

Wachstum im Güterverkehr: 2015 war Rekordjahr mit 4,5 Milliarden Tonnen

In Deutschland wurden 2015 mehr Güter transportiert als je zuvor. Nach vorläufigen [Angaben](#) des Statistischen Bundesamtes (Destatis) stieg das Transportaufkommen auf den Rekordwert von insgesamt 4,5 Milliarden Tonnen - eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 1,1 %. Damit wuchs der Güterverkehr in Deutschland im dritten Jahr in Folge. Der Gütertransport über die Straße nahm dabei zu, und auch die in Rohrleitungen beförderte Rohölmenge stieg. Im Eisenbahnverkehr, im Seeverkehr und in der Binnenschifffahrt ging das Transportaufkommen hingegen zurück. Die Gütermenge im Luftverkehr stagnierte.

Im Seeverkehr ging die Beförderungsmenge um 2,7 % auf 292,1 Mio. Tonnen zurück, wobei der Empfang aus dem Ausland stärker abnahm als der Versand ins Ausland. Das stärkste Wachstum aller Verkehrszweige gab es beim Transport von Rohöl in Rohrleitungen mit einem Plus von 3,3 % auf 90,7 Mio. Tonnen.

Nach einer Schätzung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurden auf den Straßen im vergangenen Jahr knapp 3,6 Milliarden Tonnen und damit 1,9 % mehr Güter befördert als im Jahr 2014. Im Eisenbahnverkehr ging die Beförderungsmenge hingegen um 1,0 % auf 361,3 Mio. Tonnen zurück. Auch die Binnenschifffahrt beförderte bei einem Rückgang von 3,2 % mit insgesamt 221,3 Mio. Tonnen weniger Güter als im Vorjahr. Der Straßenverkehr gewann dabei

gegenüber Eisenbahnverkehr und Binnenschifffahrt an Anteilen hinzu.

Aus Sicht des ZDS bestätigen die Rekordzahlen des Güterverkehrs im Jahr 2015 die dringende Notwendigkeit des Infrastrukturausbaus. Um den von der Bundesregierung beschlossenen Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zügig umzusetzen, bedarf es hierfür neben der Bereitstellung von mehr Planungspersonal in den Behörden auch einer Verschärfung des Planungsrechts sowie uneingeschränktes Baurecht. Der Ausbau der Seehafen-Hinterland-Anbindungen muss als „Vordringlicher Bedarf Plus“ (VB+) im Bundesverkehrswegeplan festgelegt werden, um die Infrastruktur im Hafenhinterland schnellstmöglich zu entlasten. Die Bedingungen für den Vor- und Nachlauf auf Schiene, Straße und Schiff müssen dringend verbessert werden.