lovosice	D, CZ	41.848	40.827	-2,44
Weil am Rhein	D	39.801	35.887	-9,83
Deltaport	D	37.271	k.A.	k.A.
Aschaffenburg	D	35.077	57.808	64,80
Karlsruhe	D	26.763	26.306	-1,71
Magdeburg	D	15.800	27.000	70,89
Aken	D	6.934	7.237	4,37
Trier	D	6.036	7.625	26,33
Kelheim/Donau	D	572	0	-100,00

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

I TEU = I Twenty-foot Equivalent Unit

I.4 Seeverkehr

Tab. I.4.1: Das im Vorjahr erwirtschaftete Plus von 2,2% wurde durch ein Minus von 2,6% im Berichtsjahr überkompensiert. Trotz signifikanten Mengenzuwachs von rd. 8,3% im innerdeutschen Verkehr, konnte das Ergebnis nicht maßgeblich beeinflusst werden, da das absolute Aufkommen im Binnenverkehr gering ist. Die Import- und Exportverkehre verzeichneten jeweils Verluste von über 2%. Als Ursachen konnten Handelssanktionen mit Russland und Rückgänge im Seeverkehr mit China und den USA angeführt werden.

	2014 in Mill. t	2015 in Mill. t	Entw. in % 2014-2015
Hauptverbindungen			
Total	304,1	296,2	-2,57
Innerdeutscher Verkehr	7,6	8,2	8,28
Versand in das Ausland	121,5	118,3	-2,68
Empfang aus dem Ausland	175,0	169,8	-2,97

Tab. I.4.1: Seeschifffahrt, Beförderungsmenge je Hauptverbindung

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

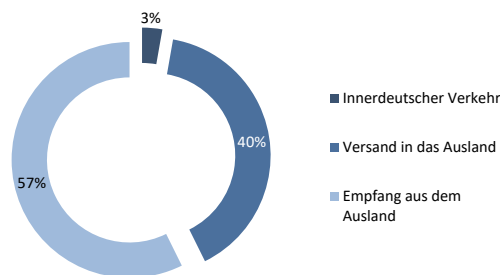


Abb. I.4.1: Seeschifffahrt, Transportmenge nach Hauptverbindungen 2015

Tab. I.4.2 & Abb. I.4.2: Die meisten seeseitigen Mengen in Deutschland schlug - wie auch im Vorjahr - der Hamburger Hafen mit 120 Mill. Tonnen in 2015 um; mit Abstand folgten Bremerhaven und Wilhelmshaven. Die genannten Häfen verzeichneten teils deutliche Mengenverluste zum Vorjahr. Erneut positive Ergebnisse erzielten die Häfen Rostock (+4,4%) und Brake (+4,9%). Puttgarden/F. konnte nach dem Verlust im Vorjahr (-5,4%) ein Plus von 4,2% in 2015 erwirtschaften. Alle weiteren Häfen verzeichneten Rückgänge. Insgesamt fuhren die zehn größten Seehäfen Deutschlands ein Minus von rd. 3,7% auf 267,5 Mill. Tonnen ein.

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

	2014 in Mill. t	2015 in Mill. t	Entw. in % 2014-2015
Hamburg	126,0	120,2	-4,63
Bremerhaven	53,6	49,8	-7,25
Wilhelmshaven	23,6	23,2	-1,88
Rostock	19,5	20,3	4,38
Lübeck	17,2	16,3	-5,41
Bremen	12,8	12,7	-0,68
Brunsbüttel	8,6	8,3	-4,23
Brake	6,3	6,6	4,89
Bützflöth	5,6	5,5	-2,04
Puttgarden/ F.	4,5	4,7	4,19
Total	277,8	267,5	-3,71

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

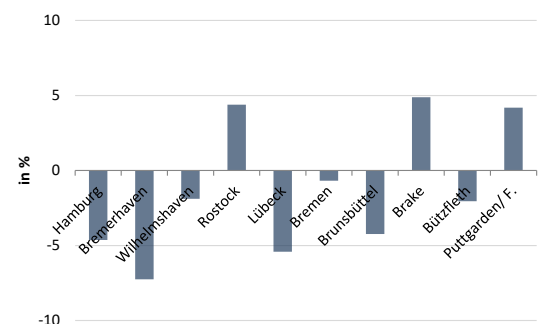


Abb. I.4.2: Entwicklung der 10 größten Seehäfen (D), Containerumschlag 2014 - 2015

Tab. I.4.3: Unter Einbezug der ZARA-Häfen wird vor allem die Bedeutung der Häfen Rotterdam und Antwerpen für die Seeschifffahrt als Hubs für Europa und auch weltweit ersichtlich. Antwerpen erzielte einen Mengenzuwachs von rd. 7,5% im Berichtsjahr, Rotterdam verlor leicht mit rd. 0,8%. Ebenfalls signifikante Mengenrückgänge verzeichneten Hamburg (-9,3%), Bremerhaven (-4,7%), Zeebrugge (-24,3%), Amsterdam (-9,4%) und Kiel (-9,4%). Indessen erreichte Wilhelmshaven ein enormes Plus im Containerumschlag mit über sechsmal so vielen Containern wie im Vorjahr.

Seehafen	Land	2014 in TEU	2015 in TEU	Entw. in % 2014-2015
Rotterdam	NL	12.297.570	12.200.000	-0,79
Antwerpen	B	8.977.738	9.653.511	7,53
Hamburg (alle Terminals)	D	9.700.000	8.800.000	-9,28
Bremerhaven (EUROGATE)	D	5.769.779	5.500.000	-4,68
Zeebrugge	B	2.046.586	1.550.000	-24,26
Lübeck LHG (inkl. Travemünde)	D	102.883	k.A.	k.A.
Wilhelmshaven	D	67.076	426.751	536,22
Amsterdam	NL	57.000	51.634	-9,41
Cuxhaven	D	46.223	k.A.	k.A.
Kiel	D	25.870	23.440	-9,40

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

I.5 Gütergruppen (NST-2007)

Beförderungsmenge nach Güterabteilungen NST-2007 (in 1.000 Tonnen); Straße nur inländische Lkw												
Gütergruppen (NST-2007)	Straße			Schiene			Binnenschiff			Seeschiff		
	2014	2015	Entw. in % 2014-2015	2014	2015	Entw. in % 2014-2015	2014	2015	Entw. in % 2014-2015	2014	2015	Entw. in % 2014-2015
1 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	175.550	k.A.	k.A.	3.764	4.092	8,70	16.901	16.243	-3,89	23.837	25.224	5,82
2 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	6.990	k.A.	k.A.	41.273	40.317	-2,32	35.502	34.745	-2,13	37.773	37.218	-1,47
3 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	933.416	k.A.	k.A.	51.462	50.257	-2,34	56.452	55.058	-2,47	28.610	27.646	-3,37
4 Nahrungs- und Genussmittel	311.478	k.A.	k.A.	2.112	1.995	-5,54	9.684	9.274	-4,23	23.278	20.834	-10,50
5 Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	8.584	k.A.	k.A.	20	23	17,50	23	77	239,29	4.272	3.470	-18,78
6 Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	116.293	k.A.	k.A.	9.155	9.138	-0,19	3.367	3.068	-8,88	16.559	20.876	26,07
7 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	90.729	k.A.	k.A.	42.472	42.558	0,20	37.578	37.261	-0,84	15.925	15.632	-1,84
8 Chemische Erzeugnisse etc.	144.677	k.A.	k.A.	29.649	29.638	-0,04	23.374	21.948	-6,10	28.805	25.454	-11,63
9 Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	347.605	k.A.	k.A.	11.627	12.793	10,03	3.182	2.947	-7,37	6.769	6.337	-6,38
10 Metalle und Metallerzeugnisse	139.373	k.A.	k.A.	59.906	59.098	-1,35	12.066	11.839	-1,88	18.735	17.556	-6,30
11 Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	48.603	k.A.	k.A.	1.109	1.124	1,38	732	746	1,95	14.248	14.612	2,56
12 Fahrzeuge	84.385	k.A.	k.A.	12.830	14.125	10,10	1.014	1.165	14,89	11.882	10.970	-7,68
13 Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	13.166	k.A.	k.A.	63	77	22,12	508	449	-11,52	4.947	4.004	-19,06
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	262.988	k.A.	k.A.	14.574	13.789	-5,39	12.265	11.133	-9,23	5.993	5.702	-4,85
15 Post, Pakete	43.772	k.A.	k.A.	k.A.	49	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	13	2	-87,21
16 Geräte und Material für die Güterbeförderung	85.992	k.A.	k.A.	4.293	4.215	-1,82	1.637	1.690	3,20	190	154	-19,08
17 Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	73.622	k.A.	k.A.	41	23	-43,22	4	1	-67,22	165	141	-14,41
18 Sammelgut	158.696	k.A.	k.A.	2.850	4.713	65,35	0	0	k.A.	942	1.431	51,95
19 Gutart unbekannt	6.093	k.A.	k.A.	75.926	77.564	2,16	14.195	13.715	-3,38	57.177	54.560	-4,58
20 Sonstige Güter a.n.g.	k.A.	k.A.	k.A.	1.877	1.726	-8,05	6	7	11,16	k.A.	k.A.	k.A.
Total	3.052.072	k.A.	k.A.	365.003	367.314	0,63	228.489	221.369	-3,12	300.120	291.823	-2,76

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

Beförderungsleistung im Inland nach Güterabteilungen NST-2007 (in Mill. tkm); Straße inklusive Ausland									
Gütergruppen (NST-2007)	Straße			Schiene			Binnenschiff		
	2014	2015	Entw. in % 2014-2015	2014	2015	Entw. in % 2014-2015	2014	2015	Entw. in % 2014-2015
1 Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei	21.403	k.A.	k.A.	1.486	1.625	9,37	7.031	6.633	-5,65
2 Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	871	k.A.	k.A.	7.209	7.661	6,27	7.921	7.375	-6,90
3 Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	28.048	k.A.	k.A.	12.447	12.505	0,47	9.753	8.908	-8,67
4 Nahrungs- und Genussmittel	52.079	k.A.	k.A.	1.182	1.102	-6,80	2.985	2.754	-7,76
5 Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren	1.924	k.A.	k.A.	11	7	-33,53	8	17	111,13
6 Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse	21.051	k.A.	k.A.	4.907	4.946	0,80	836	737	-11,88
7 Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	9.011	k.A.	k.A.	10.443	10.758	3,02	9.755	9.901	1,50
8 Chemische Erzeugnisse etc.	24.736	k.A.	k.A.	9.500	9.372	-1,35	6.852	6.338	-7,51
9 Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)	26.598	k.A.	k.A.	2.479	2.606	5,13	1.046	935	-10,64
10 Metalle und Metallerzeugnisse	22.836	k.A.	k.A.	12.311	12.335	0,19	3.956	3.501	-11,49
11 Maschinen und Ausrüstungen, Haushaltsgeräte etc.	9.054	k.A.	k.A.	447	478	6,94	257	279	8,59
12 Fahrzeuge	13.787	k.A.	k.A.	5.592	6.452	15,37	385	419	8,90
13 Möbel, Schmuck, Musikinstrumente, Sportgeräte etc.	3.353	k.A.	k.A.	38	45	19,10	144	119	-17,44
14 Sekundärrohstoffe, Abfälle	18.944	k.A.	k.A.	2.543	2.466	-3,03	3.669	3.204	-12,67
15 Post, Pakete	7.909	k.A.	k.A.	k.A.	20	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
16 Geräte und Material für die Güterbeförderung	8.582	k.A.	k.A.	1.644	1.980	20,42	481	481	0,12
17 Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter	7.158	k.A.	k.A.	21	11	-47,52	2	0	-81,71
18 Sammelgut	32.212	k.A.	k.A.	1.310	2.351	79,47	0	0	k.A.
19 Gutart unbekannt	586	k.A.	k.A.	38.554	39.409	2,22	4.011	3.713	-7,45
20 Sonstige Güter a.n.g.	k.A.	k.A.	k.A.	504	505	0,14	1	1	24,91
Total	310.142	k.A.	k.A.	112.629	116.632	3,55	59.093	55.315	-6,39

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

Tab. I.5.1 & I.5.2: Die Mengen im Straßen-güterverkehr wurden 2014 maßgeblich durch Bergbauerzeugnisse wie Erze, Steine und Erden generiert; zusätzlich erreichte die Gruppe „Sammelgut“ einen hohen Wert in der Verkehrsleistung. Sammelguttransporte werden überwiegend auf dem Verkehrsträger Straße durchgeführt. Ebenfalls finden diese Transporte im KV Schiene/Straße statt, jedoch in geringerem Umfang. Aktuelle Daten zum Berichtsjahr liegen noch nicht vor (siehe Hinweis S. 5).

Den höchsten Anteil transportierter Mengen im **Schienengüterverkehr** 2015 nahm die Gruppe „Gutart unbekannt“ ein (+2,2%). Dabei handelt es sich überwiegend um nicht identifizierbare Güter, die in Containern oder Wechselbehältern (KV-Ladeeinheiten) transportiert werden. Mit dem **Binnenschiff** wurden in erster Linie Bergbauerzeugnisse befördert (-2,5%), jedoch in einem wesentlich geringeren Maße als im Straßengüterverkehr. Knapp ein Sechstel der transportierten Mengen im **Seeverkehr** konnte der Gütergruppe „Gutart unbekannt“ (-4,6%) zugeordnet werden. Auffällig bei allen Verkehrsträgern ist der hohe Anteil an transportierten Massengütern insbesondere für den Bau- und Energiesektor sowie der hohe Anteil der Gütergruppe „Gutart unbekannt“ im Schienengüter- und Seeverkehr. Zudem verzeichneten die Binnenschifffahrt wie auch der Seeverkehr deutliche Mengenverluste in Aufkommen und Leistung in 2015.

Quelle(n): Destatis 2016, Fachserie 8, Reihe I.1; eigene Darstellung

2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

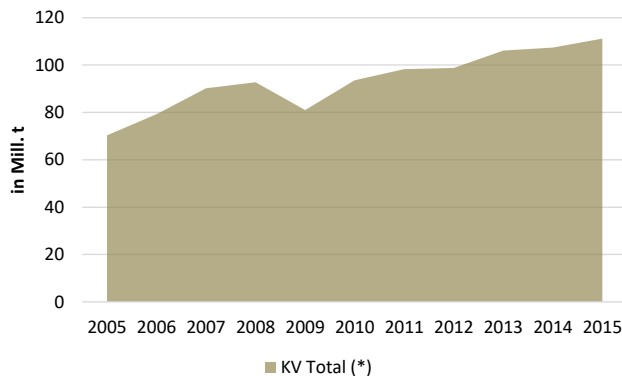


Abb. 2.1: Entwicklung des Kombinierten Verkehrs, Beförderungsmengen

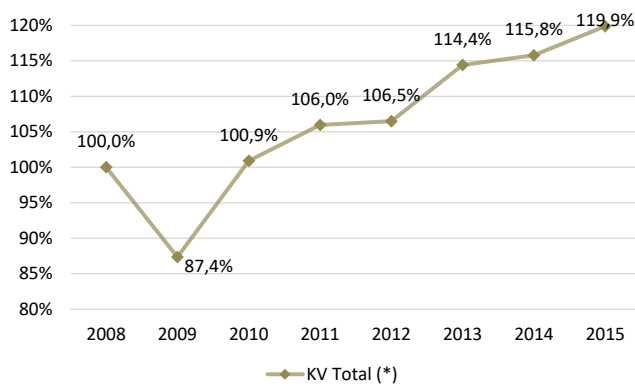


Abb. 2.2: Entwicklung des Kombinierten Verkehrs, Index 2008 = 100%

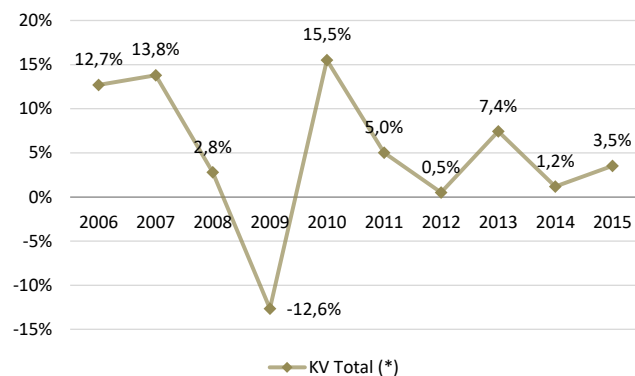


Abb. 2.3: Entwicklung des Kombinierten Verkehrs, Veränderung zum Vorjahr

(*) Die im Seeverkehr transportierten KV-Ladeeinheiten werden nicht berücksichtigt, um Doppelungen in den Daten durch die 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. KV Total 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 „KV Total“ ist aufgrund der fehlenden Daten zum Transport Seeschiff/Straße gegeben.

Abb. 2.1 & 2.2: Die Entwicklung der Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr (KV Total (*)) zeigte bis 2008 einen stetigen Anstieg. Nach dem konjunkturellen Einbruch im Jahr 2009 konnte sich der KV schneller als der Gesamtgüterverkehr wieder erholen und bereits 2010 die Beförderungsmengen vom Rekordjahresniveau 2008 überschreiten. Seit 2010 weist der KV ausschließlich Wachstumsraten auf. Im Berichtsjahr 2015 wurden im KV 111,2 Mill. Tonnen transportiert.

Abb. 2.3: Diese Entwicklung wird auch bei der Betrachtung der Veränderungsraten zum Vorjahr deutlich. Die Wirtschaftskrise 2009 verursachte einen Mengenverlust von 12,6% zum Vorjahresergebnis. Anschließend konnte in dem Jahr 2010 eine sehr hohe Wachstumsrate von über 15% erzielt werden. Seit 2011 sind die Wachstumsraten etwas geringer. Im Berichtsjahr konnte ein deutliches Plus von 3,5% realisiert werden. Das ergibt ein mittleres, jährliches Wachstum (Compound Annual Growth Rate (CAGR)) von 5,4% zwischen 2013 und 2015 sowie 2,4% von 2009 bis 2015 in den KV-Beförderungsmengen.

Abb. 2.4: Der KV erzielte am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs (4.548,3 Mill. Tonnen) einen Anteil von ca. 2,4% (111,2 Mill. Tonnen) im Jahr 2015. Der Modal Split verdeutlicht, dass die per Schiene transportierten KV-Ladeeinheiten, inkl. RoLa, den größten Anteil am KV mit 1,9% bzw. 89,4 Mill. Tonnen im Berichtsjahr einnahmen. Über die RoLa wurden 3,6 Mill. Tonnen in 2015 transportiert. Die transportierten KV-Mengen per Binnenschiff, inkl. RoRo, hatten einen Anteil von 0,5% am KV bzw. 21,8 Mill. Tonnen im Jahr 2015. Die Anteile sind zum Vorjahr unverändert.

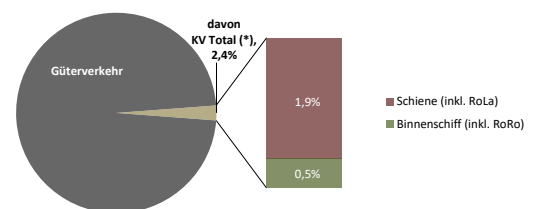


Abb. 2.4: Modal Split: KV-Beförderungsmengen 2015

2. Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

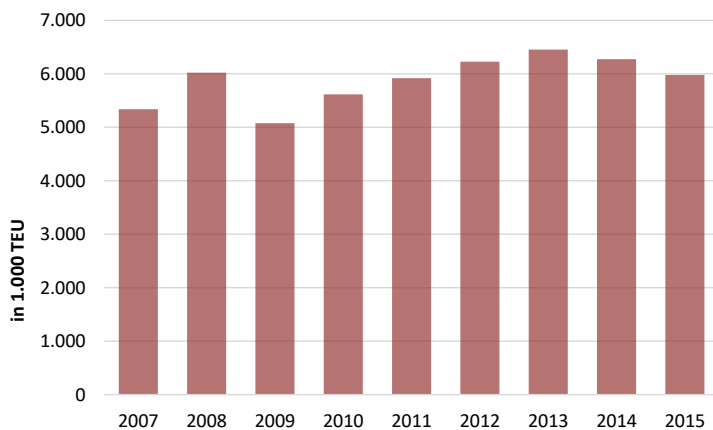


Abb. 2.5: Mengenentwicklung (TEU) im KV Schiene/Straße

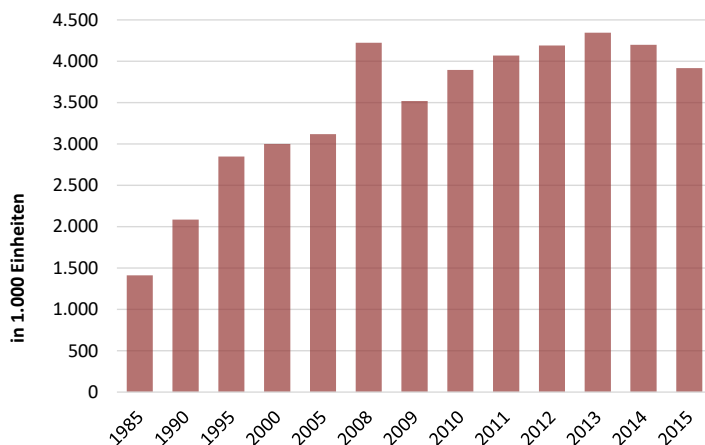


Abb. 2.6: Mengenentwicklung (Einheiten) im KV Schiene/Straße (Jg. 2000 geschätzt)



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

Abb. 2.5 & 2.6: Im KV-Schiene/Straße konnte zwischen 2009 und 2013 ein stetiger Anstieg in der Beförderung von Containern und Wechselbehältern (TEU) verzeichnet werden. Seit 2013 ist wiederum ein Rückgang zu beobachten. Im Berichtsjahr betrug das Mengenaufkommen 5.979 Tsd. TEU, ein Minus von rd. 4,7% im Vergleich zum Vorjahr. Somit lag das Aufkommen 2015 seit 2012 erstmals wieder unter dem Jahreshoch von 2008. Bezüglich der beförderten Einheiten konnte in Jahr 2015 eine ähnliche Entwicklung beobachtet werden mit einem Minus von rd. 6,7% auf 3.918 Einheiten.

Abb. 2.7: Während sich die Mengenentwicklung im KV Wasserstraße/Straße zwischen 2010 und 2013 weitestgehend stagnierend zeigte, konnte 2014 ein deutliches Plus von 7,9% auf 2.381 Tsd. TEU erzielt werden. Im Berichtsjahr 2015 stieg die Beförderungsmenge auf ein Rekordniveau mit 2.390 Tsd. TEU, ein Plus von 0,4%.

Abb. 2.8 & 2.9: Gemessen an der Beförderungsmenge (Tonnage) stieg der KV-Anteil am gesamten Schienengüterverkehr 2015 um 1% auf insgesamt 24%. Der KV-Anteil in der Binnenschifffahrt lag wie auch im Vorjahr bei 10% in 2015.

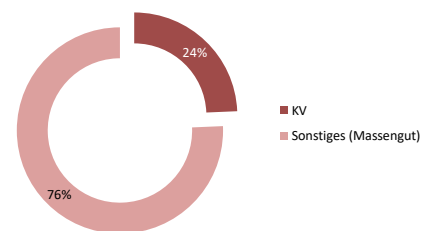


Abb. 2.8: Anteil KV am gesamten Schienengüterverkehr, Transportmenge 2015

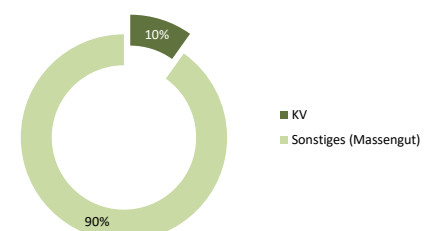


Abb. 2.9: Anteil KV am gesamten Binnenschiffsverkehr, Transportmenge 2015

2.1 KV Schiene/Straße

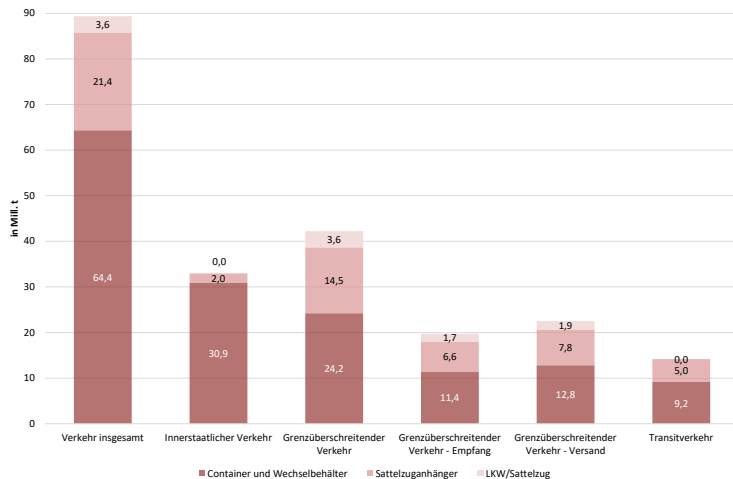


Abb. 2.1.1: Eisenbahngüterverkehr mit intermodalen Transporteinheiten je Hauptverkehrsverbindung 2015

Abb. 2.1.1: Im Berichtsjahr betrug der Gesamtverkehr im Eisenbahngüterverkehr mit intermodalen Transporteinheiten ca. 89,4 Mill. Tonnen, maßgeblich beeinflusst durch die hohen schienenseitigen Transportmengen im grenzüberschreitenden Verkehr und Binnenverkehr. Der intermodale Binnenverkehr war hauptsächlich durch Container-/Wechselbehältertransporte gekennzeichnet, wohingegen im grenzüberschreitenden intermodalen Verkehr auch Sattelzuganhänger und LKW/Sattelzug vermehrt befördert wurden. Im Transitverkehr wurden die geringsten Mengen (2015: 14,2 Mill. Tonnen) transportiert. Im Vergleich zum Vorjahr erzielten die KV-Beförderungsmengen im Schienengüterverkehr ein deutliches Plus von rd. 5,0%. Davon wurde im Binnenverkehr ein Zuwachs von rd. 3,2%, im grenzüberschreitenden Verkehr ein Plus von rd. 4,3% und im Transitverkehr ein deutlicher Zuwachs von ca. 12,0% im Jahr 2015 realisiert. Lediglich der Empfang im grenzüberschreitenden intermodalen Verkehr verzeichnete Einbußen von rd. 0,8%.

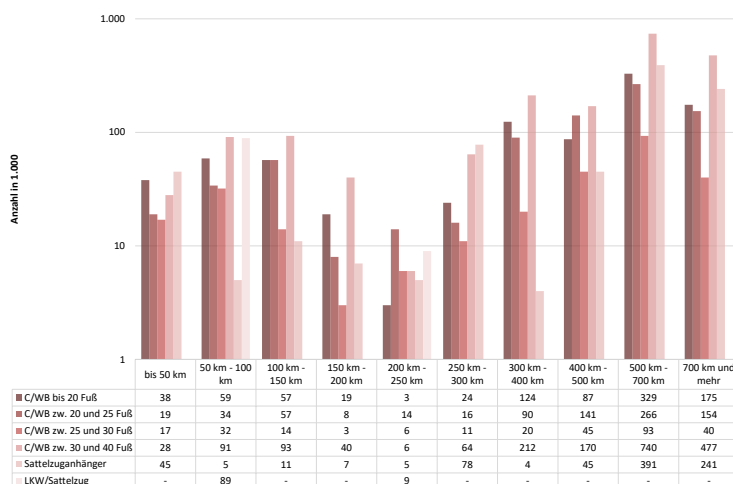


Abb. 2.1.2: Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im Schienengüterverkehr je Entfernungsstufe 2015

Abb. 2.1.2: Im Berichtsjahr verzeichnete die Entfernungsklasse „500 km bis 700 km“ insgesamt die höchste Anzahl transportierter Einheiten. In dieser Entfernungsstufe konnten insgesamt 1.428 Tsd. Container und Wechselbehälter (C/WB) sowie 391 Tsd. Sattelzuganhänger transportiert werden. Erstere Ladeeinheit verlor 14,6% im Vergleich zum Vorjahr, letztere Ladeeinheit konnte ein deutliches Plus von 56,9% in dieser Entfernungsstufe erzielen. Aufgrund von Umverteilungs- und Rangierprozessen ist die Beförderungsanzahl, insbesondere von C/WB, zwischen 50 km und 100 km leicht erhöht. In der Entfernungsklasse „200 km bis 250 km“ war die Anzahl der transportierten Einheiten am geringsten. Ab 300 km werden wieder vermehrt intermodale Einheiten transportiert aus Gründen der Kosteneffizienz.

2015	in 1.000 Einheiten	in 1.000 TEU	in 1.000 t	in 1.000 tkm
Container/ Wechselbehälter	3.918	5.979	64.358	32.186.770
bis 20 Fuß	915	915	13.560	6.534.041
20 bis 25 Fuß	801	801	11.949	5.835.198
25 bis 30 Fuß	282	423	6.038	2.645.288
30 bis 40 Fuß	1.920	3.840	32.811	17.172.243
Sattelzuganhänger	832	n/a	21.441	13.072.743
LKW/Sattelzug	98	n/a	3.559	263.146
Total	4.848	5.979	89.358	45.522.659

Tab. 2.1.1: Behälterarten im KV Schiene/Straße (beladen/ unbeladen) 2015

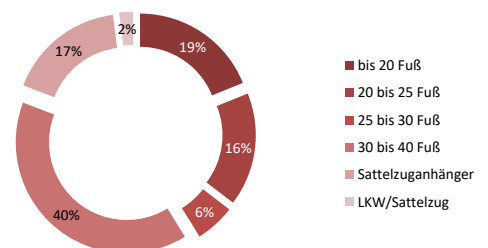


Abb. 2.1.3: Anteil der Behälterarten im KV Schiene/Straße, Anzahl Transporteinheiten 2015

Tab. 2.1.1 & Abb. 2.1.3: Im Detail wurden 2015 vorrangig C/WB zw. 30 und 40 Fuß mit 1.920 Tsd. Einheiten (40%) transportiert, gefolgt von C/WB bis 20 Fuß mit 915 Tsd. transportierten Einheiten (19%). Sattelzuganhänger lagen mit 832 Tsd. beförderten Einheiten bzw. 17% an dritter Stelle der betrachteten Ladeeinheiten. Insgesamt wurden 4.848 Tsd. Einheiten im Jahr 2015 transportiert, ein Minus von rd. 0,5% (2014: 4.872 Tsd. Einheiten).

2.1 KV Schiene/Straße

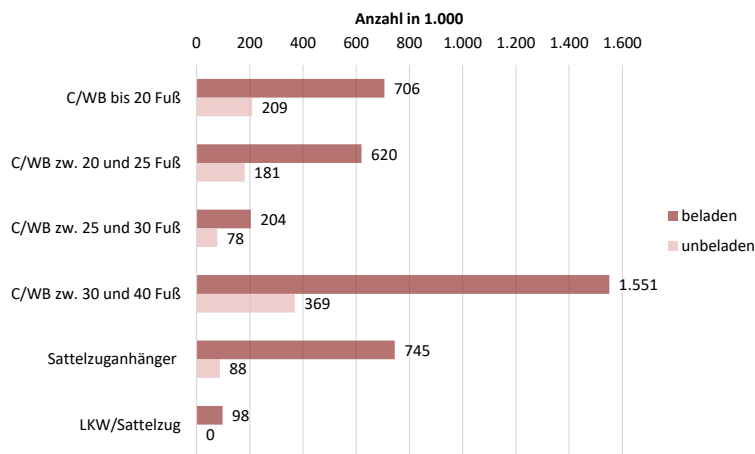


Abb. 2.1.4: Anzahl der beförderten Einheiten im Eisenbahnverkehr (beladen/unbeladen) 2015

Abb. 2.1.4: Für die Beförderung von KV-Mengen per Schiene wurden insbesondere 40- und 20-Fuß C/WB eingesetzt. Bezüglich des Beladungszustands 2015 zeigte sich wie im Vorjahr, dass bei allen C/WB-Größen der Anteil der leeren Einheiten durchschnittlich bei 23% lag, d.h. knapp ein Viertel der transportierten C/WB waren unbeladen. Einen geringeren Anteil an leeren Transporteinheiten lieferten Sattelzuganhänger mit 10,6% im Berichtsjahr, jedoch erhöhte sich dieses Ergebnis zum Vorjahr (2014: 6,9%). Die Anzahl an beförderten LKW/Sattelzügen hatte sich im Vergleich zum Vorjahr fast verdreifacht auf insgesamt 98 Tsd. Einheiten.

C/WB-Größen:

20 Fuß = Länge bis 6,15 m

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

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

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

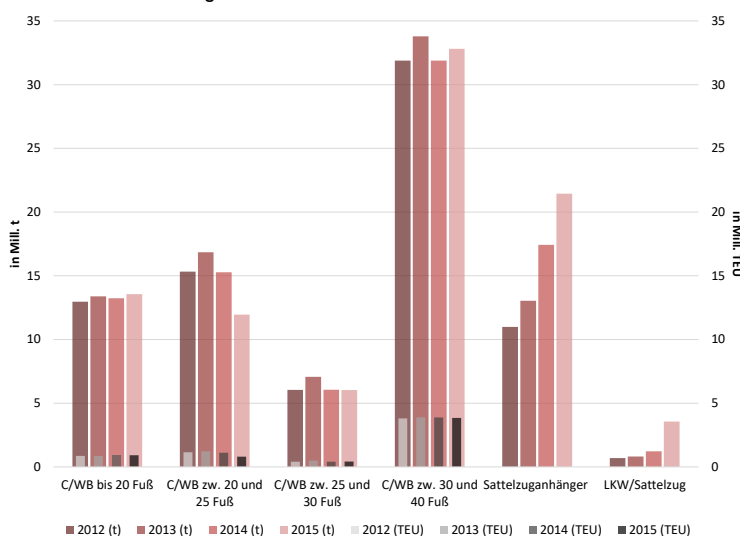


Abb. 2.1.5: Entwicklung der KV-Beförderungsmengen im Eisenbahnverkehr nach Ladungsmerkmalen

Abb. 2.1.5: Im Berichtsjahr zeigten sich deutliche Mengenunterschiede in Abhängigkeit der betrachteten Ladeeinheiten. Die Beförderungsmengen per C/WB bis 20 Fuß erzielten Zuwächse sowohl in den Tonnagen (+2,4%) als auch in den beförderten TEU (+5,2%). Ebenfalls entwickelten sich die transportierten Mengen in C/WB zw. 30 und 40 Fuß positiv mit 2,9% auf 32,81 Mill. Tonnen. Lediglich die TEU verzeichneten ein leichtes Minus von 0,9%. Insbesondere C/WB zw. 20 und 25 Fuß waren durch einen deutlichen Mengenverlust von 21,8% in den Tonnagen sowie 28,4% in TEU gekennzeichnet. Hingegen erzielten C/WB zw. 25 und 30 Fuß ein Plus von 3,8% in TEU sowie ein leichtes Minus von 0,3% in den Tonnagen. Insgesamt verzeichneten die beförderten TEU im KV Schiene/Straße einen Verlust von 4,7% in 2015, maßgeblich durch Rückgänge im internationalen Verkehr beeinflusst.

Bei den Sattelzuganhängern konnte erneut ein deutlicher Mengenzuwachs von rd. 23,1% erzielt werden, ein Trend der seit 2012 zu beobachten ist. Ursächlich hierfür können die höhere Flexibilität und die Entwicklung innovativer Umschlagsystemlösungen genannt werden. Den höchsten Zuwachs verzeichneten die Beförderungsmengen per LKW/Sattelzug mit rd. 189,5% in 2015; im Vorjahr lag das Plus bei rd. 50,7%.

Abb. 2.1.6: Im Vergleich zum Statistischen Bundesamt wird vom BAG eine höhere Anzahl beförderter Einheiten von und nach Deutschland im RoLa-Verkehr 2015 angegeben (unterschiedliche Erfassung der Daten). Das entsprach einem Plus von 0,9% zum Vorjahresergebnis. Maßgeblich für diese Entwicklung waren die aufgezeigten Relationen über die Schweiz und Österreich. Die Verbindung Deutschland-Schweiz-Italien verzeichnete 2015 ein Plus von 1,3% auf 100.349 Fahrzeuge (2014: +0,4%). Demgegenüber sank die Anzahl der beförderten Fahrzeuge über Österreich wiederholt mit 5,0%, jedoch weniger drastisch als im Vorjahr (2014: -21,4%).

RoLa Gesamt 2015	110.000	Fahrzeuge
Veränderung zu 2014	+ 1.000	Fahrzeuge
	+ 0,9	%
RoLa Freiburg - Novara 2015 - via CH	100.349	Fahrzeuge
Veränderung zu 2014	+ 1,3	%
RoLa Regensburg - Trento (I) 2015 - via AU	9.380	Fahrzeuge
Veränderung zu 2014 (Angebotsreduzierung/Verlagerung)	- 5,0	%

Abb. 2.1.6: RoLa im KV Schiene/Straße 2015 (BAG)

2.2 KV Wasserstraße/Straße

Abb. 2.2.1: Transportierte Mengen mit Containern zw. 20 und 40 Fuß sowie sonstigen Großcontainern erzielten prozentuale Zuwächse im zweistelligen Bereich in 2015. Dahingegen verloren Container größer 40 Fuß über 21% in den Beförderungsmengen. Auch die Beförderung der Güter mit 20-Fuß Containern verzeichnete Verluste (-6,5% (t), -4,8% (TEU)). Lediglich das Aufkommen mit 40-Fuß Containern stagnierte weitestgehend bei -0,1% in den Tonnagen und erzielte ein Plus von rd. 1,4% in TEU im Berichtsjahr. Auffällig ist die ausschließliche Relevanz von 40- und 20-Fuß Containern im KV Wasserstraße/Straße. Im Jahr 2015 wurden insgesamt 21,7 Mill. Tonnen (-2,1%) sowie 2,4 Mill. TEU (+0,4%) in der Binnenschifffahrt mit KV-relevanten Ladeeinheiten umgeschlagen.

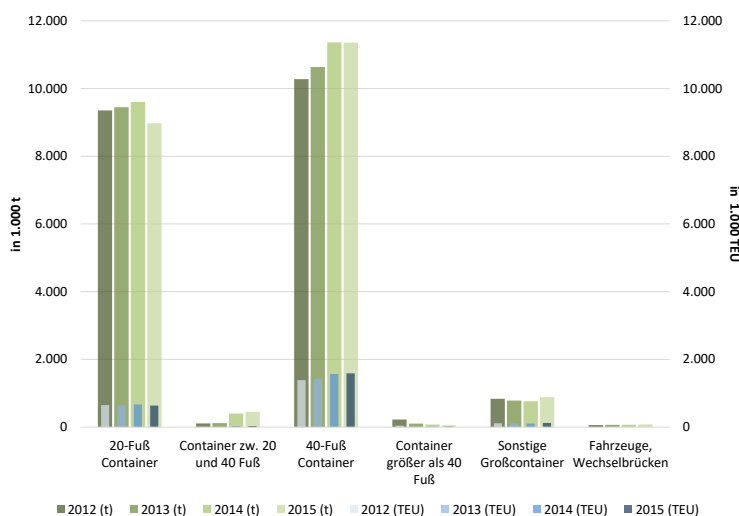


Abb. 2.2.1: Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in der Binnenschifffahrt nach Ladungsmerkmalen



Abb. 2.2.2: Entwicklung des Containerumschlags in der Binnenschifffahrt nach den wichtigsten Wasserstraßengebieten

Abb. 2.2.2: Der Containerumschlag (TEU) 2015 wurde hauptsächlich über das Wasserstraßengebiet Rhein, Lahn, Main, Mosel, Neckar und Saar erbracht; mit weitem Abstand folgten das Weser- und Elbegebiet. Das für den wasserseitige Containerumschlag relevanteste Gebiet rund um den Rhein erzielte in 2015 ein Plus von 2,9% auf knapp 2,0 Mill. beförderte TEU. Das Jahresniveau von 2011 wurde bereits 2013 überschritten und ist seitdem durch stetigen Zuwachs im Containerumschlag gekennzeichnet. Das im Vorjahr erzielte deutliche Plus von rd. 16,4% im Wesergebiet wurde durch ein Minus von 18,4% im Berichtsjahr abgelöst. Ebenfalls verzeichnete das Westdeutsches Kanalgebiet Verluste (-3,9%). Hingegen erreichten das Elbe- und Mittellandkanalgebiet Wachstumsraten von 16,7% sowie 3,4%.

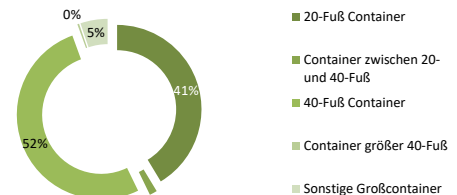


Abb. 2.2.3: Anteil der Behälterarten im KV Binnenschiff, Anzahl Transporteinheiten 2015

Abb. 2.2.3: Im KV Wasserstraße/Straße wurden im Berichtsjahr 2015 insbesondere Standardcontainer befördert: 40-Fuß Container mit 794.259 Einheiten (52%) und 20-Fuß Container mit 635.669 Einheiten (41%).

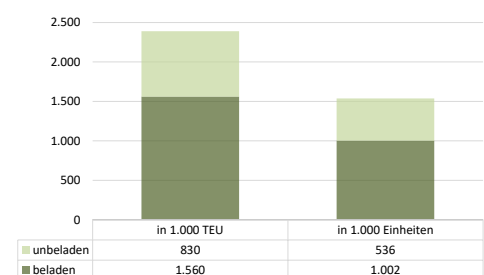


Abb. 2.2.4: Transportmengen nach Beladungszustand im KV Binnenschiff 2015

Abb. 2.2.4: Der Leercontaineranteil in der Binnenschifffahrt (TEU) lag im Berichtsjahr bei rd. 34,7%, einem Plus von 3,6% im Vergleich zum Vorjahr. Die beladenen Container verzeichneten hingegen Verluste. Der Aufkommenszuwachs 2015 resultierte somit ausschließlich aus der Zunahme unbeladener Container.

2.3 KV Seehafen-Hinterlandverkehr

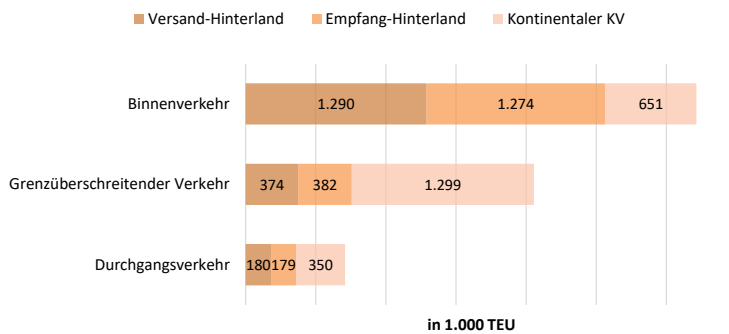


Abb. 2.3.1: Seehafen-Hinterlandverkehre am KV-Schiene 2015

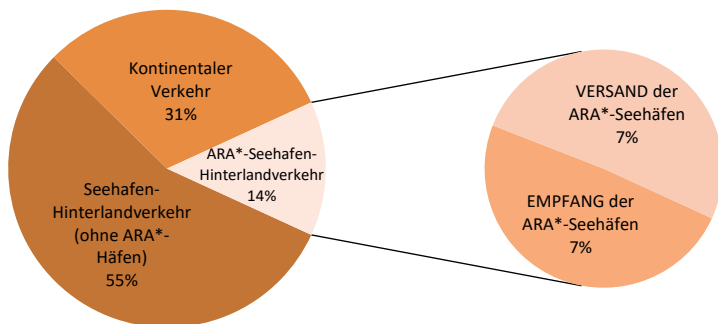


Abb. 2.3.2: Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs am KV-Schiene zwischen deutschen und ausländischen Regionen, TEU 2015

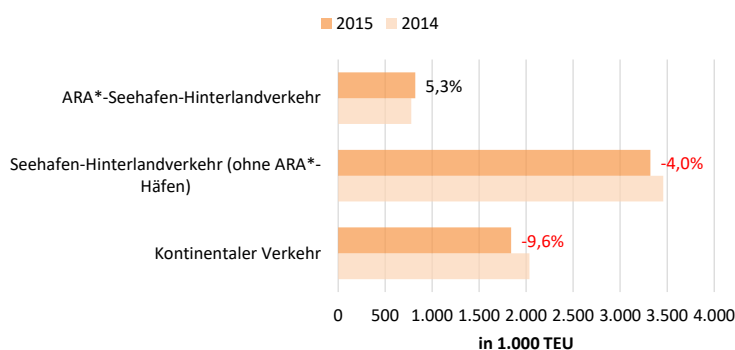


Abb. 2.3.3: Seehafen-Hinterlandverkehr am KV-Schiene zwischen deutschen und ausländischen Regionen 2015 und Veränderung zum Vorjahr

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

* ARA-Häfen: Antwerpen (BE), Rotterdam (NL) und Amsterdam (NL). Umschlagswerte maßgeblich durch die Häfen Rotterdam und Antwerpen geprägt.

Der Seehafen-Hinterlandverkehr am schienen-
seitigen KV verzeichnete im Berichtsjahr 4.140
Tsd. TEU, einen Rückgang von rd. 2,3% zum Vor-
jahresergebnis trotz positiver gesamtwirtschaft-
lichen Entwicklung des Schienengüterverkehrs.
Besonders hohe Verluste verzeichnete der
Kontinentalverkehr mit rd. 9,6% in 2015. Ins-
gesamt umfasste der schienenseitige Hinterland-
verkehr einen Anteil von rd. 69,2% sowie der
Kontinentalverkehr rd. 30,8% am Gesamtcon-
tainerumschlag im Schienengüterverkehr.

Abb. 2.3.1: Wie auch im Vorjahr war der Hinter-
landverkehr per Schiene 2015 insbesondere auf
den Binnenverkehr ausgerichtet mit annähernd
gleich großen Anteilen am Empfang (1.274 Tsd.
TEU, +2,9%) und Versand (1.290 Tsd. TEU, -
0,7%). Währenddessen wurden im Kontinental-
verkehr vorwiegend grenzüberschreitende Trans-
porte mit einem Aufkommen von 1.299 Tsd. TEU
(-1,7% zum Vorjahr) durchgeführt. Der Transit-
verkehr hat sowohl für den maritimen als auch für
den kontinentalen KV die geringste Bedeutung und
verzeichnete im Berichtsjahr ein Minus von rd.
8,3%, insbesondere durch rückläufige Verkehre
von und nach Italien geprägt.

Abb. 2.3.2 & 2.3.3: Der Anteil der Verkehre von
und zu den ARA*-Häfen im grenzüberschreitenden
KV-Schiene betrug 2015 rd. 14% (819 Tsd. TEU).
Demgegenüber wies der Hinterlandverkehr ohne
ARA-Häfen im Berichtsjahr rd. 56% (3.321 Tsd.
TEU) auf. Der Anteil des kontinentalen Verkehrs
verzeichnete ca. 31% (1.840 Tsd. TEU). Aus-
gehend von den Seehafen-Hinterlandverkehren
von und zu den ARA-Häfen konnten jeweils 7%
auf den Güterversand und -empfang an bzw. aus
deutschen und ausländischen Regionen zurück-
geführt werden. Im Berichtsjahr war eine
Verlagerung zugunsten des ARA-Hinterlandver-
kehrs mit einem Plus von rd. 5,3% zu beobachten.
Deutliche Zuwächse in den Beförderungsmengen
wurden auf den Relationen Rotterdam –
Tschechien und Rotterdam – Polen realisiert. Der
Kontinentalverkehr verzeichnete einen Verlust von
rd. 9,6%. Ebenfalls negativ entwickelte sich der
schienenseitige Seehafen-Hinterlandverkehr von
und zu den deutschen Seehäfen mit einem Minus
von 4,0%. Ursächlich waren insbesondere die
rückläufigen grenzüberschreitenden Verkehre zwi-
schen Tschechien und den Seehäfen Hamburg und
Bremen.

2.3 KV Seehafen-Hinterlandverkehr

Im Berichtsjahr konnten 82,1% bzw. 2,0 Mill. TEU der Containerverkehre mit dem Binnenschiff auf den Seehafen-Hinterlandverkehr zurückgeführt werden. Dieses Ergebnis entsprach einem Rückgang von 0,4% in 2015.

Tab. 2.3.1 & 2.3.2: Der Seehafen-Hinterlandverkehr per Binnenschiff war 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 in Deutschland wurden via Binnenschiff 434 Tsd. TEU zum Seehafen Antwerpen sowie 408 Tsd. TEU zum Seehafen Rotterdam im Berichtsjahr 2015 transportiert. Ausgehend von Rotterdam wurden wiederum 13,1 Mill. TEU sowie von Antwerpen 9,5 Mill. TEU in 2015 nach Deutschland verfrachtet. Alle weiteren betrachteten Regionen verzeichneten deutlich geringere Mengen als Deutschland. Auf deutscher Seite waren weiterhin die Häfen Hamburg und Bremen für den wasserseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr von besonderer Relevanz.

Empfangshafen	Versandregion				
	Deutschland	Frankreich	Niederlande	Schweiz	Tschechische Republik
in TEU					
Antwerpen	433.858	9.619	220	41.850	4.158
Rotterdam	408.154	5.110	k.A.	50.920	k.A.
Hamburg	57.773	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Bremen	26.517	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Zeebrügge	2.485	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Amsterdam	194	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

k.A. = nicht verfügbar

Tab. 2.3.1: Seehafen-Hinterlandverkehr am KV-Wasserstraße 2015

Versandhafen	Empfangsregion					
	Deutschland	Belgien	Frankreich	Niederlande	Schweiz	Tschechische Republik
in TEU						
Rotterdam	13.083.064	k.A.	3.514.852	k.A.	1.106.658	174.110
Antwerpen	9.503.094	k.A.	1.102.837	6.618	538.659	131.982
Hamburg	5.055.248	1.710	k.A.	102.696	k.A.	41.766
Amsterdam	2.983.183	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Bremen	2.536.647	53.501	k.A.	65.670	k.A.	602
Zeebrügge	31.892	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

k.A. = nicht verfügbar

Tab. 2.3.2: Seehafen-Hinterlandverkehr am KV-Wasserstraße 2015

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

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

Tab. 2.3.3 & Abb. 2.3.4: Knapp zwei Drittel des Containeraufkommens der ARA-Seehäfen konnten auf Hinterlandverkehre von und zu den ARA-Häfen zurückgeführt werden; der Rest entfiel auf Transshipment. Insbesondere Rotterdam und Antwerpen besitzen einen hohen Stellenwert im Seehafen-Hinterlandverkehr mit Mengen von rd. 7,4 Mill TEU sowie 5,9 Mill TEU in 2013.

Im Modal Split der ARA-Häfen von und zu den Hinterlandregionen wurde die steigende Bedeutung der Binnenwasserstraßen (rd. 35,3%) deutlich. Hauptsächlich wurden Container per Lkw zwischen den ARA-Seehäfen und dem Hinterland transportiert (ca. 55,6%). Der Verkehrsträger Schiene wurde bis 2013 nur geringfügig im ARA-Seehafen-Hinterlandverkehr eingesetzt.

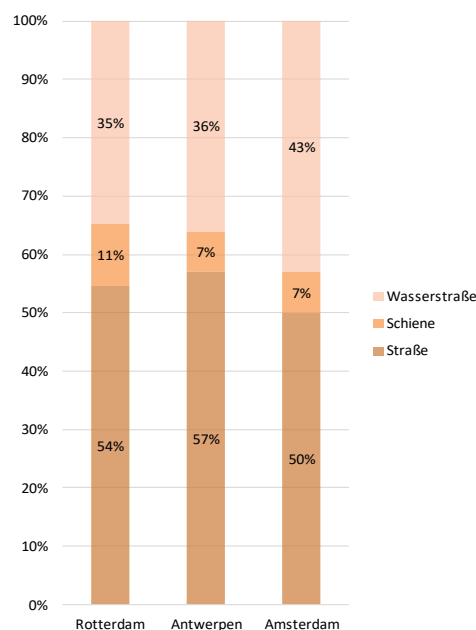


Abb. 2.3.4: Modal Split der ARA-Seehäfen im Hinterlandverkehr 2013

2.4 KV Seeverkehr (RoRo & LoLo)

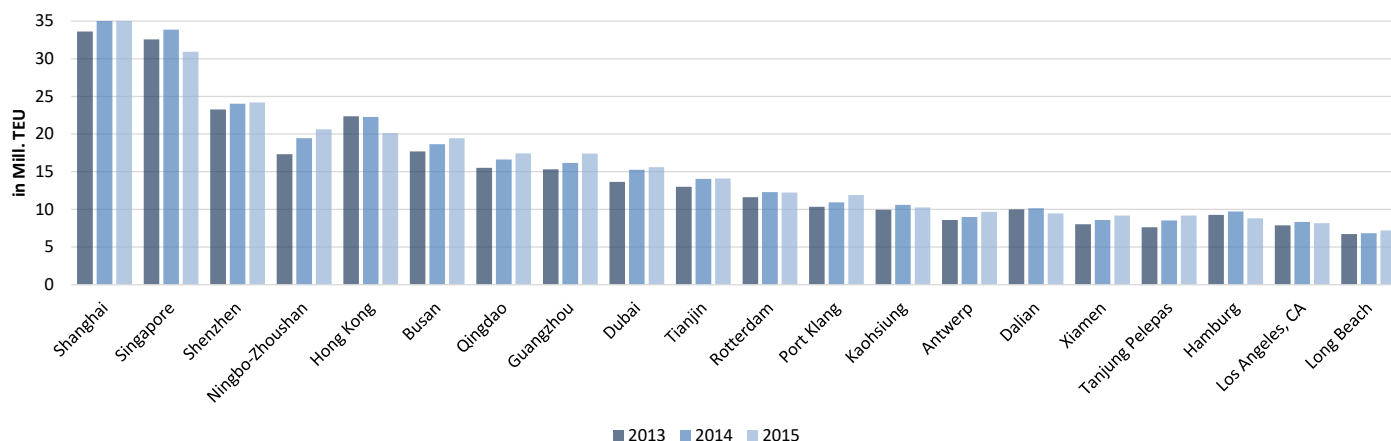


Abb. 2.4.1: Containerumschlag internationaler Häfen TOP 20

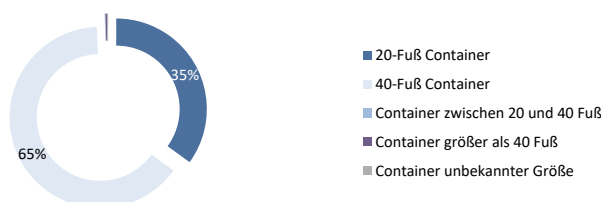


Abb. 2.4.2: Anteil der Container-Ladeeinheiten in dt. Seehäfen 2015

Ladungsarten	Empfang	2015		2014		Entw. in % 2014-2015
		Versand in 1.000 Einheiten	Gesamt	Gesamt		
20-Fuß Container	1.631,7	1.587,7	3.219,5	3.452,4	-6,75	
40-Fuß Container	2.964,8	2.966,4	5.931,2	6.177,0	-3,98	
Container zwischen 20 und 40 Fuß	6,1	6,6	12,7	14,8	-14,22	
Container größer als 40 Fuß	11,5	13,8	25,3	23,2	9,30	
Container unbekannter Größe	7,7	7,8	15,5	16,3	-5,03	
Gesamt Container	4.621,9	4.582,3	9.204,2	9.683,7	-4,95	
LKW + Anhänger	740,5	739,6	1.480,0	1.464,7	1,05	
Anhänger / Sattelaufzieger	261,3	274,6	535,9	545,2	-1,70	
Wechselbrücke / -behälter	0,3	0,8	1,0	1,3	-17,73	
Rolltrailer	100,8	71,3	172,1	188,2	-8,56	
Eisenbahn-güterwagen	11,5	12,6	24,1	33,4	-27,72	
Gesamt Sonstige	1.114,30	1.098,89	2.213,19	2.232,73	-0,87	
Total	5.736,19	5.681,19	11.417,38	11.916,47	-4,19	

Tab. 2.4.1: Containerumschlag und sonstige Ladeeinheiten in deutschen Seehäfen 2015

Abb. 2.4.1: Im weltweiten Vergleich der TOP 20 Containerhäfen befand sich Hamburg auf Platz 18 in 2015; somit hatte Hamburg drei Plätze im Vergleich zum Vorjahr verloren. Rotterdam und Antwerpen als wichtige Häfen für den deutschen Gütertransport lagen auf Platz 11 sowie Platz 14. Containerhäfen im asiatischen Raum verzeichneten erneut die weltweit höchsten Umschlagzahlen im Containerverkehr 2015.

Abb. 2.4.2: In der deutschen Seeschifffahrt dominierte der Einsatz von 40-Fuß Containern mit 65%, gefolgt von 20-Fuß Containern mit 35% in 2015. Alle weiteren Containergrößen hatten kaum Relevanz im Seeverkehr 2015.

Tab. 2.4.1: Im Berichtsjahr sank der Umschlag von 40-Fuß Containern um rd. 4,0% und von 20-Fuß Containern um rd. 6,8%. Containerzwischen-größen verzeichneten ebenfalls hohe Verluste von rd. 14,2%. Lediglich Container größer als 40 Fuß konnten ein positives Ergebnis mit einem Plus von 9,3% erzielen. Insgesamt sank der Containerumschlag im Seeverkehr um rd. 5,0%. In Hinblick auf sonstige Ladeeinheiten (LE) wurden im Seeverkehr vor allem Lkw (mit Anhänger) im RoRo-Verfahren befördert (+1,1%). Alle weiteren LE verzeichneten teils große Verluste, insbesondere Eisenbahngüterwagen (-27,7%) und Wechselbrücken/-behälter (-17,7%). Insgesamt verzeichneten sonstige LE ein Minus von 0,9% im Berichtsjahr. Bei Betrachtung aller LE wurden Einbußen von ca. 4,2% erfasst. Sowohl der Verkehr mit kontinentalen als auch maritimen LE verzeichneten Rückgänge im Berichtsjahr.

2.5 KV-Operateure

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter	Aufkommen 2014 in TEU	Aufkommen 2015 in TEU	Entw. in % 2014-2015
Adria Kombi d.o.o. Ljubljana, Slowenien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger, komplette LKW (Rola)	SI, zahlreiche europäische Länder (in Kooperation mit UIRR- Partnern)	Slowenische Eisenbahn d.o.o. 33,7 % Schenker d.d. 33,7 % Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o. 32,6 %	329.000	300.000	-8,81
Alcotrans Container Line B.V. c/o neska intermodal Rotterdam, Niederlande	Container	NL,DE	Imperial Logistics International GmbH 100%	k.A.	k.A.	k.A.
Ambrogio GmbH Neuss, Deutschland	Wechselbehälter, Sattelaufliieger	BE,DE,GB,FR,IT,ES,PL, SI,CZ,RO,AT	Ambrogio 100 %	160.000	k.A.	k.A.
AS Baltic Rail Tallinn, Estland	Container	PL,SI	Rail World Inc. 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Bertschi AG Dürrenäsch, Schweiz	Container, Wechselbehälter	Europa,RU,Gus- Staaten,CN, Middle East,TR	Bertschi 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Bohemiakombi spol.s.r.o. Prag, Tschechische Republik	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	CZ,DE,NL,ES,FR,SE,NO,DK, PL,AT,HU,RO,SI,HR	Cesmad Bohemia 40 % Kombiverkehr 30 % CD Cargo A.S. 30 %	65.235	61.923	-5,08
BoxXpress.de GmbH Hamburg, Deutschland	Container	DE,HU	ERS Railways B.V. 47 % Eurogate Intermodal GmbH 38 % TX Logistik AG 15 %	686.191	709.000	3,32
CargoBeamer GmbH Leipzig, Deutschland	Sattelaufliieger, Schubboden- & Siloauflieger	DE,IT	CargoBeamer AG 100 %	k.A.	24 Mill. tkm	k.A.
CargoNet AS Oslo, Norwegen	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	Skandinavien	NSB AS 100 %	380.000	371.314	-2,29
Cemat S.p.A. Milano, Italien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	IT, Kontinentalverkehr Europa (in Kooperation mit UIRR-Partnern)	FS Logistica SpA 53,3 % Hupac SA 34,5 % private Transportunternehmen 12,2 %	1.176.300	1.112.500	-5,42
CFL Multimodal s.a. Bettembourg, Luxemburg	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	LU,BE,DE,FR,IT,ES,TR, Skandinavien	CFL 100 %	90.751	103.614	14,17
Contargo GmbH & Co. KG Duisburg, Deutschland	Container	DE,international	Rhenus GmbH & Co. KG 100 %	2.000.000	2.300.000	15,00
Crokombi d.o.o. Zagreb, Kroatien	Container, Rola	HR,SI,HU,SRB,DE,AT,SK,C Z, RS,NL,NO (in Kooperation mit UIRR- Partnern)	Trans-Kombi d.o.o. 50,1 % HZ Cargo d.o.o. 47,1 % Speditore 2,8 %	8.000	k.A.	k.A.
DB Cargo BTT GmbH Mainz, Deutschland	Container	insb. Europa	DB Mobility Logistics AG 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Delcatrans BVBA Rekkem, Belgien	Container	BE,NL	J. Delbeeke 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
DHL Freight GmbH Köln-Porz, Deutschland	Container, Wechselbehälter	Parcel Intercity (24 h Service) DE	Deutsche Post 100 %	200.000	205.000	2,50
Distri Rail B.V. Rhoon, Niederlande	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	DE,NL,BE	J.T. Booi Beheer B.V. 50 % De Roo Group 50 %	k.A.	k.A.	k.A.
dls Land und Seespeditions-gesellschaft mbH Siek, Deutschland	Container, Sattelaufliieger	DE,PL,BE,NL	Bodo Engler 100 %	6.000 Lkw- Sendungen	11.000 Lkw- Sendungen	83,30
Duisport Agency GmbH Duisburg, Deutschland	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	DE,BE,SE,PL,NL,AT,RO, IT,TR,CN	Duisburger Hafen AG 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Emons Rail Cargo GmbH Dresden, Deutschland	Container	DE,NL,BE	Familienbesitz 100 %	40.000	42.000	5,00
ERS Railways B.V. Rotterdam, Niederlande	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	NL,DE,PL	Freightliner Group Ltd. 92 % Management 8 %	k.A.	k.A.	k.A.
Eurogate Intermodal GmbH Hamburg, Deutschland	Container	DE,HU,IT	Eurogate GmbH & Co. KGaA KG 100 %	313.000	316.000	0,96
European Cargo Logistics GmbH (ECL) Lübeck, Deutschland	Container, Wechselbrücken, Sattelaufliieger	DE,IT,SE,NO,FI,RU	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH 100 %	37.000 Lkw- Sendungen	42.000 Lkw- Sendungen	13,00
European Gateway Services B.V. (EGS) Rotterdam, Niederlande	Container	NL,BE,DE,FR,CH	Europe Container Terminals (ECT) 100 %	759.804	775.000	2,00

Abb. 2.5.1: KV-Operateure in Europa

Quelle(n): DVZ Themenheft Kombierter Verkehr, 18.05.2016; VerkehrsRundschau, Nr. 36/2016, 09.09.2016; eigene Darstellung

2.5 KV-Operateure

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter	Aufkommen 2014 in TEU	Aufkommen 2015 in TEU	Entw. in % 2014-2015
Far East Land Bridge LTD. Limassol, Zypern	Container	k.A.	RZD Logistics 75,52 % weitere Aktionäre 24,48 %	30.000	47.000	56,67
Gartner KG Lambach, Österreich	Container, Sattelaufliieger, Tank- & Kühlcontainer	AT,Benelux,DE,FR,CH, GR,CY,RO,BG,TR	Gartner Transport Holding GmbH 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
General Transport Service S.p.A. (G.T.S.) Bari, Italien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	IT,GR,GB,BE,NL,FR,IE, Skandinavien,TR	Privatbesitz 57 % Wind Holding s.r.l. 43 %	k.A.	k.A.	k.A.
Green Cargo Solna, Schweden	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	DE,SE,NO,PL,IT,AT	Aktiengesellschaft mit staatlicher Aktienmehrheit	k.A.	k.A.	k.A.
Greenmodal Transport S.A. Marseille, Frankreich	Container	FR,NL,BE,DE	Groupe CMA CGM 100 %	80.583	83.000	3,00
Hannibal S.p.A Melzo, Italien	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	DE,IT,NL,CH,HU	Contship Italia Group 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Hellmann Worldwide Logistics GmbH & Co. KG Osnabrück, Deutschland	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	DE,IT,CH,AT,FR,ES, Südosteuropa	Hellmann 100 %	96.618	100.000	3,50
Hupac Intermodal SA Chiasso, Schweiz	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	DE,CH,IT,BE,NL,DK,SE, NO,PL,RU,AT,HU,RO, HR,ES	Hupac SA 100 %	1.320.218	1.323.080	0,22
IGS Intermodal Container Logistics GmbH Hamburg, Deutschland	Container	DE	IGS Logistics Group Holding GmbH 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
IMS Cargo Austria GmbH Wien, Österreich	Container, Wechselbehälter	DE,AT,NL,CH,BE, HU,IT	Wolfgang Tomassovich 100 %	216.000	k.A.	k.A.
Integrail Zrt Budapest, Ungarn	Railway Operation	HU,HR,SI	N.N. 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Inter Ferry Boats n.v. Antwerpen, Belgien	Container, Wechselbehälter, Sattelan Anhänger	RO,BG,DE,AT,PT, Benelux,IT,FR,ES,CH,CZ	SNCB Logistics 99 % Diverse 1 %	490.000	469.750	-4,13
InterLogistik Transport- und Speditionsges. mbH Wien, Österreich	Container	Europa, GUS	GHL Gebrüder Hofman Logistik GmbH 100 %	59,44 Mill. tkm	60,51 Mill- tkm	1,80
IRS InterRail Services Berlin, Deutschland	Container	DE,AT,IT,NL,BE,CH,GUS, MN,CN,Zentralasien	InterRail Holding AG 100%	> 22.000	k.A.	k.A.
K+S Transport GmbH Hamburg, Deutschland	Container, Wechselbehälter	DE	K+S AG 100 %	24.000	k.A.	k.A.
Kombiverkehr Ges. f. kombinierten Verkehr mbH & Co. KG Frankfurt/M, Deutschland	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	national de.NETdirekt+, rund 30 Länder eu.NETdirekt+	230 Speditions- und Transportunternehmen, DB Mobility Logistics AG als Kommanditisten	1.850.000	1.960.000	5,95
Konrad Zippel Spediteur GmbH & Co. KG Hamburg, Deutschland	Container, Sattelaufliieger	DE	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
LKW Walter Internationale Transportorganisation AG Wiener Neudorf, Österreich	über 6.000 kranbare Planenaufliieger und Wechselaufbauten	DE,IT,AT,Benelux,FR, GR,GB,IE,MA,PL,PT,RO, RU, CH,SK,SI,ES, CZ,TN,TR,HU, Skandinavien	Privatbesitz 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Locon Logistik & Consulting AG Berlin, Deutschland	Container	DE,NL	Gunter Schulz 29,0 % Carsten Meger 37,6 % Rita Dahme 33,4 %	k.A.	k.A.	k.A.
MCT Mannheimer Container Terminal Mannheim, Deutschland	Container	NL,DE,BE	Ludwig & Jakob Götz GmbH & Co.KG 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Metrans a.s. Prag, Tschechische Republik	Container, Wechselbehälter, Tankcontainer	DE,AT,CH,NL,PL,TR,SI, Zentral- und Osteuropa	HHLA Intermodal 86,5 % Management 13,5 %	853.410	900.348	5,50
Naviland Cargo Levallois Perret Cedex, Frankreich	Container, Wechselbehälter	FR,BE,DE,CH	Französische Staatsbahn SNCF Logistics 100 %	335.000	k.A.	k.A.
NECOSS GmbH Bremen, Deutschland	Container, Wechselbehälter, Sattelaufliieger	DE	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW) 74,9 % Acos Transport Helmut Frank GmbH 25,1 %	k.A.	k.A.	k.A.

Abb. 2.5.2: KV-Operateure in Europa

Quelle(n): DVZ Themenheft Kombierter Verkehr, 18.05.2016; VerkehrsRundschau, Nr. 36/2016, 09.09.2016; eigene Darstellung

2.5 KV-Operateure

Unternehmen	Transportart	Relationen	Gesellschafter	Aufkommen 2014 in TEU	Aufkommen 2015 in TEU	Entw. in % 2014-2015
Nosta Rail GmbH Osnabrück, Deutschland	Container, Wechselbrücken	DE,NL	Familie Gallenkamp 100 %	24.000	35.000	45,83
Novatrans S.A. Paris, Frankreich	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	FR,DE,ES,IT (in Kooperation mit anderen UIRR-Partnern)	Groupe Charles André 97 % Diverse 3 %	220.000	k.A.	k.A.
Optimodal Nederland B.V. Hoogvliet, Niederlande	Container	DE,IT,ES,AT,CZ,HU,RO	Kombiverkehr KG 75 % DB Cargo Nederland 25 %	58.654	74.608	27,20
PCC Intermodal S.A. Gdynia, Polen	Container	PL,DE,NL,BE,BY	PCC SE 61,88 % DB Schenker Rail Polska S.A. 13,94 % andere 24,18 %	144.000	174.400	21,11
Polzug Intermodal GmbH Hamburg, Deutschland	Container, Wechselbehälter	PL,Nordrange,GUS- Staaten, Kaukasus,CN	HHLA AG 100 %	141.000	k.A.	k.A.
Railcare AG Härkingen, Schweiz	Wechselbehälter	CH	Coop Genossenschaft, Basel 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Rail Cargo Operator - Austria GmbH Wien, Österreich	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger, LKW (Rola)	AT, Nord-,Süd- & Westhäfen, Südosteuropa	Rail Cargo Austria AG 100 %	402.514	678.118	68,47
Raillogix B.V. Rotterdam, Niederlande	Container, Wechselbehälter	NL,europaweit	Rail Innovators Holding B.V. 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
RAIpin AG Olten, Schweiz	RoLa	DE,CH,IT	BLS AG 33 % SBB Cargo AG 33 % Hupac SA 33 % Trenitalia Spa 1 %	219.726	220.620	0,41
RheinCargo GmbH & Co. KG Neuss, Deutschland	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	Europa,NL bis IT	Neuss-Düsseldorfer Häfen 50 % Häfen und Güterverkehr Köln AG 50 %	1.232.945	1.310.000	6,25
Rocombi SA Bukarest, Rumänien	Container, Wechselbehälter	RO,HU,SI,IT, Europa (mit UIRR-Partnern)	CFR Marfa 20,0 % Novatrans 10,0 % Silk Route Shipping - Wan Hai agent 8,5 % Schenker Romtrans SA 4,28 % Unicom Transit SA 4,28 % 10 Spediteure Transportunternehmen 52,94 %	6.900	7.600,00	10,14
Roland Spedition GmbH Schwechat, Österreich	Container	AT,DE,HU,CH,IT, Zentraleuropa	Christian Gutjahr 50 % Nikolaus Hirschnall 50 %	k.A.	k.A.	k.A.
Samskip Van Dieren Multimodal Genemuiden, Niederlande	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger, Megatrailer	DE,SE,DK,IT,FR,LU	Samskip 100 %	k.A.	800.000	k.A.
Societa Alpe Adira S.p.A. Trieste, Italien	Container, LKW (Rola), Sattelaufleger	IT,AT,DE,LU,HU,SK,CZ	Trenitalia S.p.A. 33,3 % Trieste Port Authority 33,3 % Friulia S.p.A. 33,3 %	k.A.	k.A.	k.A.
TFG Transfracht GmbH & Co. KG Frankfurt/M, Deutschland	Container	DE,AT,CH,CZ	DB Mobility Logistics AG 100 %	872.000	850.000	-2,52
TIM Rail Eisenbahngesellschaft mbH Mannheim, Deutschland	Container, Wechselbehälter	DE,CH,IT	Privatbesitz Klippel 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
Trans Eurasia Logistics GmbH Berlin, Deutschland	Container	EU,RU,Gus-Asien,CN	DB Mobility Logistics AG 40 % OAO Russian Railways (RZD) 30 % PAO TransContainer 20 % Kombiverkehr 10 %	21.568	26.000	20,55
TX Logistik AG Troisdorf, Deutschland	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	DE,NL,AT,IT,SE	Trenitalia 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
VIIA Levallois-Perret, Frankreich	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	LU,FR,GB	SNCF 100 %	k.A.	100.000 Lkw- Sendungen	k.A.
WBT Weets Bahn Transport GmbH Emden, Deutschland	Container	DE,HU,CZ,AT,SK,CH,PL	Jakob Weets 100 %	242.000	239.000	-1,24
Wenzel Logistics GmbH Unterpremstätten, Österreich	Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger	AT,DE,Benelux	Norbert Wenzel 100 %	k.A.	k.A.	k.A.
ZigsXpress GmbH Hamburg, Deutschland	Container	DE	IGS Intermodal Container Logistics GmbH 50 % Konrad Zippel Intermodal GmbH 50%	300.000	330.000	10,00

Abb. 2.5.3: KV-Operateure in Europa

Quelle(n): DVZ Themenheft Kombierter Verkehr, 18.05.2016; VerkehrsRundschau, Nr. 36/2016, 09.09.2016; eigene Darstellung

2.5 KV-Operateure

KV-Operateure	Sitz	Info
Adria Kombi d.o.o.	Ljubljana (SI)	www.adriakombi.si
Alpe Adria (S.p.A.)	Triest (I)	www.alpeadria.com
CCG Cargo Center Graz	Graz	www.cargo-center-graz.at
CEL Logistic Company GmbH (Felb)	Wien	www.celc.at
DB Schenker	Wien	www.dbschenker.at
DB Schenker Hangartner	Wien	www.dbschenker.at
European Gateway Services	Rotterdam (NL)	www.europeangatewayservices.com
Gartner KG	Lambach	www.gartnerkg.com
Hupac Intermodal S.A.	Chiasso	www.hupac.ch
IMS Cargo Austria GmbH	Wien	www.imscargo.com
Interlogistik GmbH	Wien	www.interlogistik.com
Kombiverkehr GmbH & Co. KG	Frankfurt (D)	www.kombiverkehr.de
Kühne + Nagel GmbH	Wien	at.kuehne-nagel.com
LKW Walter	Wr. Neudorf	www.lkw-walter.at
Metrans (Danubia) Krems GmbH	Krems	www.metrans.eu
Rail & Sea Expeditions GmbH	Seekirchen	www.railsea.at
Rail Cargo Austria AG – Geschäftsfeld Mobiler (ÖBB)	Wien	www.railcargo.at
Rail Cargo Operator Austria GmbH (ÖBB)	Wien	www.railcargo.com
Road & Rail Int. Expeditions ges. mbH	Wien	www.road-rail.com
Roland Spedition GmbH	Wien	www.rolsped.com
Saigo Logistics Kfg.	Debrecen (HU)	www.xanga.hu
TFG Transfracht GmbH & Co. KG	Enns	www.transfracht.com
Trans Container Europe	Wien	www.trcont.ru
Transfesa S.A.	Madrid	www.transfesa.com
TX Logistik – TX Cargostar	Hamburg (D)	www.txlogistik.eu
W. Combi Cargo Transportlogistik GmbH & Co. KG	Werndorf	www.wcombicargo.eu

Frächter (Straßenvorlauf/-nachlauf)	Sitz	Info
Amerer Air GesmbH	Hörsching	www.amererair.com
Berkmann, Bregenz	Bregenz	www.berkmann.at
Bertschi Dürrenäsch (Austria)	Wien	www.bertschi.com/de
Containerdienst Hans Hämmerle GmbH	Bludenz	www.container-haemmerle.com
Egger Transport GmbH	Kapfenberg	www.egger-trans.at
Eurotrans Speditionsgesellschaft mbH	Linz	www.eurotrans.at
Fritz Mayer Spedition	Zeltweg	www.mayer.at
Gartner	Lambach	www.gartnerkg.com
Gebrüder Weiss GmbH, Transport & Logistik	Lautrach	www.gw-world.at
Groiss Transport und Handels GmbH	Stockerau	www.gross-gruppe.com/transporte
H. Wenzl Handel – Transport – Logistik GmbH	Gols	www.wenzl-transporte.at
Herbert Temmel GmbH.	Gleisdorf	www.temmel.co.at
Hubert Krogger Int. Transporte GmbH & Co. KG	Wien	www.krogger-transporte.at
Jerich International	Gleisdorf	www.jerichtrans.com
JKT GmbH	Würnitz	www.jkt.at
Josef Lex & Co.	Leibnitz	www.lexsped.at
Lettner Trans GmbH	Pregarten	www.members.aon.at/lettner-trans
Köbrunner	Timelkam	www.w-koebrunner.at
Lugmair	Roitham	www.lugmair.com
Nothegger Transport Logistik GmbH	St. Ulrich a.P.	www.nothegger-transporte.at/de
Poll-Nussbaumer	Gmunden	www.poll-nussbaumer.com/de
Richler Transport- u. Handelsgesellschaft mbH	Zirl	www.richler-transporte.com
Schildecker	Tulln	www.schildecker.at
Silojet Transport und Handels GmbH	Volders	k.A.
STAG Italia GmbH	Bozen	www.stag-trasporti.com
Top Logistik GmbH	Kufstein	www.toplogistik.com
Venz GmbH	Hagenbrunn	www.venz.at
W. Riedel Silo-Transportges. mbH	Wien	www.siloriedel.at
Wenzel Logistics GmbH	Unterpremstätten	www.wenzel-logistics.com

Öffentliche Terminals	Sitz	Info
Cargo Center Graz (CCG) / Terminal Graz-Süd	Werndorf	www.cargo-center-graz.at
Containerdienst Hans Hämmerle Gesellschaft m.b.H.	Bludenz	www.container-haemmerle.com
Container Terminal Enns GmbH (CTE)	Enns	www.ct-enns.at
Container Terminal Salzburg GmbH (CTS)	Salzburg	www.ct-sbg.at
Linz Service GmbH für Infrastruktur und kommunale Dienste	Linz	www.linzag.at
Luka Koper D. D. (Österreich-Repräsentanz)	Wien	www.luka-kp.si
Metrans (Danubia) Krems GmbH	Krems	www.metrans.eu
WienCont Management GmbH	Wien	www.wiencont.com
Montan Terminal Kapfenberg GmbH	Kapfenberg	www.montanterminal.com
Terminal Services Austria	Wien	www.oebb.at/infrastruktur
Tiroler Schiene Straße Umschlags GmbH (TSSU)	Hall i.T.	www.tssu.at

Abb. 2.5.4: KV-Operateure in Österreich

2.5 KV-Operateure

Nicht öffentliche Terminals	Sitz	Info
Gartner KG	Lambach	www.gartnerkg.com

KV-Spediteure	Sitz	Info
A. Billitz Nfg. Gesellschaft mbH	Gallbrunn	www.billitz.com
A. Nussbaumer Transportgesellschaft mbH	Gmunden	www.poll-nussbaumer.com
Berkmann Transporte und Logistik GmbH	Höchst	www.berkmann.at
Bertschi Austria GmbH	Wien	www.bertschi.com/de
Cervinka Transporte	Möllbrücke	k.A.
Containerdienst Hans Hämmerle Gesellschaft mbH	Bludenz	www.container-haemmerle.com
Danu Transport GmbH	Wien	www.danu-transport.at
Drautrans Speditions- und Transport Ges. mbH	Fürnitz	www.drautrans.co.at
Duvenbeck	Graz	www.duvenbeck.de
Eurotrans Speditions-gesellschaft mbH	Linz	www.eurotrans.at
Fercam AG	Bozen	www.fercam.com
Fritz Mayer Spedition	Zeltweg	www.mayer.at
Gartner KG	Lambach	www.gartnerkg.com
Gebrüder Weiss GmbH, Transport & Logistik	Lauterach	www.gw-world.at
Hoyer Austria Ges. mbH	Wien	www.hoyer-group.com
Innofreight Speditions GmbH	Bruck/Mur	www.innofreight.com
JCL Logistics Austria	Zug (CH)	www.jcl-logistics.com
Johann Berger Transport und Reparatur GmbH	Radfeld	www.berger-logistik.com
Jerich International	Gleisdorf	www.jerichtrans.com
Johann Strauß GmbH	Pettenbach	www.strauss-log.at
Karl Schmidt Speditions-gesellschaft mbH	Enzersdorf	www.schmidt-group.eu
Kapeller	Innsbruck	www.spedition-kapeller.co.at
Köbrunner Handels- und Gütertransporte GmbH	Lenzing	www.w-koebrunner.at
Kühne + Nagel GmbH	Wien	at.kuehne-nagel.com
LKW-Walter	Wr. Neudorf	www.lkw-walter.at
Logwin Solutions Austria GmbH	Bergheim	www.logwin-logistics.com/de
Lugmair Handels- und Transport GmbH	Roitham	www.lugmair.com
Migolog GmbH	Feistritz	www.migolog.com
Montan Speditions GmbH	Kapfenberg	www.montansped.com
Nothegger Transport Logistik GmbH	St. Ulrich	www.nothegger-transporte.at
Panalpina Welttransport GmbH	Wien	www.panalpina.com
Piwonka	Judenburg	www.piwonka.at
Quehenberger Logistics GmbH	Straßwalchen	www.quehenberger.com
Richler Transport- u. Handelsgesellschaft mbH	Zirl	www.richler-transporte.com
Roland Spedition GmbH	Wien	www.rolsped.com
Schachinger Logistik Holding	Hörsching	www.schachinger-logistik.com
Scheffknecht GmbH	Lustenau	www.scheffknecht.at
Schenker & Co. AG	Wien	www.logistics.dbschenker.at
Schilder GmbH	Pischelsdorf	www.schilder.at
Schmidt Group Heilbronn (Austria)	Fischamend	www.schmidt-heilbronn.de
Silojet Transport und Handels GmbH	Volders	k.A.
UBC Austria GmbH	Mannswörth	k.A.
Unitcargo Speditions Ges. mbH	Wien	www.unitcargo.at
Van den Bosch (Austria)	Gunskirchen	www.vandenbosch.com
W. Riedel Silo-Transportges. mbH	Wien	www.siloriedel.at
Wenzel Logistics GmbH	Unterpremstätten	www.wenzel-logistics.com

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Sitz	Info
Adria Transport	Koper (SI)	www.adria-transport.com
CargoServ / LogServ	Linz	www.cargoserv.at
DB Schenker Rail Deutschland AG – Marktbereich Intermodal	Mainz (D)	www.dbschenker.com
Ecco Rail GmbH	Wien	www.ecco-rail.at
Floyd Zrt.	Budapest	www.floyd.hu
Grampetcargo	Wien	www.grampetcargo.at
Graz Köflacher-Bahn (GKB)	Graz	www.gkb.at
Lokomotion München	Wien	www.lokomotion-rail.de
LTE Logistik & Transport GmbH	Graz	www.lte.at
Metrans Rail r.s.r.	Prag (CZ)	www.metrans.eu
Raaberbahn Cargo GmbH	Wulkaprodersdorf	www.raaberbahn.at
Rail Cargo Austria AG (RCA)	Wien	www.railcargo.at
Salzburger Lokalbahn AG (SLB)	Salzburg	www.salzburg-ag.at
Steiermark Bahn (STB, StLB)	Graz	www.steiermarkbahn.at
TX Logistik Austria	Schwechat	www.txlogistik.eu
Wiener Lokalbahnen Cargo (WLB)	Wien	www.wlb-cargo.at

Containerdepots	Sitz	Info
Container Handels- u. Vermietungsges. mbH (CHV)	Wien	www.chv.at
Containex Container-Handels-ges. mbH	Wr. Neudorf	www.containex.at

Abb. 2.5.5: KV-Operateure in Österreich

2.6 Intermodale Terminalkarte

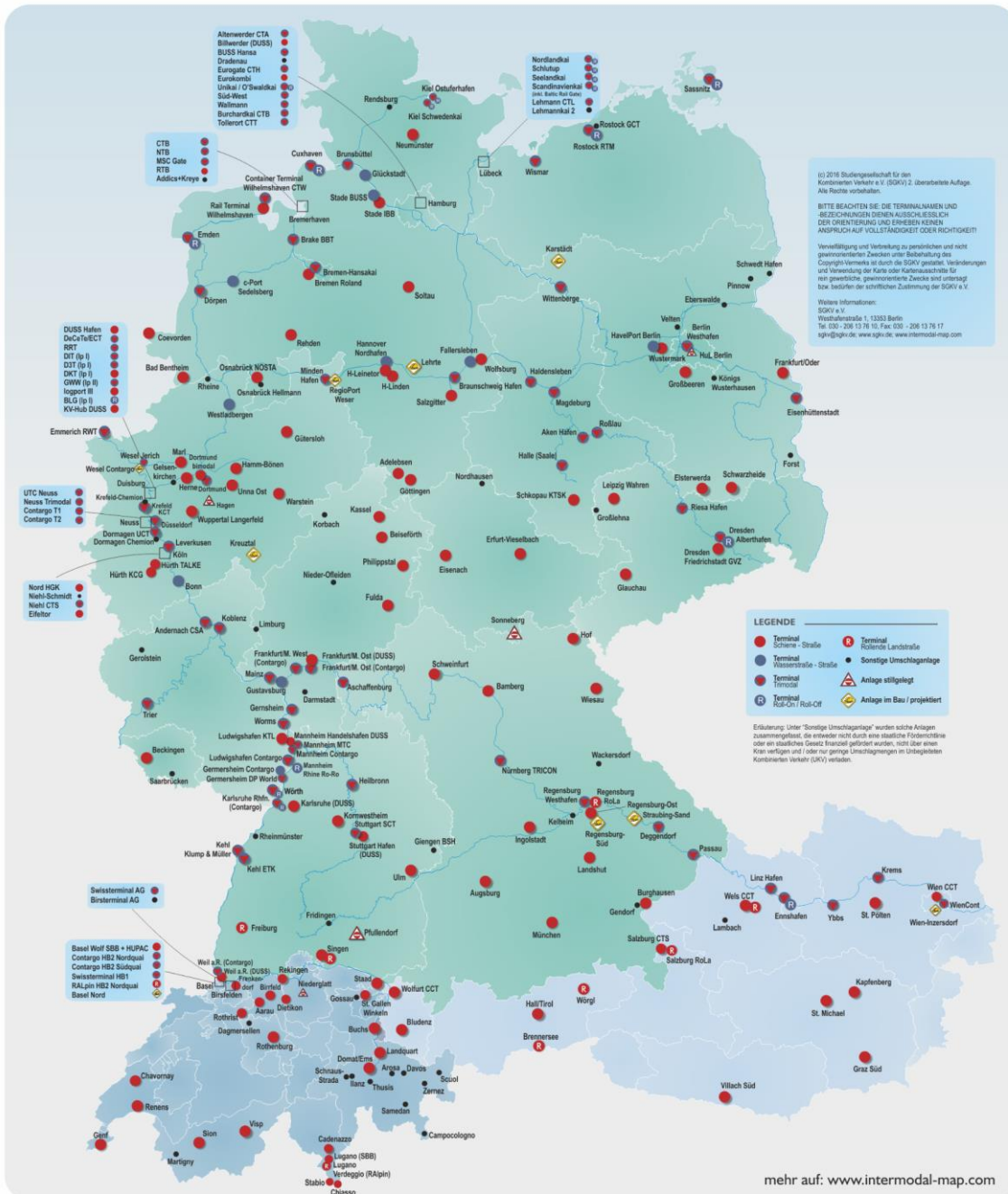


Abb. 2.6.1: Intermodale Terminals in Deutschland, Österreich und Schweiz, Stand 2016

2.6 Intermodale Terminalkarte

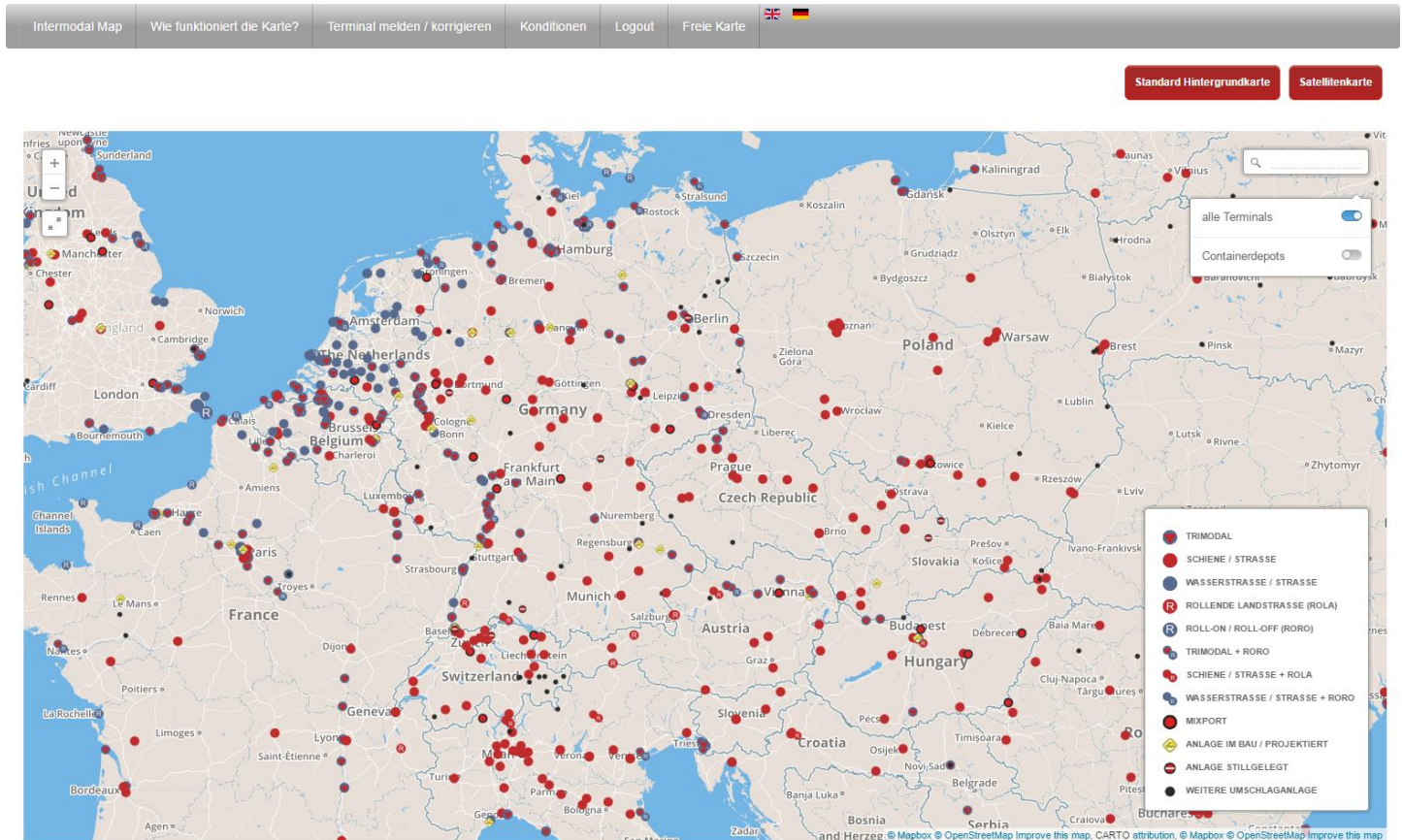


Abb. 2.6.2: Intermodale Terminals europaweit, Ausschnitt aus Intermodal Map, Stand 2016

Die Intermodal Map der SGKV bietet Ihnen eine europaweite Übersicht über Terminals des Kombinierten Verkehrs anhand einer anschaulichen, interaktiven Terminalkarte. In der „Free Version“ erhalten Sie die Möglichkeit Basisinformationen zu jedem Terminal abrufen zu können. Die „Member Version“, welche ausschließlich Mitgliedern der SGKV vorbehalten ist, enthält detaillierte Zusatzinformationen zu den Terminals, wie Kontaktdaten, Equipment, Dienstleistungen, Kapazität, sowie zusätzlich eine Satellitenkartenansicht.

Aktuell sind 1.239 Terminals in Europa in der Karte verortet; die Erweiterung und Aktualisierung erfolgt kontinuierlich.

Ansprechpartner: Matthias Plehm

mplehm@sgkv.de

www.intermodal-map.com



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

3. Exkurs: Digitalisierung der Transportwirtschaft

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Digitalisierung in der Transport- und Logistikbranche näher untersucht. Dafür wurden rund 200 Unternehmen des Straßengüterverkehrs und Speditionen sowie einzelne Unternehmen des Schienengüterverkehrs und aus der Binnenschifffahrt befragt.

Abb. 3.1: Digitale Dienste werden mit rd. 96% am häufigsten von den befragten Unternehmen eingesetzt. Darunter zählen Telematiksysteme wie Flottenmanagement, Tracking and Tracing, sowie Tank- und Servicekarten, welche zur Effizienzsteigerung von Betriebsabläufen beitragen.

Dicht folgt mit ca. 94% das Online-Marketing. Laut Erhebungsergebnis verfügen 92% der Befragten über eine eigene Webseite; 60% sind in Suchmaschinen eingetragen, um Werbemaßnahmen für die eigene Webpräsenz zu optimieren. Lediglich 26% der Befragten geben an, Werbebanner zu nutzen.

Mobile Endgeräte weisen einen Nutzungsgrad von ca. 91% auf. Davon besitzen rd. 87% der Befragten bereits Bordcomputer. Ungefähr 58% der Berufskraftfahrer der befragten Unternehmen sind mit Smartphones/Tablets ausgestattet. Die Nutzung von Apps und Handhelds ist bislang gering.

E-Commerce, mit einem Nutzungsgrad von knapp 88%, wird von fast allen international tätigen Unternehmen eingesetzt. Laut Erhebungsergebnis werden Frachtbörsen für den Spotmarkt (81%) deutlich häufiger verwendet als jene für den Kontraktmarkt (64%).

Die Möglichkeit des elektronischen Datenaustauschs für eine schnelle und sichere Übermittlung von Dokumenten mit externen Akteuren wird von knapp 63% der Befragten genutzt. Diese Kategorie umfasst sowohl Transaktionsstandards wie EDIFACT und XML als auch ATLAS für die Zollabfertigung.

52% der Befragten setzen Identifikationstechnologien, wie RFID-Systeme, Barcodes und Sensorik, ein. Identifikationstechnologien dienen dem übergeordneten Management von Transportketten, wie Sendungsverfolgung, automatisierte Kommunikation und Vernetzung.

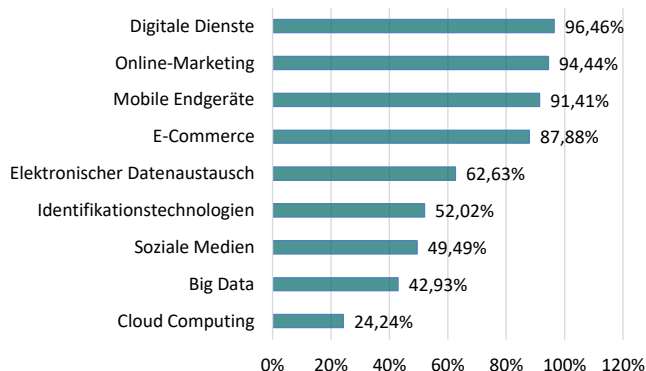


Abb. 3.1: Nutzungsgrad digitaler Technologien

Soziale Medien werden lediglich von knapp 50% der befragten Unternehmen genutzt. Der Nutzungsgrad hängt stark von der Unternehmensgröße ab.

Der Nutzungsgrad von Big Data liegt bei rd. 43%. Die Nutzung ist wiederum von der Umsatzstärke der Unternehmen abhängig. Die eingesetzten Systeme sammeln enorme Datenmengen. Lediglich 16% der Befragten geben an, die Daten zu analysieren. Die Verwendung der Daten für Prognosen, Simulationen und Risikomanagement findet nur bei 10% der befragten Unternehmen statt. Aktuell sehen über 60% der Befragten (noch) keinen Bedarf in der Nutzung von Big Data. Die Potenziale sind bislang nicht ausgeschöpft.

Laut Ergebnis wird Cloud Computing mit rd. 24% bislang am wenigsten genutzt. Der Einsatz hängt stark von der Umsatzstärke des jeweiligen Unternehmens ab. Laut Befragten sprechen jedoch Gründe, wie Datensicherung, Softwareanwendungen und Auslagerung von IT-Infrastruktur für den Einsatz von Cloud Computing. Auch hier besteht noch Potenzial.

Im Ergebnis wird deutlich, dass bereits am Markt seit längerem etablierte Technologien mit Nutzungsgrade von über 85% in hohem Maße in der Transportbranche eingesetzt werden. Demgegenüber stehen relativ junge Technologien, wie Big Data und Cloud Computing, in welchen viele Unternehmen bis jetzt noch keinen Bedarf sehen. Offene Frage bezüglich IT-Sicherheit und Datenschutz, sowie fehlendes Fachpersonal, zunehmende Komplexität und hohe Investitionskosten bilden derzeitige Hemmnisse für die Implementierung moderner Technologien. Der Einsatz hängt jedoch auch stark von der Größe und Umsatzstärke des jeweiligen Unternehmens ab.

Politischer Handlungsbedarf

Die befragten Unternehmen fordern in Hinblick auf eine zunehmende Digitalisierung den weiteren Ausbau des schnellen Internets (Breitbandnetz und mobiles Breitbandnetz) sowie eine flächen-deckende sichere Stromversorgung und Netzwerkstabilität. Des Weiteren muss die Rechtssicherheit für Nutzer hinsichtlich Datendiebstahl und -spionage gewährleistet werden sowie Cyberkriminalität konsequent verfolgt werden.

5. Ausblick

Anhand der vom BMVI beauftragten "Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Kurzfristprognose Sommer 2016" werden für die kommenden Jahre folgende Tendenzen für den Güterverkehr erwartet:

Tab. 5.1: Das Aufkommen im **Güterverkehr** wird bis 2018 auf rd. 4.308,6 Mill. Tonnen ansteigen (+1,2%); das entspricht einem Zuwachs von 0,4% pro Jahr. Für die Transportleistung wird ein Plus von 1,5% pro Jahr von 665,5 Mrd. Tonnenkilometer in 2015 auf 696,6 Mrd. Tonnenkilometer in 2018 prognostiziert. Der Trend zu längeren Transportentfernungen innerhalb des deutschen Verkehrsnetzes setzt sich weiter fort. Grund dafür ist die positive Wirtschaftslage in Deutschland sowie der Außenhandel mit europäischen und nicht-europäischen Handelspartnern, u.a. Indien, Asien, Nord- und Südamerika. Folgende güterverkehrsrelevante Entwicklungen sind zu erwarten: steigende Ölpreise, sinkende Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft, wirtschaftliche Konsolidierung Chinas, sinkende Binnennachfrage und abschwächender Bauboom.

Im Berichtsjahr dürfte der **Straßengüterverkehr** ein Plus von 1,9% im Beförderungsaufkommen sowie einen Zuwachs von 2,2% in der Beförderungsleistung erzielen. Maßgeblich für diese Entwicklung sind die Verlagerung von Bahn- und Binnenschifftransporten auf den Straßengüterverkehr sowie die gute Konjunkturlage. Für 2016 bis 2018 wird ein Wachstum im Aufkommen von rd. 0,4% pro Jahr und in der Leistung von rd. 1,9% pro Jahr prognostiziert aufgrund einer erwarteten steigenden Nachfrage nach hochwertigen Gütern und Zunahmen im Im- und Export. Der Baustellenverkehr mit hohen Tonnagen und kurzen Reichweiten hat einen großen Anteil am Straßengüterverkehr. Somit wirken sich Veränderungen in diesem Segment maßgeblich auf die Entwicklung des Straßengüterverkehrs aus. Trotz erwarteter sinkender Tonnage wird mit einem deutlichen Anstieg des Lkw-Fahrtenaufkommens im Prognosezeitraum gerechnet. Grundlage für diese Prognose bilden die Zahlen der Mautstatistik.

Der **Eisenbahngüterverkehr** wird in den kommenden Jahren eine stagnierende Entwicklung aufweisen. Maßgeblich dafür sind die zu erwartenden Mengenverluste im für den Schienenverkehr wichtigen Massengutsektor. Trotz geringer Wachstumsraten der Tonnage wird eine zunehmende Auslastung des Schienennetzes erwartet.

Im **schienenseitigen Kombinierten Verkehr (KV)** – ein Wachstumsmarkt – werden deutliche Zuwächse bis 2018 mit rd. 2,6% pro Jahr in Aufkommen und Leistung erwartet. Im Berichtsjahr 2015 sorgten u.a. gezielte Preissenkungen für ein Plus im KV. In 2016 wird mit Herausforderungen durch Baumaßnahmen am deutschen Streckenabschnitt der Betuwe-Linie sowie durch die SOLAS-Änderung mit Angabe verifizierter Bruttomassen von Seecontainern gerechnet.

Im Berichtsjahr konnte die **Binnenschifffahrt** in der ersten Jahreshälfte Zuwächse durch die Verlagerung von Bahntransporten auf das Binnenschiff im Zuge der Bahnstreiks erzielen. Im zweiten Halbjahr wurde die positive Marktentwicklung durch eine langanhaltende Niedrigwasserphase stark beeinträchtigt, was zu Verlusten in Aufkommen und Leistung durch verminderte Auslastung der Hauptschiffahrtswege führte. Für 2016 wird wieder mit einer Zunahme der Beförderungsmenge (+0,9%) und -leistung (1,1%) aufgrund des Basiseffekts gerechnet. Bis 2018 wird eine stagnierende Entwicklung in der Binnenschiffsnachfrage aufgrund der zu erwartenden sinkenden Massenguttransporte prognostiziert. Die Rheinschifffahrt wird im Zuge der KV-Hinterlandverkehre aus niederländischen und belgischen Häfen weiterhin an Bedeutung gewinnen.

In der **Seeschifffahrt** wurden im Jahr 2015 Einbußen aufgrund von Transportrückgängen mit Russland und Asien verzeichnet. Im Prognosezeitraum wird mit einer geringen Dynamik des Welthandels gerechnet. Aufgrund stabiler Außenhandelsbeziehungen mit europäischen Staaten, Indien, den USA und Staaten in Südamerika wird insgesamt ein Zuwachs des Transportaufkommens im Seeverkehr prognostiziert.

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen							Verkehrsleistung						
	2015 in Mill. t	2016 in Mill. t	2017 in Mill. t	2018 in Mill. t	Entw. in % 2015-2016	Entw. in % 2016-2017	Entw. in % 2017-2018	2015 in Mrd. tkm	2016 in Mrd. tkm	2017 in Mrd. tkm	2018 in Mrd. tkm	Entw. in % 2015-2016	Entw. in % 2016-2017	Entw. in % 2017-2018
Straße ¹	3.572,7	3.604,7	3.616,2	3.619,7	0,9	0,3	0,1	474,4	485,4	495,7	502,0	2,3	2,1	1,3
Schiene ²	367,3	367,5	368,4	368,2	0,1	0,2	-0,1	116,6	117,3	118,1	118,8	0,6	0,7	0,6
dar. KV Schiene	89,4	91,5	93,7	96,5	2,3	2,4	3,0	45,5	46,6	47,7	49,2	2,4	2,4	3,1
Binnenschiff	221,4	223,5	224,2	224,2	0,9	0,3	0,0	55,3	55,9	56,0	56,0	1,1	0,2	0,0
Seeschiff ³	292,1	295,2	299,2	303,2	1,1	1,4	1,3	-	-	-	-	-	-	-

¹ inkl. Kabinageverkehr ausl. Fzg. in Deutschland

² inkl. Behältergewichte im Kombinierten Verkehr

³ inkl. Seeverkehr zw. inl. und ausl. Häfen; exkl. Eigengewichte der Fzg., Container, etc.

Tab. 5.1: Entwicklungprognose der Beförderungsmengen und -leistung je Verkehrsträger



FACTS AND FIGURES 2016

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

Westhafenstraße 1, 13353 Berlin

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

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

sgkv@sgkv.de

www.sgv.de • www.intermodal-map.com