

## Gastbeitrag\*

# Güterverkehr in Deutschland 2014

Dipl.-Sozw. Andrea Hütter

Dieser Beitrag analysiert die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland von 2004 bis 2014 über alle Verkehrszweige hinweg. Er beschreibt die Entwicklung bei Beförderungsmenge und Beförderungsleistung und zeigt Hintergründe der Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger auf. Insbesondere wird erörtert, warum der Anteil der Lkw-Verkehre am Güterverkehr gestiegen ist. Auch die Güterstruktur und der kombinierte Verkehr spielen hierbei eine Rolle. Vor dem Hintergrund des zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrs werden Verbindungen mit dem Ausland analysiert und die umschlagsstärksten Häfen vorgestellt. Der Beitrag schließt mit einem Blick auf den Güterverkehr im Jahr 2015.

### 1 Einleitung

Langfristig betrachtet, nimmt der Güterverkehr in Deutschland zu. Dabei werden nicht nur viele Güter transportiert, sondern auch Treibhausgase emittiert. Um den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren, sollen unter anderem Verkehre von Lkw auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff verlagert werden. Das ist eine politische Zielsetzung sowohl der Bundesregierung als auch der Europäischen Kommission. So setzte sich die Europäische Kommission in ihrem Weißbuch Verkehr 2011 unter anderem zum Ziel, bis zum Jahr 2030 ganze 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger zu verlagern. Bis 2050 sollen mehr als 50 % dieser Lkw-Fernverkehre verlagert sein (Europäische Kommission, 2011).

Der Güterverkehr in Deutschland wuchs 2014 im zweiten Jahr in Folge. Während die Beförderungsmenge einen neuen Höchststand erreichte, blieb die Beförderungsleistung leicht unter den Werten des Vorkrisenjahres 2008.

Dieser Aufsatz beschreibt den Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2014, gibt aber auch einen Überblick über dessen Entwicklung in den letzten zehn Jahren. Dabei werden neben kurzfristigen Effekten auch mittelfristige Trends aufgezeigt, die das Verkehrsaufkommen sowie dessen Verteilung auf

die verschiedenen Verkehrsträger beeinflussen. Die Mittelfristvergleiche in diesem Aufsatz sollen strukturelle Veränderungen im Güterverkehr verdeutlichen.

### 2 Beförderungsmenge und Beförderungsleistung

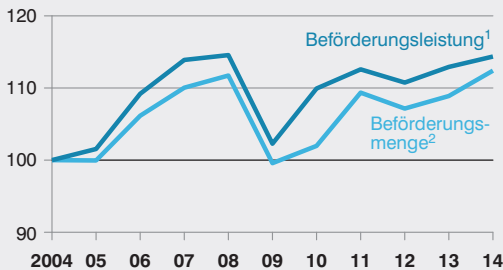
Rund 4,5 Milliarden Tonnen Güter wurden 2014 per Lastkraftwagen (Lkw), Schiff, Eisenbahn, Rohrleitung und Flugzeug in Deutschland transportiert. Die Beförderungsleistung aller Verkehrsträger außer dem Seeverkehr<sup>1</sup> betrug 653 Milliarden Tonnenkilometer. Die durchschnittliche Beförderungsweite in Deutschland lag somit bei 145 Kilometern je Tonne (vgl. Abbildung 1).

Die Beförderungsmenge nahm 2014 um 3,2 % gegenüber dem Vorjahr zu, die Beförderungsleistung um 1,3 %. Dies dürfte zum einen an der positiven Wirtschaftsentwicklung in Deutschland liegen: Die Bruttowertschöpfung erhöhte sich im produzierenden Gewerbe, insbesondere im für das Ver-

<sup>1</sup> Im Seeverkehr werden derzeit noch keine Beförderungsleistungen ermittelt, da sich zum einen eine hierfür benötigte Entfernungsmatrix zwischen deutschen und ausländischen Seehäfen erst im Aufbau befindet, zum anderen eine einheitliche europäische Definition, die unter anderem die Frage der Einbeziehung von Verkehren in internationalen Gewässern klären müsste, noch nicht vorliegt.

\* Der vorliegende Beitrag ist im Wissenschaftsmagazin „WISTA – Wirtschaft und Statistik“ des Statistischen Bundesamts in der Ausgabe 1/2016 erschienen und wird mit freundlicher Genehmigung des Statistischen Bundesamts hier im Originalwortlaut abgedruckt.

Abb. 1  
**Entwicklung des Güterverkehrs**  
2004 = 100



1 Verkehrszweige: Eisenbahnverkehr, Binnenschifffahrt, Luftverkehr ohne Durchgangsverkehr, Straßenverkehr, Rohrleitungen: Rohöl.

2 Verkehrszweige: Eisenbahnverkehr, Binnenschifffahrt, Seeverkehr, Luftverkehr, Straßenverkehr, Rohrleitungen: Rohöl.

kehrsaufkommen bedeutenden Baugewerbe. Auch die Landwirtschaft steigerte ihre Bruttowertschöpfung gegenüber dem Vorjahr. Zum anderen begünstigte die positive Wirtschaftsentwicklung in Europa die Verkehrsentwicklung: Auch dort stieg die Bruttowertschöpfung, dementsprechend nahmen der Au-

ßenhandel und auch der Verkehr mit dem europäischen Ausland zu.

Dass die Beförderungsmenge 2014 stärker anwuchs als die Beförderungsleistung, dürfte unter anderem auf die gestiegene Bautätigkeit zurückzuführen sein: Steine und Erden sowie Abraum werden zwar in großen Mengen, aber auf kurzen Distanzen transportiert; das führt vor allem zu einem Anstieg der Gütermenge.

Seit dem krisenbedingten Rückgang des Güterverkehrs im Jahr 2009 gab es eine deutliche Erholung. In den meisten europäischen Ländern wirkte sich die Wirtschaftskrise 2009 stärker aus als in Deutschland, sodass Verkehre mit dem Ausland besonders stark zurückgegangen waren. Von 2009 bis 2014 nahmen grenzüberschreitende Verkehre daher wieder stärker zu als innerdeutsche Verkehre.

In den Jahren 2004 bis 2009 war die Beförderungsleistung stärker angewachsen als die Beförderungsmenge. Dies dürfte auch durch eine Schwäche des



### Wichtige Begriffe im Güterverkehr

Die **Beförderungsleistung im Güterverkehr** ist das Produkt aus dem Gewicht der beförderten Gütermenge mit der (in der Regel nur im Inland) zurückgelegten Transportweite. So entsteht die Maßeinheit „Tonnenkilometer“ (tkm). Werden in einem Lkw zum Beispiel 15 t über eine Entfernung von 200 km zwischen den Orten A und B befördert, so ergibt dies eine Beförderungsleistung von 3 000 tkm.

Als **Beförderungsmenge** im Güterverkehr wird das Gewicht der beförderten Güter bezeichnet. Das Beförderungsgewicht wird einheitlich in allen amtlichen Güterverkehrsstatistiken einschließlich Verpackungsgewicht erhoben. Mit Ausnahme der Seeschifffahrt wird zudem das Gewicht von Ladungsträgern (zum Beispiel Containern) in die Gesamttonnage einbezogen.

Die **Gütergliederung** sämtlicher amtlicher funktionaler Verkehrsstatistiken basiert seit dem Berichtsjahr 2008 auf dem „Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik – 2007“ (NST-2007). Es umfasst 20 Güterabteilungen und 81 Gütergruppen. Für Querschnittspublikationen wie das Statistische Jahrbuch gibt es daneben Zusammenfassungenpositionen der NST-2007-Abteilungen.

Der **Güterumschlag** ist die Summe aus Einladungen und Ausladungen der Güter. Im Unterschied zur Güterbeförderung werden beim Güterumschlag Transporte, beispielsweise zwischen deutschen Häfen, in beiden beteiligten Häfen gezählt, also zweifach.

Innerdeutscher Verkehr (Verkehr innerhalb Deutschlands), grenzüberschreitender Verkehr (Empfang oder Versand) und Durchgangsverkehr (Transit) bilden die sogenannten **Hauptverkehrsverbindungen**, auch Hauptverkehrsbeziehungen oder Hauptverkehrsrelationen genannt. Generell werden beim innerdeutschen Verkehr die Transportvorgänge innerhalb Deutschlands nachgewiesen. Grenzüberschreitender Verkehr ist der Verkehr Deutschlands mit dem Ausland, Durchgangsverkehr der Verkehr zwischen Gebieten außerhalb Deutschlands durch Deutschland.

Baugewerbes gegen Ende des letzten Jahrzehnts bedingt sein.

### 3 Verkehrsträger

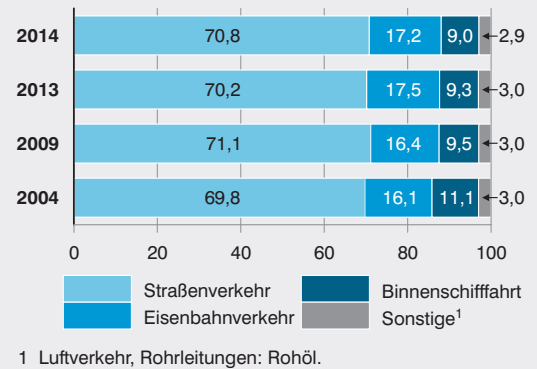
#### 3.1 Mehr Güterverkehr auf den Straßen

Der Straßenverkehr ist mit Abstand der bedeutendste Verkehrsträger: 70,8% der Beförderungsleistung in Deutschland wurden 2014 hier erbracht. Das entspricht einer Beförderungsleistung von 463 Milliarden Tonnenkilometern mit Lkw, dabei wurden 3,5 Milliarden Tonnen Güter transportiert. Der Straßenverkehr übertraf damit als einziger Landverkehrsträger das Vorkrisenniveau des Jahres 2008. (vgl. Abbildungen 2 und 3).

Lkw werden im Verkehrsträgervergleich eher auf kurzen Strecken eingesetzt: Die durchschnittliche Beförderungsweite im Jahr 2014 betrug 132 Kilometer, rund die Hälfte aller Transporte entfiel auf den Nahverkehr unter 50 Kilometern.

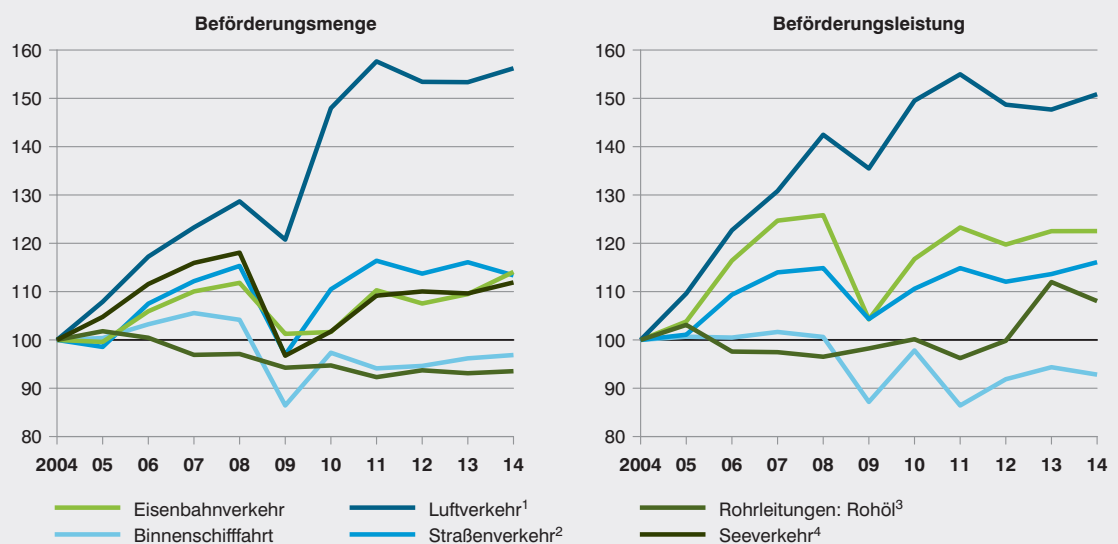
Die Beförderungsmenge im Straßenverkehr nahm 2014 gegenüber dem Vorjahr um 4,2% zu, die Beförderungsleistung um 2,2%. Die deutlichere Men-

Abb. 2  
**Anteile der Verkehrszweige an der Beförderungsleistung**  
in Prozent



gensteigerung dürfte teilweise durch die bereits erwähnte gestiegene Bautätigkeit bedingt sein, zu der auch die milde Witterung zu Jahresbeginn beitrug. Aufgrund von Streiks im Eisenbahnverkehr wurden zudem Verkehre zumindest zeitweise auf die Straße verlagert. Der Anteil des Straßenverkehrs an der Beförderungsleistung stieg gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Prozentpunkte auf 70,8% (vgl. Tabelle 1).

Abb. 3  
**Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrszweigen**  
2004 = 100



- 1 Ab 2010 neu konzipierte Berechnungsbasis zur Berechnung der für die Tonnenkilometer erforderlichen Entfernung. Beförderungsleistung ohne Durchgangsverkehr. Im Berichtszeitraum wurden zusätzliche Flughäfen in die Erhebung aufgenommen.
- 2 Straßenverkehr deutscher und ausländischer Lkw in Deutschland. Eigene Berechnungen, Quellen: DIW Berlin – Verkehr in Zahlen 2014/2015, für 2013 vorläufige Ergebnisse; für 2014 Prognosen: Mittelfristprognose Sommer 2015 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- 3 Transporte von Rohöl an Raffinerien. Eigene Berechnungen. Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Eschborn.
- 4 Im Seeverkehr werden keine Beförderungsleistungen ermittelt; vgl. Fußnote 1 im Text.

Tab. 1 Güterverkehr nach Verkehrszweigen

	Verkehrszweige insgesamt	Eisenbahnverkehr	Binnenschifffahrt	Seeverkehr <sup>1</sup>	Luftverkehr <sup>2</sup>	Straßenverkehr <sup>3</sup>	Rohrleitungen: Rohöl <sup>4</sup>
Beförderungsmenge in Millionen t							
2004 .....	3 998	322	236	268	2,8	3 075	94
2009 .....	3 981	312	204	259	3,4	3 114	88
2013 .....	4 353	374	227	294	4,3	3 367	87
2014 .....	4 493	365	228	300	4,4	3 508	88
Beförderungsleistung in Milliarden tkm							
2004 .....	571	92	64	x	1,0	398	16
2009 .....	584	96	55	x	1,3	416	16
2013 .....	645	113	60	x	1,4	453	18
2014 .....	653	113	59	x	1,4	463	18
Veränderung in Prozent							
Beförderungsmenge							
2014 gegenüber 2013 ...	3,2	- 2,3	0,7	2,1	1,9	4,2	0,5
2014 gegenüber 2009 ...	12,9	17,0	12,1	15,7	29,4	12,7	- 0,8
2014 gegenüber 2004 ...	12,4	13,4	- 3,1	11,9	56,2	14,1	- 6,5
Beförderungsleistung							
2014 gegenüber 2013 ...	1,3	0,0	- 1,6	x	2,1	2,2	- 3,5
2014 gegenüber 2009 ...	11,8	17,5	6,5	x	11,3	11,3	10,0
2014 gegenüber 2004 ...	14,4	22,5	- 7,2	x	50,9	16,1	8,0

1 Im Seeverkehr werden keine Beförderungsleistungen ermittelt; vgl. Fußnote 1 im Text.

2 Ab 2010 neu konzipierte Berechnungsbasis zur Berechnung der für die Tonnenkilometer erforderlichen Entfernung. Beförderungsleistung ohne Durchgangsverkehr. Im Berichtszeitraum wurden zusätzliche Flughäfen in die Erhebung aufgenommen.

3 Straßenverkehr deutscher und ausländischer Lkw in Deutschland. Eigene Berechnungen. Quellen: DIW Berlin – Verkehr in Zahlen 2014/2015, für 2013 vorläufige Ergebnisse; für 2014 Prognosen: Mittelfristprognose Sommer 2015 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

4 Transporte von Rohöl an Raffinerien. Eigene Berechnungen. Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Eschborn.

Auch im Zehnjahresvergleich steigerten Lkw ihren Anteil an der Beförderungsleistung im Güterverkehr in Deutschland leicht: 2004 hatte er noch bei 69,8% gelegen. Lediglich in den Jahren 2009 und 2011 lag ihr Anteil höher als 2014, dies dürfte jedoch durch Sondereffekte bedingt gewesen sein. Im Jahr 2009 gingen vor allem Verkehre mit dem Ausland zurück, wovon andere Verkehrsträger stärker betroffen waren als Lkw. Im Jahr 2011 wurden aufgrund eines Gefahrgutunfalls auf dem Rhein Transporte von Binnenschiffen unter anderem auch auf Lkw verlagert.

### 3.2 Eisenbahnen beförderten 2014 streikbedingt weniger Güter

Eisenbahnen sind der zweitwichtigste Verkehrsträger des Güterverkehrs: 17,2% der gesamten Beförderungsleistung entfielen 2014 auf Deutschlands Schienen. Für ihre Beförderungsleistung von 113 Milliarden Tonnenkilometern transportierten die Eisenbahnen 365 Millionen Tonnen Güter im Schnitt 309 Kilometer weit. Ein durchschnittlicher Transport mit der Eisenbahn war damit mehr als doppelt so weit wie ein durchschnittlicher Transport mit dem Lkw.

Gegenüber dem Vorjahr wurden 2014 weniger Güter über die Schiene transportiert (-2,3%). Im Juni behinderten Unwetter den Eisenbahnverkehr, im zweiten Halbjahr wirkten sich zunehmend Streiks auf den Eisenbahnverkehr aus. Die Beförderungsleistung lag im Gesamtjahr 2014 dagegen gleichauf mit jener des Vorjahres, aber auch hier waren im zweiten Halbjahr Verluste zu verzeichnen. Da die übrigen Verkehrsträger 2014 höhere Beförderungsleistungen erbrachten als 2013, ging der Anteil der Eisenbahn am deutschen Güterverkehr um 0,3 Prozentpunkte auf 17,2% zurück. Mittelfristig gewann der Eisenbahnverkehr jedoch an Bedeutung: 2004 lag sein Anteil am Güterverkehr noch bei 16,1%.

### 3.3 Anstieg beim Güterverkehr auf See

Rund 300 Millionen Tonnen wurden 2014 im Seeverkehr über deutsche Seehäfen befördert, das macht den Seeverkehr zum drittgrößten Verkehrsträger im Güterverkehr. Gegenüber dem Vorjahr nahm die beförderte Gütermenge um 2,1% zu. Im Zehnjahresvergleich betrug das Plus 11,9%; das ist ein ähnlich starkes Wachstum wie im gesamten Güterverkehr in Deutschland. 2009 hatte es im Seeverkehr

den stärksten Einbruch im Verkehrsträgervergleich gegeben, da der Seeverkehr ganz überwiegend grenzüberschreitender Verkehr ist und somit von der internationalen Wirtschaftskrise besonders betroffen war. Die Erholung nach der Krise fiel dementsprechend deutlich aus.

Die deutschen Seehäfen stehen in Konkurrenz zu Häfen benachbarter Länder, vor allem in den Niederlanden und Belgien. Niederländische Seehäfen steigerten ihren Umschlag von 2004 bis 2014 um 29 %, belgische Seehäfen um 27 % und damit mehr als doppelt so stark wie deutsche Seehäfen (Eurostat, 2015).

### 3.4 Binnenschifffahrt verliert Anteile an der Beförderungsleistung

Die Binnenschifffahrt hatte 2014 einen Anteil von 9,0 % an der Beförderungsleistung im Güterverkehr. Lediglich 2011 lag ihr Anteil noch niedriger – damals war jedoch der Rhein aufgrund eines Gefahrgutunfalls mehrere Wochen teilweise gesperrt. Sonderereignisse ähnlichen Ausmaßes gab es im Jahr 2014 nicht.

Zwar lag die Beförderungsmenge 2014 mit 228 Millionen Tonnen leicht über dem Vorjahreswert (+ 0,7 %), die Beförderungsleistung blieb jedoch mit 59 Milliarden Tonnenkilometern um 1,6 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück. Die durchschnittliche Beförderungsweite lag 2014 bei 259 Kilometern und war somit 50 Kilometer kürzer als bei den Eisenbahnen. Mittelfristig gab es in der Binnenschifffahrt sowohl bei der Beförderungsleistung als auch bei der Beförderungsmenge Einbußen, während der Güterverkehr der anderen Verkehrsträger zunahm. Im Jahr 2014 transportierten Binnenschiffe in Deutschland 3,1 % weniger Güter als 2004, die Beförderungsleistung sank mit einem Minus von 7,2 % noch deutlicher. Verkehre wurden in diesem Zeitraum vom Binnenschiff auf andere Verkehrsträger verlagert.

### 3.5 Beförderte Rohölmenge in Rohrleitungen geht mittelfristig zurück

Rund 88 Millionen Tonnen Rohöl flossen 2014 durch Rohrleitungen zu Raffinerien.<sup>2</sup> Im Vorjahresvergleich nahm die Beförderungsmenge geringfügig zu (+0,5 %). Im Zehnjahresvergleich mit 2004 floss

6,5 % weniger Rohöl durch Rohrleitungen, das lag an einem gesunkenen Verbrauch von Rohöl, Ottokraftstoffen sowie Heizöl. Vor allem in den Jahren 2007, 2009 und 2011 sanken die beförderten Mengen, weil witterungsbedingt weniger Heizöl benötigt wurde.

### 3.6 Güterverkehr in der Luft wächst mittelfristig am stärksten

Mit einer Beförderungsleistung von 1,4 Milliarden Tonnenkilometern hatte der Luftverkehr einen Anteil von nur 0,2 % an der Beförderungsleistung im Güterverkehr in Deutschland. Sowohl die Beförderungsmenge als auch die Beförderungsleistung im Luftverkehr stiegen gegenüber dem Vorjahr um rund 2 %. Im Zehnjahresvergleich nahmen die Beförderungsmenge und die Beförderungsleistung jeweils um mehr als 50 % zu, das war das stärkste Wachstum aller Verkehrsträger. Der Luftverkehr hatte sich am schnellsten von der Krise erholt und übertraf das Vorkrisenniveau des Jahres 2008 bereits im Jahr 2010.

## 4 Beförderte Güter

### 4.1 Güter im Einzelnen

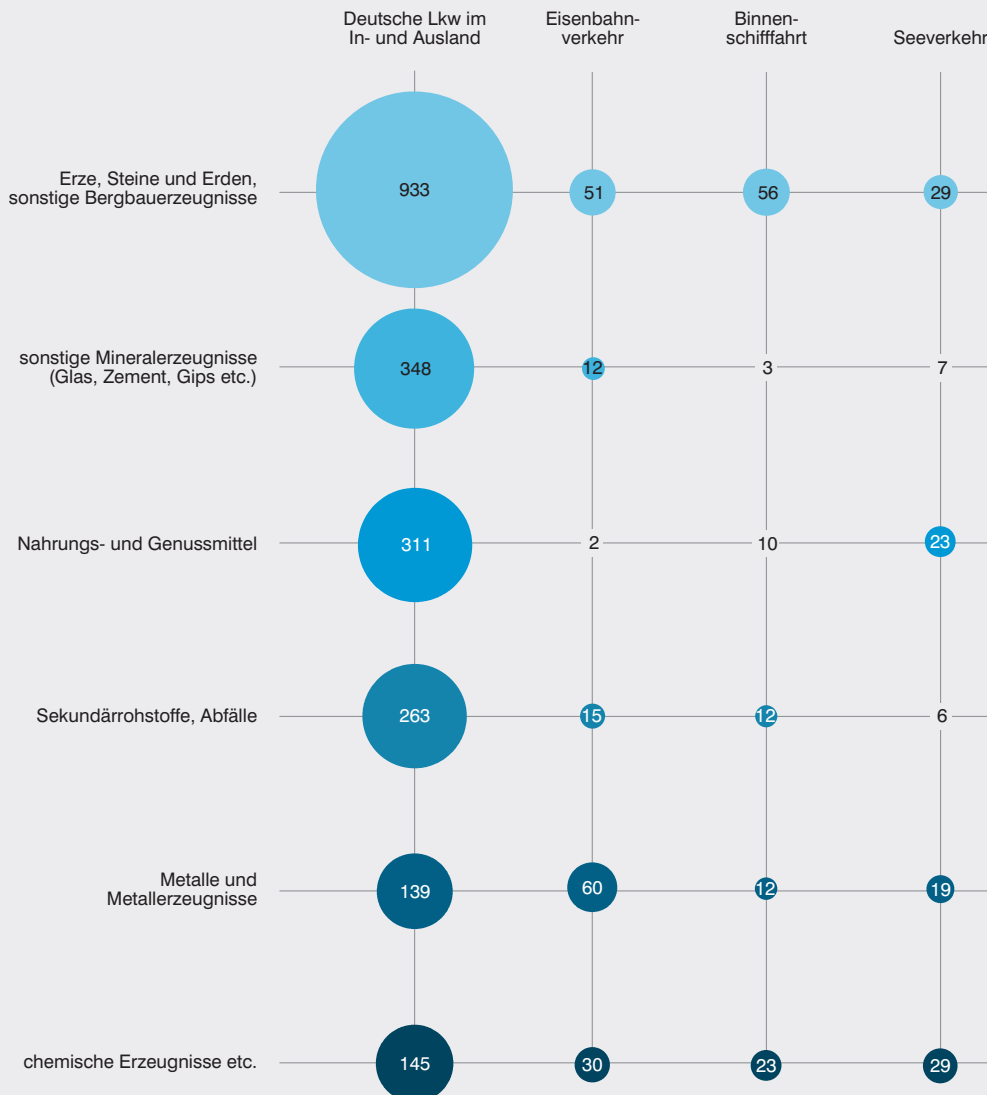
„Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sind mit Abstand die aufkommensstärkste Güterabteilung im Güterverkehr in Deutschland – allein von deutschen Lkw<sup>3</sup> wurden im Jahr 2014 hiervon 933 Millionen Tonnen befördert. Auch bei den anderen Verkehrsträgern gehörten „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ zu den bedeutendsten Güterabteilungen. Mit großem Abstand folgten „Sonstige Mineralerzeugnisse (Glas, Zement, Gips etc.)“, die vor allem von Lkw transportiert werden und daher bei den übrigen Verkehrsträgern keine herausragende Bedeutung haben. Sowohl Erze, Steine und Erden sowie Bergbauerzeugnisse als auch sonstige Mineralerzeugnisse werden in der Bauwirtschaft verwendet. Dies könnte ein Grund dafür sein, dass 2014 bei beiden Massengütern die Beförderungsmengen gegenüber dem Vorjahr stiegen. Zudem wurden 2014 mehr Eisenerze befördert als 2013 (vgl. Abbildung 4).

Die Güterabteilung „Nahrungs- und Genussmittel“ hatte 2014 das dritthöchste Beförderungsaufkommen. Gegenüber dem Vorjahr blieb die Beförderungsmenge insgesamt stabil. Auch Nahrungs- und

<sup>2</sup> Die Beförderungsleistung hängt davon ab, woher Raffinerien ihr Rohöl beziehen. Da Sondereffekte die Entwicklung der Beförderungsleistung der Jahre 2013 und 2014 beeinflussten, wird nur die Mengenentwicklung betrachtet.

<sup>3</sup> Da für das Berichtsjahr 2014 noch keine Zahlen zu ausländischen Lkw vorliegen, wird hier auf die Beförderungen deutscher Lkw im In- und Ausland zurückgegriffen.

Abb. 4  
**Beförderungsmengen der bedeutendsten Güterabteilungen 2014**  
 in Millionen Tonnen



Da für das Berichtsjahr 2014 noch keine Zahlen zu ausländischen Lkw vorliegen, wird hier auf die Beförderungen deutscher Lkw im In- und Ausland zurückgegriffen. Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Genussmittel werden zum Großteil von Lkw transportiert, die bei verderblichen Lebensmitteln aufgrund der kürzeren Transportzeiten einen Vorteil gegenüber den anderen Verkehrsträgern haben und im regionalen Verteilverkehr eingesetzt werden. Während Lkw im Jahr 2014 ähnlich viele Nahrungs- und Genussmittel beförderten wie im Vorjahr, stieg auf Schiffen und Eisenbahnen die Beförderungsmenge, vor allem bei den massentransporttauglichen Mahlerzeugnissen und Futtermitteln (Mahl- und Schälmlenerzeugnisse; Stärke und Stärkeerzeugnisse; Futtermittel).

Auf den Rängen vier bis sechs folgten „Sekundärrohstoffe, Abfälle“, „Metalle und Metallerzeugnisse“ sowie „Chemische Erzeugnisse etc.“. Bei allen drei Güterabteilungen wuchs das Gesamtaufkommen gegenüber dem Vorjahr, insbesondere auf Straßen und Schiffen wurden größere Mengen befördert. Im Eisenbahnverkehr gingen die Beförderungsmengen hingegen zurück. Sekundärrohstoffe und Abfälle werden typischerweise von Lkw auf kurzen Strecken transportiert. Möglicherweise führte auch hier die Baukonjunktur zu größeren Beförderungsmengen. Metalle und Metallerzeugnisse werden hauptsächlich von



Lkw und per Eisenbahn befördert. Chemische Erzeugnisse wurden 2014 zu etwa zwei Dritteln von Lkw transportiert, die übrigen Verkehrsträger hatten damit einen vergleichsweise hohen Anteil.

#### 4.2 Verkehrsverlagerungen von Binnenschiffen auf Eisenbahnen

Die mittelfristige Verkehrsentwicklung nach Güterabteilungen kann nur eingeschränkt dargestellt werden, da in den Jahren 2010 beziehungsweise 2011 eine neue Gütersystematik eingeführt wurde. Im Zeitraum von 2004 bis 2010 wurden Transporte von „Erdöl, Mineralölerzeugnissen, Gasen“, „Erzen und Metallabfällen“ sowie „Eisen, Stahl und Nichteisen-Metallen“ teilweise von Binnenschiffen auf die Eisenbahn verlagert. Im Zeitraum 2011 bis 2014 wurden auf Binnenschiffen mehr Nahrungs- und Genussmittel, Metalle und Metallerzeugnisse sowie chemische Erzeugnisse transportiert, während deren Beförderungsmenge auf Schienen zurückging. Diese Entwicklung glich die vorherigen Verkehrsverlagerungen zugunsten der Eisenbahn aber nicht aus.

### 5 Kombinierte Verkehr

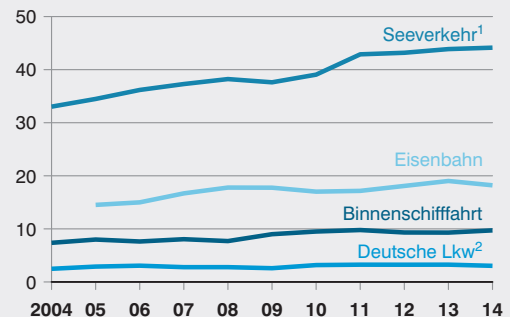
#### 5.1 Container erleichtern Verkehrsverlagerungen

Im sogenannten kombinierten Verkehr wird der Ferntransport eines Ladungsträgers (zum Beispiel Container, Wechselbehälter) mit Eisenbahnen oder Schiffen durchgeführt, Lastkraftwagen hingegen sammeln oder verteilen diese Ladungsträger im möglichst kurzen Vor- und Nachlauf weiter. Der kombinierte Verkehr zielt darauf ab, den Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrswege zu verlagern. Durch den Transport in standardisierten Transporteinheiten ist dabei eine relativ einfache und kostengünstige Umladung zwischen den Verkehrsträgern möglich, also zum Beispiel vom Lkw auf die Eisenbahn. Auch Sattelzuganhänger oder ganze Lkw können streckenweise per Schiff oder Eisenbahn befördert werden (vgl. Abbildung 5).

#### 5.2 Containerverkehr zur See nimmt zu

Traditionell hat der Seeverkehr den höchsten Containeranteil aller Verkehrsträger. Rund 132 Millionen Tonnen Güter wurden 2014 in Containern auf See transportiert, das entspricht einem Anteil von 44 % der Beförderungsmenge im Seeverkehr. Die Beförderungsmenge in Containern nahm gegenüber dem

Abb. 5  
**Anteile des Containerverkehrs an der Beförderungsmenge in Prozent**



- 1 Im Seeverkehr wird die Beförderungsmenge als Bruttomenge, also ohne das Eigengewicht der Ladungsträger angegeben. Daher wird auch bei der Berechnung des Containeranteils das Containergewicht nicht berücksichtigt.  
2 Eigene Berechnungen. Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Vorjahr um 2,7 % zu und wuchs etwas stärker als der gesamte Seeverkehr. Auch im Zehnjahresvergleich entwickelte sich der Containerverkehr auf See mit einem Plus von 50 % dynamischer als der Gesamtverkehr.

#### 5.3 Mehr Sattelzuganhänger auf Eisenbahnen

Den zweithöchsten Containeranteil weist der Eisenbahnverkehr auf: 18 % aller Güter wurden 2014 in Containern und Wechselbehältern transportiert. Mit 66 Millionen Tonnen lag der Containerverkehr der Eisenbahnen um 6,5 % unter dem Vorjahreswert und ging damit deutlicher zurück als der Gesamtverkehr der Eisenbahnen. Allerdings stieg zeitgleich die Beförderungsmenge im kombinierten Verkehr der Eisenbahn mit Kraftfahrzeugen und Sattelzuganhängern um 35 %. Das Bundesamt für Güterverkehr berichtet, dass Unternehmen verstärkt auf kranbare Sattelanhänger anstatt Container- oder Wechselbehälter zurückgreifen und dass technische Neuerungen das Verladen nicht kranbarer Anhänger erleichtern (Bundesamt für Güterverkehr, 2014). Im gesamten kombinierten Verkehr der Eisenbahnen mit Containern, Wechselbehältern und Fahrzeugen sowie deren Anhängern blieb die Beförderungsmenge 2014 gegenüber dem Vorjahr konstant.

Im Vergleich mit dem Jahr 2005 nahm die Beförderung von Containern um 44 % zu und damit deutlich stärker als der Gesamtverkehr.<sup>4</sup>

4 Aufgrund methodischer Änderungen liegen für 2004 keine vergleichbaren Zahlen für den kombinierten Verkehr der Eisenbahnen vor, daher wird hier auf das Jahr 2005 zurückgegriffen. Die Daten zum kombinierten Verkehr mit Kraftfahrzeugen und Sattelzuganhängern sind im Jahr 2005 durch Sondereffekte beeinflusst, daher wird auf einen mittelfristigen Vergleich verzichtet.

#### 5.4 Mehr Container auf Binnenschiffen

Rund 22 Millionen Tonnen wurden in der Binnenschifffahrt 2014 per Container befördert, das entsprach 10% des Gesamtaufkommens. Die beförderte Menge im Containerverkehr wuchs um 5,3% gegenüber dem Vorjahr und damit deutlicher als die gesamte Beförderungsmenge. Im Zehnjahresvergleich nahm der Containerverkehr auf Binnenschiffen um 27,7% zu, während die gesamte Beförderungsmenge der Binnenschifffahrt um 3,1% zurückging.

### 6 Hauptverkehrsverbindungen

#### 6.1 Lkw-Durchgangsverkehr dauerhaft gestiegen

Lkw-Verkehre<sup>5</sup> nahmen 2014 gegenüber dem Vorjahr auf allen Hauptverkehrsverbindungen zu. Mehr als die Hälfte der Beförderungsleistung wurde im innerdeutschen Verkehr erzielt; dessen positive Entwicklung dürfte durch die Bauindustrie beeinflusst worden sein. Grenzüberschreitende Verkehre stiegen im Zuge des zunehmenden Außenhandels. Die wichtigsten Partnerländer sind hier die Niederlande mit dem bedeutenden Seehafen Rotterdam sowie Polen und Frankreich (vgl. Tabelle 2).

Seit 2004 nahm der Durchgangsverkehr mit Lkw von allen Hauptverkehrsverbindungen am stärksten zu, die Beförderungsmenge stieg um mehr als die Hälfte, die Beförderungsleistung um ein Drittel. Die aufkommensstärksten Verbindungen im Durchgangsverkehr 2014 waren zwischen Polen und den Niederlanden sowie zwischen Polen und Frankreich. Hauptgrund des zunehmenden Durchgangsverkehrs ist die EU-Erweiterung im Jahr 2004, bei der viele gut auf der Straße erreichbare Länder der Europäischen Union beitraten, darunter Polen, die Tschechische Republik, die Slowakei, Slowenien und Ungarn. Zudem führte die bereits angesprochene Rheinspernung im Jahr 2011 zu Verkehrsverlagerungen von der Binnenschifffahrt zum Lkw-Verkehr und damit zu einem deutlichen Anstieg des Durchgangsverkehrs mit Lkw.

Die Beförderungsleistung beim Versand von Deutschland ins Ausland stieg 2014 gegenüber 2004 um 14,0%, auch hier dürfte die EU-Erweiterung eine Rolle gespielt haben. Die Beförderungsleistung beim Empfang aus dem Ausland blieb mit

einem Plus von 2,1% dagegen vergleichsweise stabil, während die Beförderungsmenge sowohl beim Versand als auch beim Empfang jeweils um rund 20% stieg.

Im innerdeutschen Straßenverkehr lagen die Beförderungsmenge um 12% und die Beförderungsleistung um 15% über den Werten des Jahres 2004. Treiber des Wachstums von 2004 bis 2008 waren die gute Konjunktur im Produzierenden Gewerbe mit Ausnahme des Baugewerbes. In den letzten Jahren führte dann die zunehmende Bautätigkeit zu einem Anstieg vor allem der Beförderungsmenge.

#### 6.2 Zunahme beim Seehafenhinterlandverkehr der Eisenbahn

Die Streiks im Eisenbahnverkehr im Jahr 2014 trafen den innerdeutschen Verkehr am stärksten, die innerdeutsche Beförderungsleistung sank im Vorjahresvergleich um 2,1%. Im internationalen Verkehr dagegen stiegen die Beförderungsleistungen, vor allem im Durchgangsverkehr (+ 4,9%) und beim Versand ins Ausland (+ 2,5%).

Mittelfristig verzeichnete der innerdeutsche Schienenverkehr das deutlichste Leistungswachstum aller Hauptverkehrsverbindungen: 2014 lag die Beförderungsleistung um 27% über jener des Jahres 2005<sup>6</sup>, die Beförderungsmenge stieg um 18%. Treiber dieser Entwicklung war der zunehmende Seehafenhinterlandverkehr der Eisenbahnen. Dies verdeutlicht eine Betrachtung des Eisenbahngüterumschlags nach Bundesländern: Dieser nahm im Zeitraum 2005 bis 2014 in Bundesländern mit Drehkreuzen für den Seehafenhinterlandverkehr überproportional zu. In Niedersachsen stieg der Umschlag um 89%, in Bremen um 37% und in Hamburg um 31%. Im gesamten Bundesgebiet wurden 2014 dagegen lediglich 16% mehr Güter im Eisenbahnverkehr umgeschlagen als 2005.

Das zweitstärkste Wachstum der Beförderungsleistung der Eisenbahn gab es beim Empfang aus dem Ausland mit einem Plus von 24% gegenüber 2005. Die meisten Güter kamen 2014 aus den Niederlanden, gefolgt von Italien und Österreich. Der Versand ins Ausland sank mittelfristig um 2,5% – gemessen an der Beförderungsleistung.

<sup>5</sup> Straßenverkehr deutscher und ausländischer Lkw in Deutschland.

<sup>6</sup> Aufgrund methodischer Änderungen liegen für 2004 keine vergleichbaren Zahlen für Detailergebnisse im Eisenbahnverkehr vor.



Tab. 2 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen 2014

	Insgesamt	Innerdeutscher Verkehr	Grenzüberschreitender Verkehr			Durchgangs- verkehr
			zusammen	Versand	Empfang	
Beförderungsmenge 2014						
Millionen t						
Straßenverkehr <sup>1</sup> .....	3507,7	2955,3	413,1	217,3	195,8	139,4
Eisenbahn .....	365,0	238,7	107,8	45,9	61,9	18,5
Seeverkehr .....	300,1	3,6	296,5	121,5	175,0	—
Binnenschifffahrt .....	228,5	55,6	154,4	50,6	103,9	18,4
Rohrleitungen: Rohöl <sup>2</sup> .....	87,7	22,2	65,5	—	65,5	—
Luftverkehr .....	4,4	0,1	4,2	2,2	2,0	0,1
Veränderung 2014 gegenüber 2013 in Prozent						
Straßenverkehr <sup>1</sup> .....	4,2	4,1	4,7	4,7	4,8	4,0
Eisenbahn .....	- 2,3	- 3,5	- 0,6	0,8	- 1,6	4,0
Seeverkehr .....	2,1	6,9	2,0	1,9	2,1	—
Binnenschifffahrt .....	0,7	1,7	1,4	5,7	- 0,6	- 6,9
Rohrleitungen: Rohöl <sup>2</sup> .....	0,5	4,6	- 0,9	—	- 0,9	—
Luftverkehr .....	1,9	2,2	2,6	1,1	4,2	- 28,4
Veränderung 2014 gegenüber 2004 in Prozent						
Straßenverkehr <sup>1</sup> .....	14,1	12,0	20,2	20,7	19,5	52,7
Eisenbahn <sup>3</sup> (gegenüber 2005) .....	15,0	18,3	8,5	- 4,8	21,1	14,3
Seeverkehr .....	11,9	- 23,0	12,5	21,9	6,8	—
Binnenschifffahrt .....	- 3,1	0,7	- 1,3	- 1,6	- 1,2	- 23,8
Rohrleitungen: Rohöl <sup>2</sup> .....	- 6,5	- 2,8	- 7,7	—	- 7,7	—
Luftverkehr .....	56,2	- 9,3	58,4	63,7	53,0	126,4
Beförderungsleistung						
Milliarden tkm						
Straßenverkehr <sup>1</sup> .....	462,5	271,3	107,5	54,6	52,9	83,7
Eisenbahn .....	112,6	56,4	44,2	20,3	23,9	12,0
Binnenschifffahrt .....	59,1	11,2	35,8	13,2	22,6	12,1
Rohrleitungen: Rohöl <sup>2</sup> .....	17,5	4,3	13,3	—	13,3	—
Veränderung 2014 gegenüber 2013 in Prozent						
Straßenverkehr <sup>1</sup> .....	2,2	2,2	2,3	2,2	2,3	1,9
Eisenbahn .....	0,0	- 2,1	1,5	2,5	0,7	4,9
Binnenschifffahrt .....	- 1,6	1,6	- 1,1	2,5	- 3,1	- 5,8
Rohrleitungen: Rohöl <sup>2</sup> .....	- 3,5	- 3,9	- 3,4	—	- 3,4	—
Veränderung 2014 gegenüber 2004 in Prozent						
Straßenverkehr <sup>1</sup> .....	16,1	15,0	7,8	14,0	2,1	33,3
Eisenbahn <sup>3</sup> (gegenüber 2005) .....	18,0	27,0	10,3	- 2,5	24,3	10,1
Binnenschifffahrt .....	- 7,2	- 0,8	- 3,4	- 1,4	- 4,5	- 21,0
Rohrleitungen: Rohöl <sup>2</sup> .....	8,0	- 14,1	17,7	—	17,7	—

1 Straßenverkehr deutscher und ausländischer Lkw in Deutschland. Eigene Berechnungen. Quellen: DIW Berlin – Verkehr in Zahlen 2014/2015, für 2013 vorläufige Ergebnisse; für 2014 Prognosen: Mittelfristprognose Sommer 2015 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

2 Transporte von Rohöl an Raffinerien. Eigene Berechnungen. Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Eschborn.

3 Aufgrund methodischer Änderungen liegen für 2004 keine vergleichbaren Zahlen nach Hauptverkehrsverbindungen vor, daher erfolgt der Vergleich mit dem Jahr 2005.

Eine mittelfristige Steigerung der Beförderungsleistung um rund 10% gegenüber 2005 gab es dagegen im Durchgangsverkehr. Am aufkommensstärksten waren 2014 Verkehre zwischen Italien und Belgien, gefolgt von Verkehren zwischen Italien und den Niederlanden. Verkehre mit den 2004 oder später der EU beigetretenen Ländern spielten dagegen eine untergeordnete Rolle. Das Wachstum im Durchgangsverkehr bei Eisenbahnen ist vor allem auf verstärkte Hinterlandverkehre der Häfen in Belgien und den Niederlanden zurückzuführen (vgl. Tabelle 3).

### 6.3 Versand im Seeverkehr steigt deutlich

Mehr als 58% der Beförderungsmenge im Seeverkehr im Jahr 2014 betrafen den Empfang aus dem Ausland. Das liegt unter anderem daran, dass Deutschland große Mengen an Rohstoffen importiert. Am aufkommensstärksten waren Empfänge aus den rohstoffreichen Ländern Russische Föderation und Norwegen. Auf Rang drei folgte China.

Der Empfang aus dem Ausland entwickelte sich im Zeitraum 2004 bis 2014 mit einem Zuwachs von

Tab. 3 Grenzüberschreitender Verkehr 2014: Jeweilige Top-3-Relationen nach Verkehrsträgern

Empfang aus	Mill. Tonnen	Versand nach	Mill. Tonnen	Durchgangsverkehr	Mill. Tonnen
<b>Seeverkehr</b>					
Russische Föderation .....	20,9	Schweden .....	11,4		
Norwegen .....	20,0	China (ohne Hongkong) ...	9,1		
China (ohne Hongkong) .....	15,4	Vereinigte Staaten .....	7,8		
<b>Luftverkehr</b>					
Vereinigte Staaten .....	0,3	Vereinigte Staaten .....	0,4		
China (ohne Hongkong) .....	0,2	China (ohne Hongkong) ...	0,3		
Ver. Arab. Emirate .....	0,2	Ver. Arab. Emirate .....	0,2		
<b>Binnenschifffahrt</b>					
Niederlande .....	82,1	Niederlande .....	30,5	Frankreich - Niederlande ..	3,9
Belgien .....	13,2	Belgien .....	14,7	Niederlande - Frankreich ..	3,6
Frankreich .....	4,5	Frankreich .....	2,5	Niederlande - Schweiz .....	2,5
<b>Eisenbahnverkehr</b>					
Niederlande .....	19,3	Italien .....	13,8	Italien - Belgien .....	3,0
Italien .....	11,2	Österreich .....	7,5	Belgien - Italien .....	2,7
Österreich .....	6,9	Schweiz .....	5,0	Niederlande - Italien .....	2,2
<b>Verkehre Europäischer Lkw (EU28)<sup>1</sup></b>					
Niederlande .....	41,7	Niederlande .....	41,8	Niederlande - Polen .....	3,7
Polen .....	25,0	Frankreich .....	24,4	Polen - Frankreich .....	3,5
Frankreich .....	22,2	Polen .....	24,0	Polen - Niederlande .....	2,7

1 Quelle: Eurostat Database, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>, Tabelle road\_go\_ia\_rc, abgerufen am 2. November 2015. Es liegen keine Angaben über den Fahrtweg vor. Bei den Verbindungen zwischen Frankreich und Polen sind auch Fahrtwege außerhalb Deutschlands denkbar und bei Verbindungen zwischen den französischen Mittelmeerhäfen und Südpolen auch sinnvoll.

6,8% weniger dynamisch als der Gesamtverkehr. Hier wuchsen Empfänger aus Asien am stärksten, gegenüber 2004 betrug das Plus 57%. Aus China kamen 123% mehr Güter als zehn Jahre zuvor. Auch Empfänger aus der Russischen Föderation nahmen um 73% zu, wogegen Empfänger aus Norwegen, die ebenfalls stark von Rohstoffen geprägt sind, um 17% zurückgingen.

Auf den Versand ins Ausland entfielen 40% der Beförderungsmenge im Jahr 2014. Die größten Mengen gingen dabei nach Schweden, China und in die Vereinigten Staaten.

Der Versand ins Ausland wuchs im Zehnjahresvergleich mit einem Plus von 22% am deutlichsten: 2004 belief sich der Versand ins Ausland auf 100 Millionen Tonnen, 2014 waren es 122 Millionen Tonnen. Im Jahr 2014 wurden im Seeverkehr mehr Güter in Schwellen- oder Entwicklungsländer versendet als noch 2004. Besonders stark wuchsen Verkehre nach Asien, so nahm beispielsweise der Versand nach China um 118% zu. Außerdem verdoppelte sich im Zehnjahresvergleich der Versand nach Afrika und der Versand nach Lateinamerika stieg um ein Viertel.

Auch der Versand in die Russische Föderation hat sich gegenüber 2004 mehr als verdoppelt, allerdings

führten Ausfuhrbeschränkungen zu ersten Verlusten im Vergleich 2014 mit 2013. Die Versandmengen in traditionelle Empfangsgebiete wie Schweden oder Nordamerika gingen im Zehnjahresvergleich zurück.

#### 6.4 Weniger Durchgangsverkehr bei der Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt hängt stark vom Seehafen-hinterlandverkehr ab. Mit dem Rhein verfügt die Binnenschifffahrt über eine direkte Anbindung an die sogenannten ARA-Häfen, die großen Seehäfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen. Binnenschiffe sind gut geeignet für die Beförderung von Massengütern, also auch von Rohstoffen. In der Binnenschifffahrt war 2014 daher der Empfang aus dem Ausland mit einem Anteil von 38% an der Beförderungsleistung die bedeutendste Hauptverkehrsverbindung. Mit Abstand die meisten Güter kamen dabei im Jahr 2014 aus den Niederlanden, und zwar 82 Millionen Tonnen von insgesamt 104 Millionen Tonnen im grenzüberschreitenden Empfang. Auf die übrigen Hauptverkehrsverbindungen entfiel jeweils rund ein Fünftel der Beförderungsleistung.

Auch der Durchgangsverkehr ist stark vom Seehafenhinterlandverkehr mit den ARA-Häfen, insbesondere dem Hafen in Rotterdam, geprägt. Die wichtigsten Relationen waren Verkehre zwischen

Rotterdam und Frankreich beziehungsweise der Schweiz. Der Durchgangsverkehr war 2011 infolge der bereits erwähnten Rheinsperrung eingebrochen. Verkehre wurden damals kurzfristig auf andere Verkehrsträger umgeladen. Die Sperrung wirkte sich auch mittelfristig aus, denn die Verkehrsverlagerungen wurden nur teilweise wieder rückgängig gemacht.

Aufgrund der großen Beförderungsweiten wirkt sich der Rückgang im Durchgangsverkehr stark auf die gesamte Beförderungsleistung der Binnenschifffahrt aus. Gegenüber 2004 sank die Beförderungsleistung im Durchgangsverkehr um 21,0% und die der gesamten Binnenschifffahrt um 7,2%. Auch auf allen anderen Hauptverkehrsverbindungen gingen die Beförderungsleistungen im Zehnjahresvergleich zurück.

#### 6.5 Internationaler Luftverkehr auf Wachstumskurs

Im Luftverkehr werden tendenziell leichtgewichtige und hochwertige Güter befördert. Für mengenmäßig umfangreiche Rohstoffeinfuhren kommt der Luftverkehr nicht infrage, nicht zuletzt daher liegen hier der grenzüberschreitende Versand und der grenzüberschreitende Empfang mit je rund 2 Millionen Tonnen nahezu gleichauf. Bei beiden Verkehrsrichtungen sind die wichtigsten Handelspartner die bedeutenden Außenhandelspartner Vereinigte Staaten und China sowie die Vereinigten Arabischen Emirate mit ihren wichtigen Luftfrachtdrehkreuzen. Der innerdeutsche Verkehr und der Durchgangsverkehr hatten mit jeweils 0,1 Millionen Tonnen deutlich weniger Bedeutung.<sup>7</sup>

Gegenüber dem Vorjahr nahm der grenzüberschreitende Empfang 2014 mit einem Plus von 4,2% wesentlich stärker zu als der grenzüberschreitende Versand, der um 1,1% stieg. Im Zehnjahresvergleich stieg dagegen der Versand mit einem Plus von 64% stärker als der Empfang mit einem Plus von 53%. Dabei verdoppelte sich der Versand nach Asien, der Versand nach Europa stieg um mehr als die Hälfte und der Versand nach Amerika um mehr als ein Drittel. Beim Empfang aus dem Ausland wuchsen die europäischen Verkehre am stärksten, gefolgt von Verkehren mit Asien und Amerika. Das Wachstum des Güterverkehrs mit Europa wurde von der EU-Erweiterung begünstigt.

Das stärkste prozentuale Wachstum aller Hauptverkehrsverbindungen wies der Durchgangsverkehr auf, der sich gegenüber 2004 mehr als verdoppelte.

#### 7 Wichtigste Umschlagsplätze

Der bedeutendste Umschlagsplatz in Deutschland ist der Seehafen Hamburg. Im Jahr 2014 wurden hier 126 Millionen Tonnen im Seeverkehr umgeschlagen. In Bremerhaven waren es mit 54 Millionen Tonnen weniger als halb so viele Güter, im drittgrößten Seehafen Wilhelmshaven wurden nur 24 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen. Im Vorjahresvergleich stieg die Beförderungsmenge in Hamburg, dagegen verzeichneten Bremerhaven und Wilhelmshaven leichte Rückgänge. Gegenüber 2004 wies Bremerhaven mit einem Plus von 22 Millionen Tonnen beziehungsweise 69% das stärkste prozentuale Wachstum auf. In Hamburg stieg die Beförderungsmenge um 26 Millionen Tonnen beziehungsweise 27%. Damit können die beiden größten deutschen Seehäfen durchaus mit der Entwicklung im Seeverkehr in Belgien und den Niederlanden mithalten. Das deutsche Gesamtergebnis wird jedoch von den Verlusten in Wilhelmshaven getrübt (vgl. Tabelle 4 und Abbildung 6).

In der Binnenschifffahrt war der Duisburger Binnenhafen 2014 mit einem Güterumschlag von 52 Millionen Tonnen beinahe so umschlagsstark wie der Seehafen Bremerhaven. Deutlich kleiner sind die

Tab. 4 Umschlagsstärkste Häfen 2014

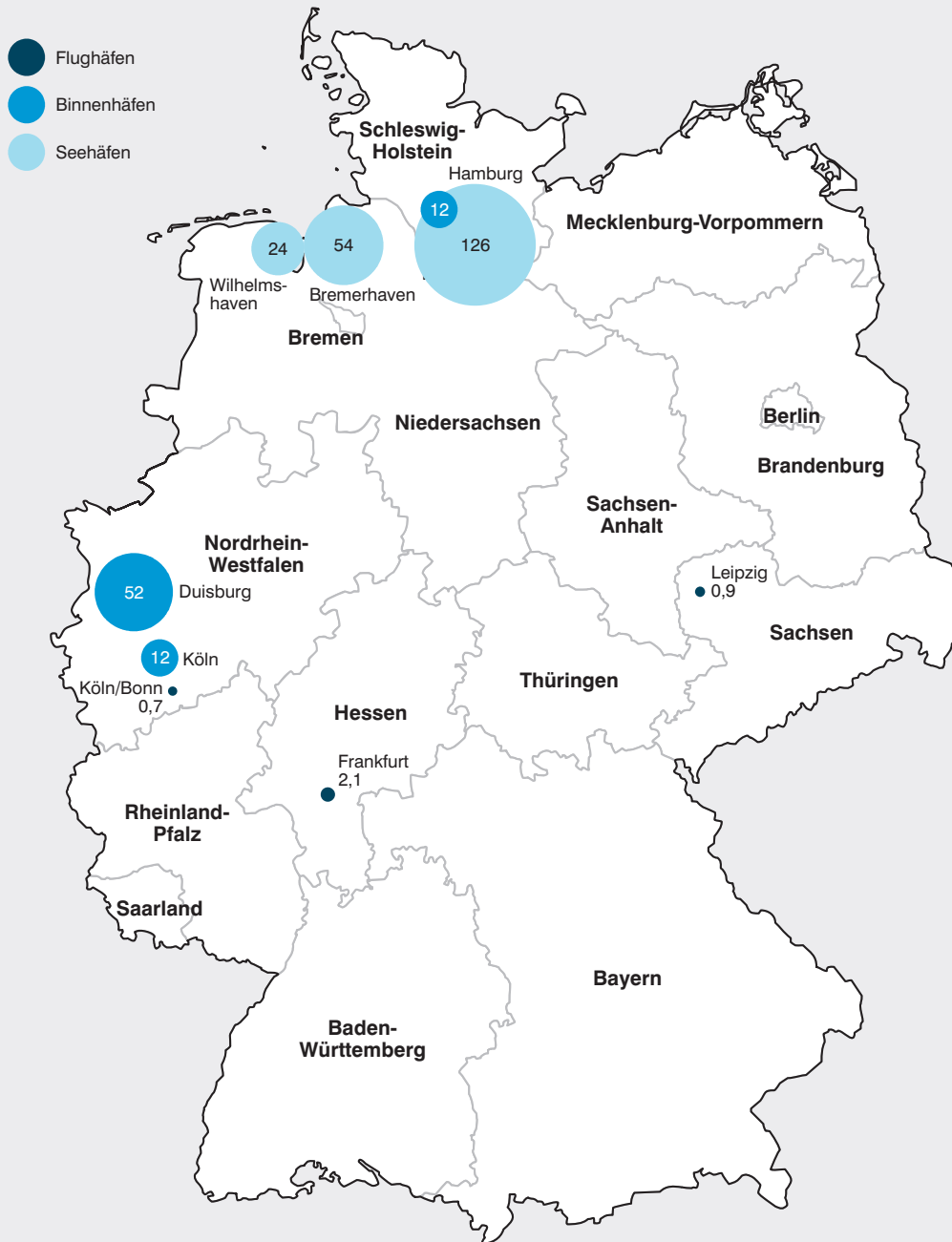
	Umschlag Mill. t	Veränderung gegenüber		
		2013	2009	2004
		%		
<b>Seeverkehr .....</b>	<b>304,1</b>	<b>2,2</b>	<b>15,7</b>	<b>11,8</b>
darunter				
Hamburg .....	126,0	4,5	33,0	26,6
Bremerhaven .....	53,6	- 1,6	25,6	68,9
Wilhelmshaven ...	23,6	- 1,9	- 30,8	- 47,4
<b>Binnenschifffahrt ...</b>	<b>265,7</b>	<b>1,5</b>	<b>12,4</b>	<b>- 0,6</b>
darunter				
Duisburg .....	52,4	6,0	43,0	5,9
Köln .....	12,0	2,9	3,8	- 13,5
Hamburg .....	11,7	9,6	5,5	28,9
<b>Luftverkehr<sup>1</sup> .....</b>	<b>4,4</b>	<b>2,6</b>	<b>28,6</b>	<b>63,7</b>
darunter				
Frankfurt .....	2,1	1,8	13,2	24,5
Leipzig .....	0,9	3,1	77,7	x <sup>2</sup>
Köln/Bonn .....	0,7	2,0	34,1	20,4

1 Im Berichtszeitraum wurden zusätzliche Flughäfen in die Erhebung aufgenommen.

2 Ein großes Luftfrachtdrehkreuz in Leipzig wurde erst 2008 vollständig in Betrieb genommen.

7 Überflüge über Deutschland werden nicht erfasst, es handelt sich um Durchgangsverkehre mit einer Landung in Deutschland.

Abb. 6  
**Umschlagsstärkste Häfen 2014**  
 in Millionen Tonnen



Quelle: GeoBasis-DE/BKG 2015

Binnenhäfen in Köln und Hamburg, wo 2014 jeweils 12 Millionen Tonnen umgeschlagen wurden. In allen drei Binnenhäfen stieg der Umschlag gegenüber dem Vorjahr. Im Zehnjahresvergleich nahm der Umschlag in Duisburg um 5,9% zu, während er in Köln um 13,5% zurückgegangen ist. Der Binnenhafen in

Hamburg profitierte stark vom Seeverkehr, der Umschlag stieg gegenüber 2004 um 28,9%.

Am Frankfurter Flughafen wurden 2,1 Millionen Tonnen umgeschlagen, das war fast die Hälfte des Umschlags im Luftfrachtverkehr 2014 in Deutschland.

Die Flughäfen Leipzig und Köln/Bonn schlugen mit 0,9 Millionen Tonnen und 0,7 Millionen Tonnen deutlich weniger um. Auf allen drei Flughäfen stiegen die Umschlagsmengen gegenüber dem Vorjahr leicht an. Im Vergleich zu 2004 wurde in Frankfurt ein Viertel mehr Güter umgeschlagen, in Köln/Bonn war es ein Fünftel mehr. Das Luftfrachtdrehkreuz in Leipzig wurde erst 2008 vollständig in Betrieb genommen, der Flughafen Leipzig arbeitete sich rasch auf Rang zwei der deutschen Frachtflughäfen vor.

### 8 Ausblick auf das Jahr 2015

Für das Jahr 2015 lag zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe zum einen die Gleitende Mittelfristprognose (Transport Consulting International/Bundesamt für Güterverkehr, August 2015) für den Personen- und Güterverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vor, zum anderen gab es in vielen Statistiken Ergebnisse für Teile des Jahres. Nach Redaktionsschluss veröffentlichte das Statistische Bundesamt eine Prognosepressemittteilung für das Jahr 2015. (vgl. [www.destatis.de](http://www.destatis.de))

In der Mittelfristprognose wurde von einer Steigerung der gesamten Beförderungsmenge um 1,1 % und der Beförderungsleistung um 1,3 % ausgegangen (Transport Consulting International/Bundesamt für Güterverkehr, 2015, hier: S. 34).

Im Straßenverkehr wurde für 2015 eine Zunahme der Beförderungsmenge um 1,2 % und der Beförderungsleistung um 1,6 % gegenüber 2014 prognostiziert. Der Anteil der Lkw an der Beförderungsleistung dürfte demnach weiter steigen. Ein Grund dafür ist, dass bis Mai 2015 aufgrund von Streiks im Eisenbahnverkehr Beförderungen auf Lkw verlagert wurden. Im Eisenbahnverkehr sank in den ersten elf Monaten des Jahres 2015 die Beförderungsmenge um 1,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum, die Beförderungsleistung stieg hingegen um 1,4 %.

Im Seeverkehr lag die Beförderungsmenge in den Monaten Januar bis August um 1,7 % unter jener des Vorjahreszeitraums. Dabei gingen Empfänge aus dem Ausland um 2,7 % zurück, besonders stark die Empfänge aus Asien mit einem Minus von 12,8 %.

Niedrigwasser behinderte im Herbst die Binnenschifffahrt. In den Monaten von Januar bis Oktober 2015 nahm die Beförderungsmenge der Binnenschifffahrt um 2,0 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum ab, ihre Beförderungsleistung um 4,3 %. Somit verlor die Binnenschifffahrt weitere Anteile an der Beförderungsleistung aller Verkehrszweige.

Transporte in Rohrleitungen nahmen hingegen zu: In den Monaten Januar bis November 2015 stieg die beförderte Rohölmenge um 3,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Das Aufkommen in der Luftfracht blieb in den Monaten bis Oktober 2015 gegenüber dem Vorjahreszeitraum stabil. Zu dieser für den Luftverkehr ungewöhnlichen Entwicklung trugen Streiks in einem großen Luftfrachtunternehmen bei.

### 9 Fazit

Der Güterverkehr nahm gegenüber dem Jahr 2004 zu, ohne dass eine gewünschte Verlagerung von Lkw-Verkehren auf andere Verkehrsträger stattgefunden hätte. Im Gegenteil: Der Anteil der Lkw an der Beförderungsleistung stieg geringfügig. Eine wichtige Ursache hierfür war die EU-Osterweiterung, die zu deutlich mehr Lkw-Fernverkehr mit den neuen Mitgliedsländern geführt hat. Insbesondere Verkehre mit Polen nahmen dauerhaft stark zu. Eisenbahnen konnten ihren Anteil am Güterverkehr nicht im gewünschten Maße steigern. In den Jahren 2014 und 2015 beeinträchtigten hier Streikaktivitäten den Güterverkehr. Die Binnenschifffahrt verlor sogar Anteile am Güterverkehr. Immer wieder behinderten Hoch- oder Niedrigwasser den Verkehr auf Deutschlands Flüssen. Eine Rheinspernung nach einem Gefahrgutunfall führte 2011 darüber hinaus zu deutlichen Verkehrsverlagerungen, die nur teilweise rückgängig gemacht wurden.

Dass sich die Tendenz zu mehr Lkw-Verkehren im Jahr 2016 ändert, darf bezweifelt werden – die zuletzt stark gesunkenen Dieselpreise dürften die Attraktivität des Verkehrsträgers Lkw weiter steigern.

## Literaturverzeichnis

- Bundesamt für Güterverkehr. Marktbeobachtung 2014. Seite 35. [Zugriff am 21. Januar 2016]. Verfügbar unter: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)
- Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle/Statistisches Bundesamt (Herausgeber). Beförderte Rohölmenge und Beförderungsleistung (Rohrfernleitungsstatistik). 2015. [Zugriff am 14. Januar 2016]. Verfügbar unter: [www.genesis.destatis.de](http://www.genesis.destatis.de)
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur. Verkehr in Zahlen 2014/2015. Jahrgang 43, Hamburg 2014. [Zugriff am 3. Februar 2016]. Verfügbar unter: [www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)
- Europäische Kommission. WEISSBUCH. Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem. 2015. [Zugriff am 21. Januar 2016]. Verfügbar unter: <http://ec.europa.eu/>
- Kraftfahrt-Bundesamt. Güterbeförderung, Jahr 2014 (VD 4) (im Erscheinen).
- Statistisches Amt der Europäischen Union (Eurostat). Transport Database. 2015. [Zugriff am 13. Januar 2016]. Verfügbar unter: <http://ec.europa.eu/>
- Transport Consulting International und Bundesamt für Güterverkehr im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Gleitende Mittelfristprognose für den Personen- und Güterverkehr. Kurzfristprognose Sommer 2015. 2015. [Zugriff am 14. Januar 2016]. Verfügbar unter: [www.bag.bund.de](http://www.bag.bund.de)