

ZAHLEN UND FAKTEN 2022



Kombinierter Verkehr
Berichtsjahr 2021

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,
liebe Mitglieder der SGKV,

wir freuen uns, Ihnen die wichtigsten amtlichen Statistiken und Kennzahlen rund um den Kombinierten Verkehr (KV) in der neuen Auflage „Zahlen und Fakten 2022“ für das Berichtsjahr 2021 präsentieren zu können.

Der Bericht soll Sie bei Ihrer täglichen Arbeit und Ihren Entscheidungen unterstützen. Er führt statistische Grundlagendaten zusammen und bietet einen schnellen Überblick zu aktuellen Informationen für die Analyse multimodaler Verkehre.

Ergänzend zu den amtlichen Statistiken für Deutschland enthält diese Ausgabe zwei Exkurse:

Der **Exkurs I** beinhaltet eine grafische Darstellung zur Erreichbarkeit von KV-Terminals in Deutschland. Anhand einer Isochronen-Berechnung werden Erreichbarkeiten innerhalb von 60 Minuten Fahrtzeit im straßenseitigen Vor- und/oder Nachlauf dargestellt.

Im **Exkurs II** sind Mittelbedarfe für Investitionen in KV-Umschlaganlagen bis 2031 durch eine Umfrage der SGKV bei Terminalbetreibern und –eigentümern ermittelt worden. Die Umfrage wurde vor dem Hintergrund des Inkrafttretens der neuen KV-Förderrichtlinie sowie der unzureichenden Mittelallokation für eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Infrastruktur für den KV in Deutschland durchgeführt. Das Ergebnis der Mittelbedarfe ist exemplarisch den verfügbaren Fördermitteln im Bundeshaushalt 2023 gegenübergestellt.

Nach dem Einbruch der Beförderungsmengen und -leistung im Jahr 2020, maßgeblich ausgelöst durch die Coronapandemie, konnten fast alle Verkehrsbereiche des Güterverkehrs in Deutschland im Jahr 2021 Zuwächse erzielen, mit Ausnahme des Bereichs der Rohöl-Rohrleitungen. Der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland wies im Verkehrsträgervergleich neben dem Luftverkehr im Jahr 2021 wiederholt die höchsten Steigerungsraten auf und konnte seine Anteile am Gesamtgüterverkehr von 2,5% auf 2,7% (Menge) sowie von 7,9% auf 8,3% (Leistung) deutlich ausbauen. Treiber dieser Zuwächse war der schienenseitige KV, welcher einen Zuwachs von +12,3% in der Transportmenge sowie +11,5% in der Transportleistung im Jahr 2021 erzielte. Dahingegen stagnierte der wasserstraßenseitige KV nahezu mit +0,3% in der Transportmenge und -2,8% in der Transportleistung. Entsprechend der bestehenden Mittelfristprognosen gilt der KV nach wie vor als Wachstumstreiber im Schienengüterverkehr, auch in Hinblick auf die Klimavorteile des KV im Rahmen der Klimaschutzziele der Bundesregierung bis 2045. Dem KV wird bis 2024 die zweithöchste Wachstumsrate von allen Güterverkehrsträgern in Deutschland mit +6,6% in der Beförderungsmenge und +8,1% in der Beförderungsleistung prognostiziert.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen der Lektüre.



Clemens Bochynek
Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied
SGKV e.V.



Diana Fieberg
Projektleiterin
SGKV e.V.

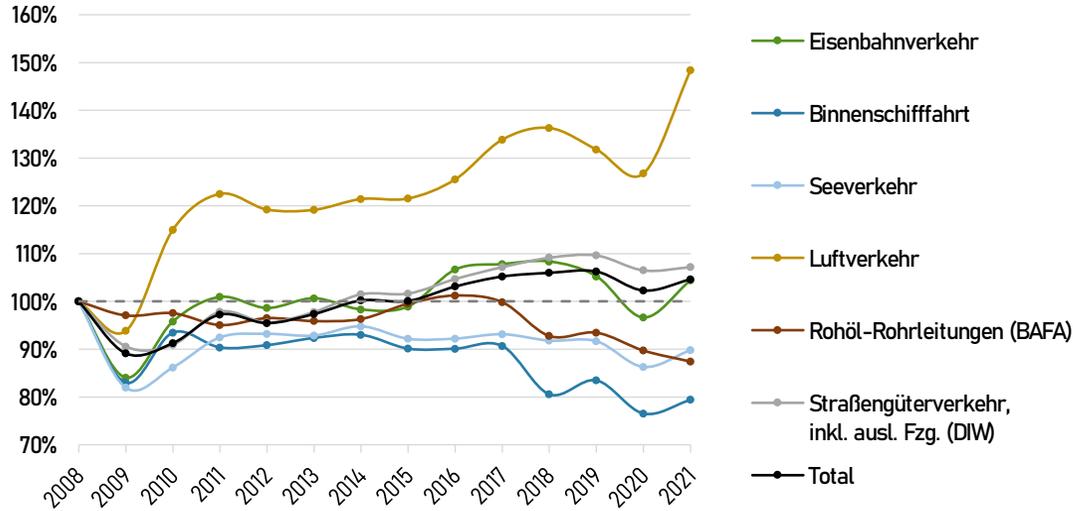
A blue ink signature of Clemens Bochynek.

Clemens Bochynek
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, SGKV e.V.

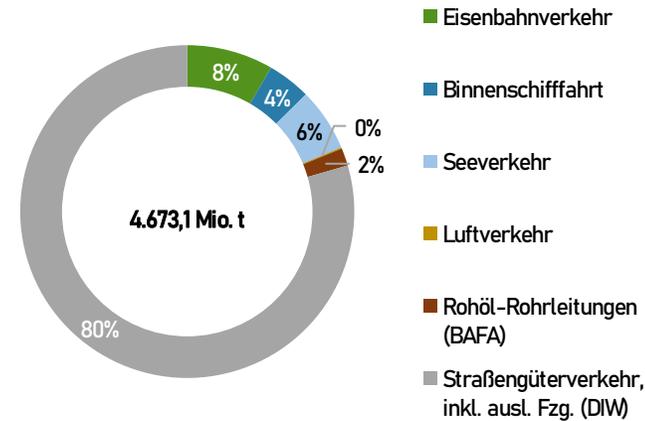
A blue ink signature of Diana Fieberg.

Diana Fieberg
Projektleiterin, SGKV e.V.

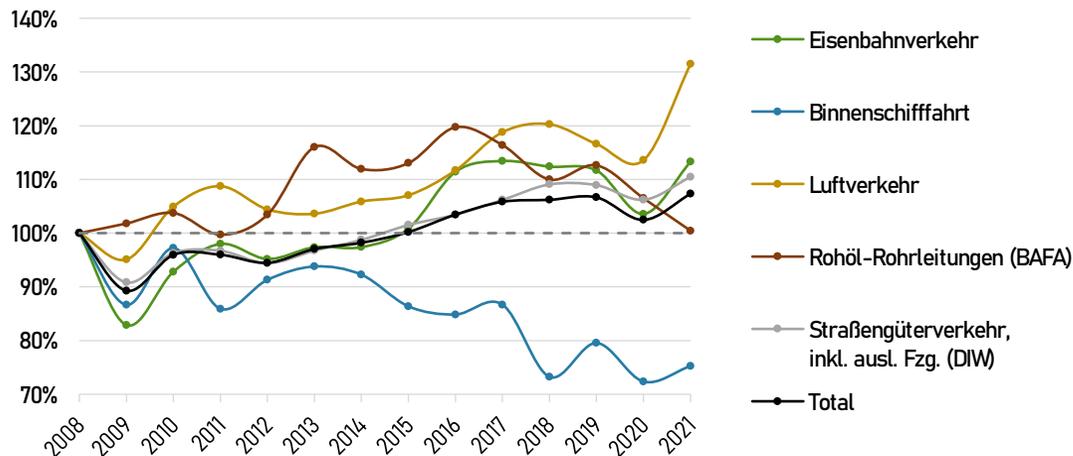
Entwicklung der Beförderungsmengen im Güterverkehr in Deutschland nach den einzelnen Verkehrsträgern, Index 2008 = 100% (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



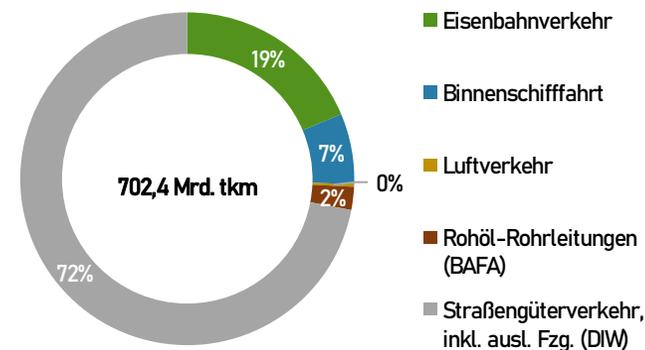
Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2021, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Entwicklung der Beförderungsleistung im Güterverkehr in Deutschland nach den einzelnen Verkehrsträgern, Index 2008 = 100% (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2021, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Maßgebliche Einflussfaktoren 2021:

- Hoheitlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie, u.a. Lockdowns, Kurzarbeit, Hafenschließungen
- Lieferengpässe, u.a. bei Bauteilen und Rohstoffen
- Unterbrechung von Lieferketten, u.a. durch Blockade des Suezkanals (März 2021)
- Hohe Zuwachsraten im KV
- Zunahme Massenguttransporte

Folgen für den Güterverkehr 2021:

- Verkehrsmengenzuwachs um +2,3%
- Verkehrsleistungszuwachs um +4,8%
- Alle dargestellten Verkehrsträger verzeichneten Zunahmen, mit Ausnahme des Verkehrsbereichs „Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)“
- Die höchsten Zuwächse verzeichneten der Luftverkehr (+17,0% (Menge in t) bzw. +15,8% (Leistung in tkm)) sowie der Schienengüterverkehr (+8,1% (Menge in t) bzw. +9,4% (Leistung in tkm))
- Die beförderte Transportmenge sowie Transportleistung in der Binnenschifffahrt liegen weiterhin deutlich unter dem Niveau der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009
- Die Anteile am Modal Split basierend auf den Transportmengen blieben unverändert zum Vorjahr
- Im Modal Split der Transportleistung gewann die Schiene ein Prozent zu Ungunsten der Straße

Verkehrsaufkommen in Mio. t	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Entw. in % 2020-2021	Entw. in % 2008-2021
Eisenbahnverkehr ¹⁾	371,30	312,09	355,72	374,74	366,14	373,74	365,00	367,31	396,02	400,25	402,27	390,75	358,78	387,70	8,06	4,42
Binnenschifffahrt	245,67	203,87	229,61	221,97	223,17	226,86	228,49	221,37	221,35	222,73	197,90	205,11	188,02	195,09	3,76	-20,59
Seeverkehr	316,65	259,45	272,87	292,79	295,10	294,00	300,12	291,82	291,99	294,87	290,62	290,23	273,19	284,32	4,07	-10,21
Luftverkehr ²⁾	3,62	3,40	4,16	4,44	4,32	4,32	4,40	4,40	4,55	4,85	4,94	4,77	4,59	5,37	17,01	48,36
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA) ³⁾	91,07	88,41	88,84	86,57	87,90	87,33	87,73	90,66	92,21	90,93	84,48	85,13	81,71	79,62	-2,57	-12,58
Straßengüterverkehr ⁴⁾	3.438,00	3.113,60	3.125,20	3.363,50	3.286,70	3.362,10	3.489,50	3.494,90	3.599,80	3.685,50	3.753,10	3.769,70	3.661,90	3.685,00	0,63	7,18
Total	4.466,31	3.980,80	4.076,40	4.344,00	4.263,33	4.348,35	4.475,24	4.470,47	4.605,90	4.699,13	4.733,31	4.745,70	4.568,20	4.673,11	2,30	4,63

Verkehrsleistung in Mrd. tkm	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Entw. in % 2020-2021	Entw. in % 2008-2021
Eisenbahnverkehr ¹⁾	115,65	95,83	107,32	113,32	110,07	112,61	112,63	116,63	128,87	131,20	129,99	129,16	119,79	131,04	9,39	13,30
Binnenschifffahrt	64,06	55,50	62,28	55,03	58,49	60,07	59,09	55,32	54,35	55,52	46,90	50,95	46,34	48,20	4,01	-24,76
Luftverkehr ²⁾	1,36	1,29	1,43	1,48	1,42	1,41	1,44	1,46	1,52	1,62	1,64	1,59	1,55	1,79	15,78	31,52
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA) ³⁾	15,67	15,95	16,26	15,62	16,21	18,18	17,54	17,71	18,76	18,24	17,23	17,65	16,69	15,74	-5,68	0,43
Straßengüterverkehr ⁴⁾	457,60	415,60	440,60	442,60	432,00	442,70	451,90	464,60	473,40	486,00	499,20	498,60	486,10	505,60	4,01	10,49
Total	654,34	584,18	627,88	628,05	618,18	634,97	642,60	655,72	676,89	692,58	694,96	697,94	670,46	702,36	4,76	7,34

1) ab 2016: Quelle: Jahreserhebung der Schienen-Güterverkehrsstatistik (Vollerhebung)

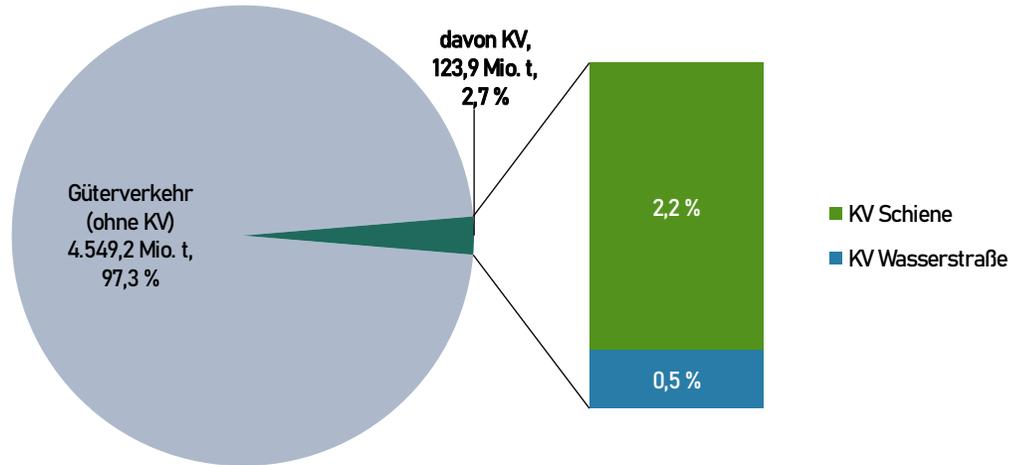
2) Ab 2010 neu konzipierte Berechnungsbasis zur Berechnung der für die Tonnenkilometer erforderlichen Entfernung

3) Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Eschborn

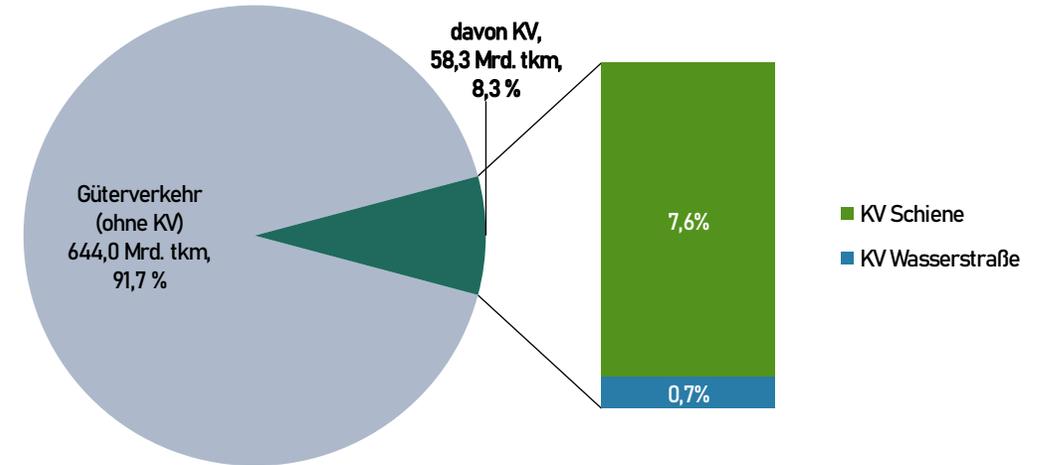
4) Deutsche und ausländische Lkw. Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Intraplan Consult GmbH, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Quelle: Destatis 2023: Güterverkehr Beförderungsmenge und Beförderungsleistung nach Verkehrsträgern

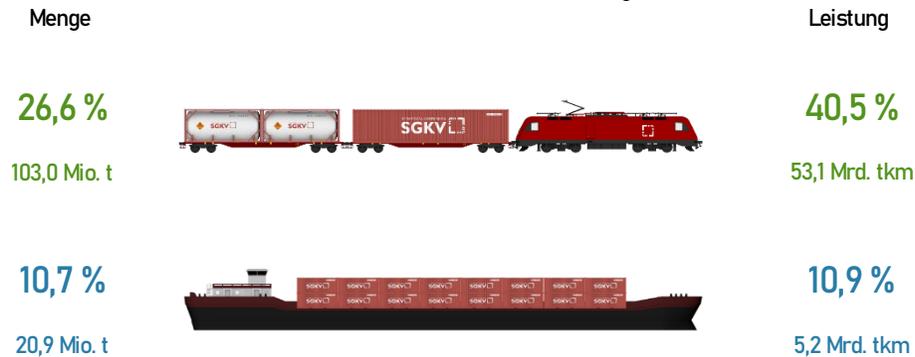
Anteil der KV-Beförderungsmengen am Gesamtgüterverkehr in Deutschland im Jahr 2021
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Anteil der KV-Beförderungsleistung am Gesamtgüterverkehr in Deutschland im Jahr 2021
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

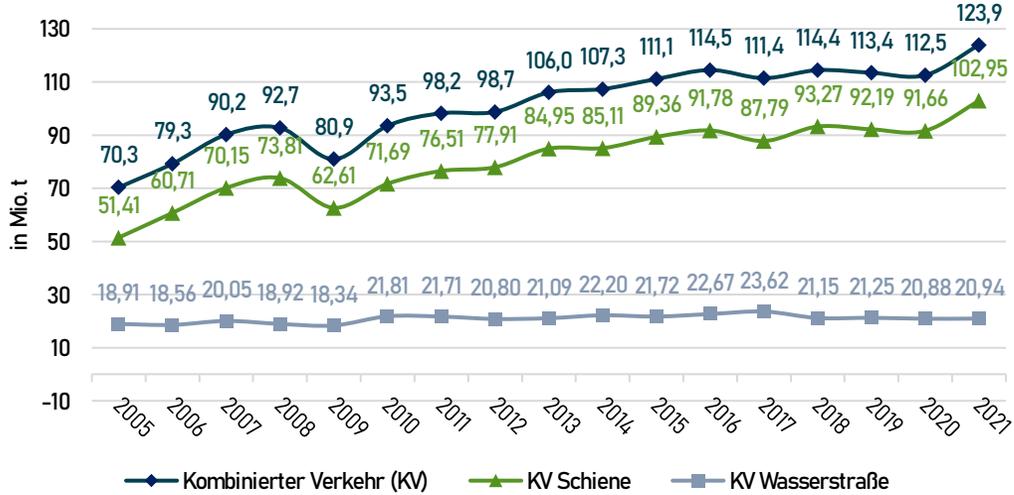


KV-Anteil an der gesamten Beförderungsmenge und -leistung in den relevanten Transportsegmenten Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt in Deutschland im Jahr 2021 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

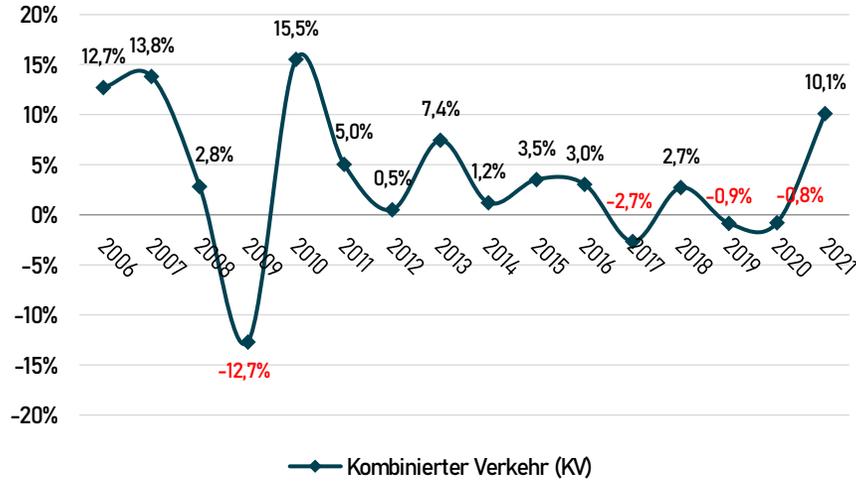


- **Im Jahr 2021 wies der Kombinierte Verkehr (KV) im Verkehrsträgervergleich neben dem Luftverkehr wiederholt die höchsten Steigerungsraten auf**
- Der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr stieg deutlich um +0,2% auf 2,7% mit einer Transportmenge von 123,9 Mio. t (Vergleich 2020: KV-Anteil = 2,5%, KV-Menge = 112,5 Mio. t)
- Bezogen auf die Beförderungsleistung stieg der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr um +0,4% auf 8,3% bei deutlich höherer Verkehrsleistung mit 58,3 Mrd. tkm (Vergleich 2020: KV-Anteil = 7,9%, KV-Leistung = 53,0 Mrd. tkm)
- Im relevanten Transportsegment Schienengüterverkehr konnte der KV Anteile gewinnen: KV Schiene: +1,0% (Menge) bzw. +0,8% (Leistung); der schienenseitige KV dominiert deutlich
- Im Transportsegment Binnenschifffahrt verlor der KV hingegen Anteile: KV Wasserstraße: -0,4% (Menge) bzw. -0,8% (Leistung)

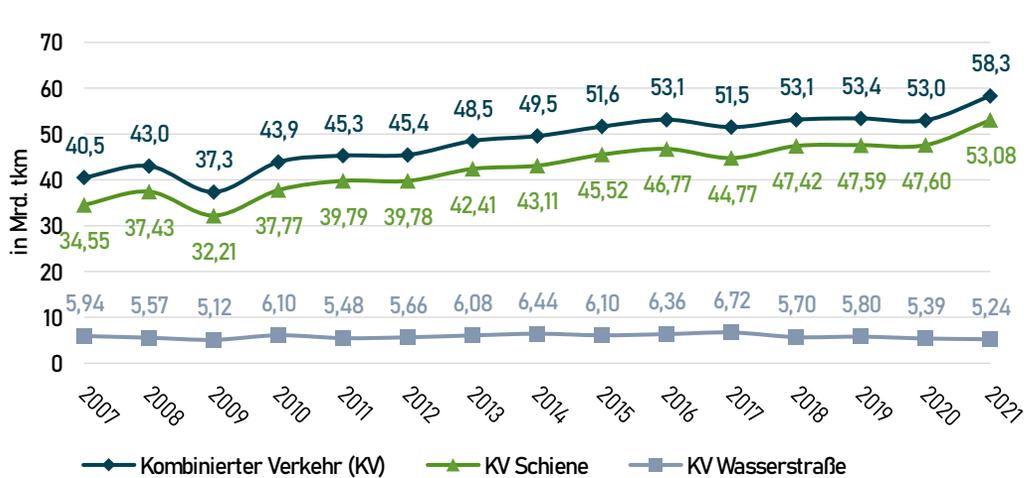
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in Deutschland von 2005 bis 2021
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



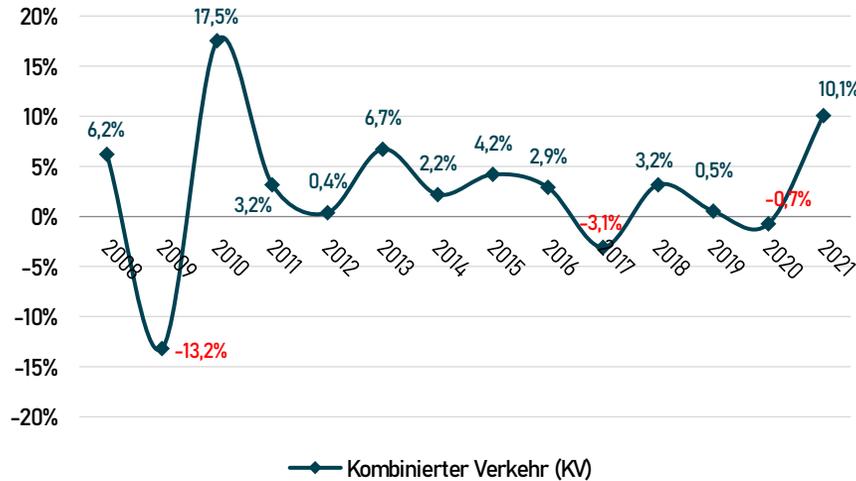
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in Deutschland von 2006 bis 2021, Veränderung zum Vorjahr (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Entwicklung der KV-Beförderungsleistung in Deutschland von 2007 bis 2021
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

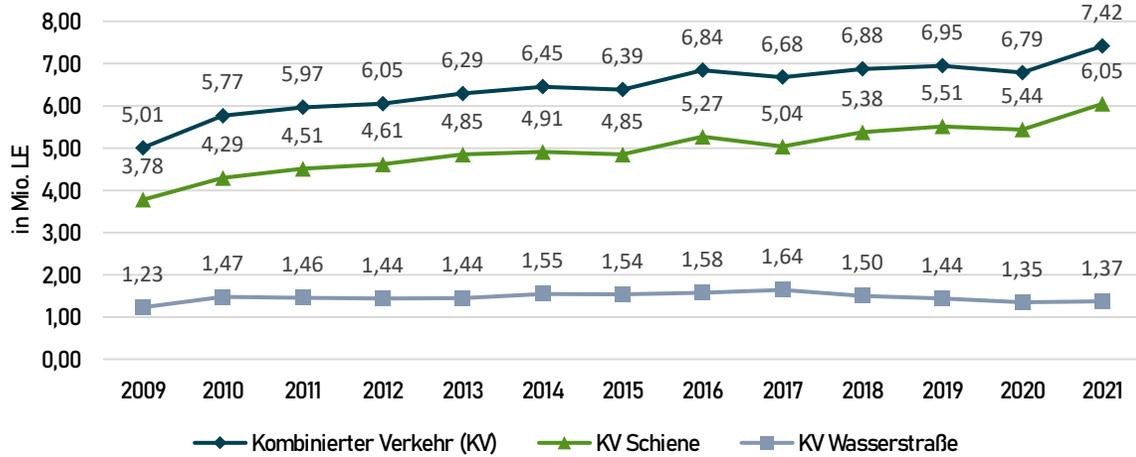


Entwicklung der KV-Beförderungsleistung in Deutschland von 2007 bis 2021, Veränderung zum Vorjahr (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

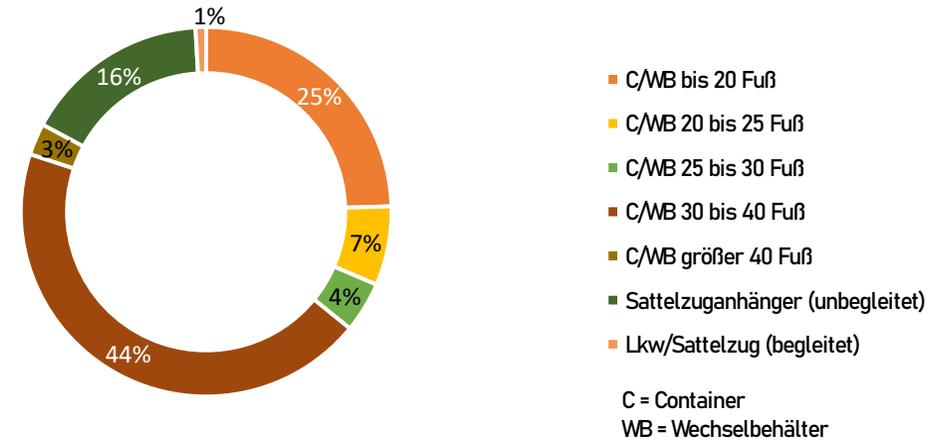


- 2021 verzeichnete der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland ein deutliches Plus von jeweils rd. +10,1% in der Verkehrsmenge sowie in der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr
- Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs wird maßgeblich durch den schienenseitigen KV beeinflusst, welcher eine stetige Wachstumskurve mit konjunkturbedingten Schwankungen aufweist
- In 2021 konnte der schienenseitige KV einen Zuwachs von +12,3% in der Beförderungsmenge und +11,5% in der Beförderungsleistung erzielen
- Die Entwicklung des wasserstraßenseitigen KV stagniert seit 2005 (Menge) bzw. 2007 (Leistung)
- In 2021 verzeichnet der wasserstraßenseitige KV ein Plus von +0,3% in der Beförderungsmenge sowie einen Rückgang von -2,8% in der Beförderungsleistung

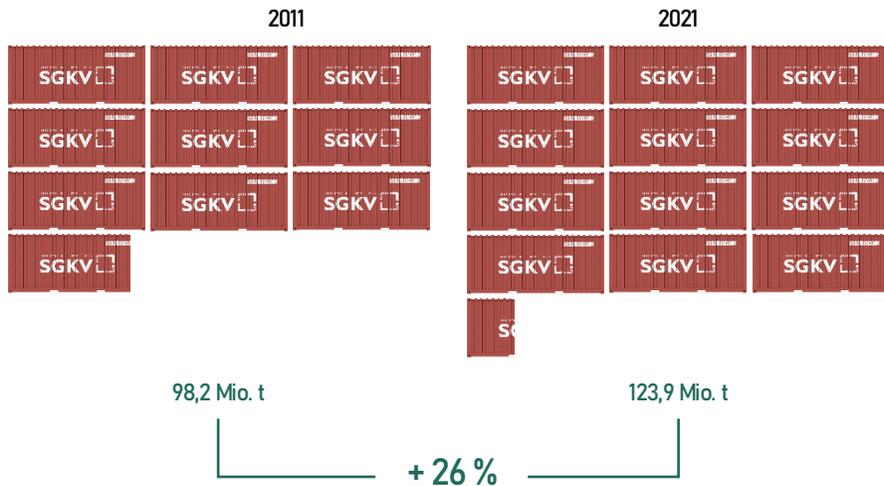
Entwicklung der Anzahl der Ladeeinheiten im schienen- und wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Anteil der Ladeeinheitentypen und -klassen an der Anzahl beförderter Ladeeinheiten im Kombinierten Verkehr in Deutschland im Jahr 2021 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

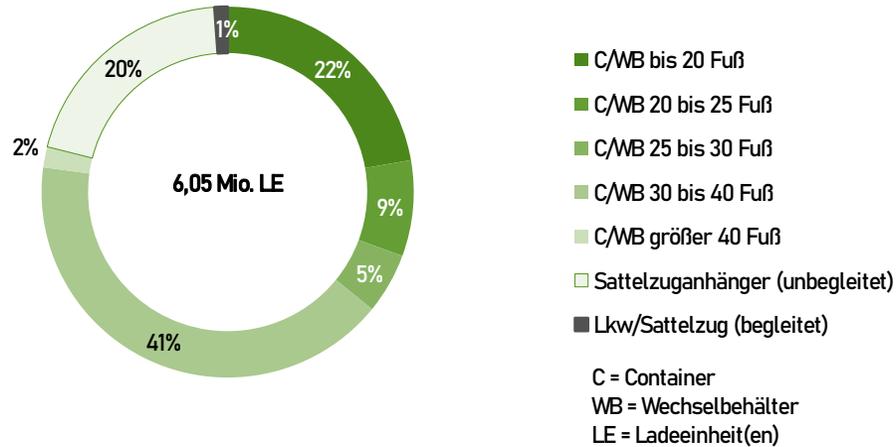


Zuwachs der Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr in Deutschland innerhalb der letzten 10 Jahre (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

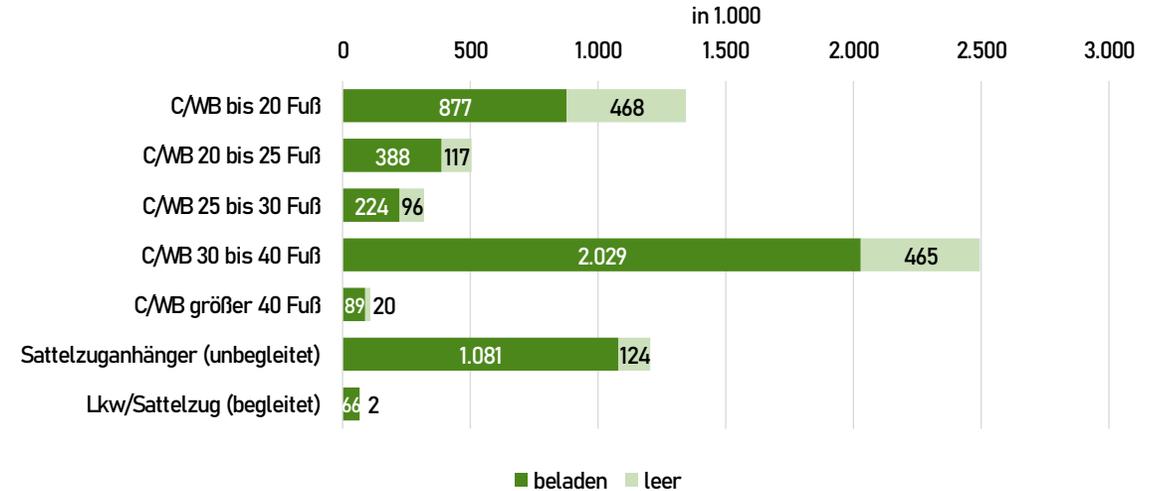


- 2021 war ein Anstieg der Anzahl der Ladeeinheiten sowohl im schienenseitigen als auch im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland zu verzeichnen
- Den höchsten Anteil an den Ladeeinheiten im KV in Deutschland nehmen weiterhin 40 Fuß Standard-Container mit 44% im Jahr 2021 ein, gefolgt von 20 Fuß Standard-Containern mit 25% und Sattelaufleger mit 16 %
- Die Beförderungsmenge im KV stieg innerhalb der letzten 10 Jahre um rd. +26%
- Der KV ist ein multimodales Transportsystem und daher von Entwicklungen in mehreren Verkehrsbereichen abhängig (siehe auch intermodal-info.com, intermodal-map.com und syslog.plus)

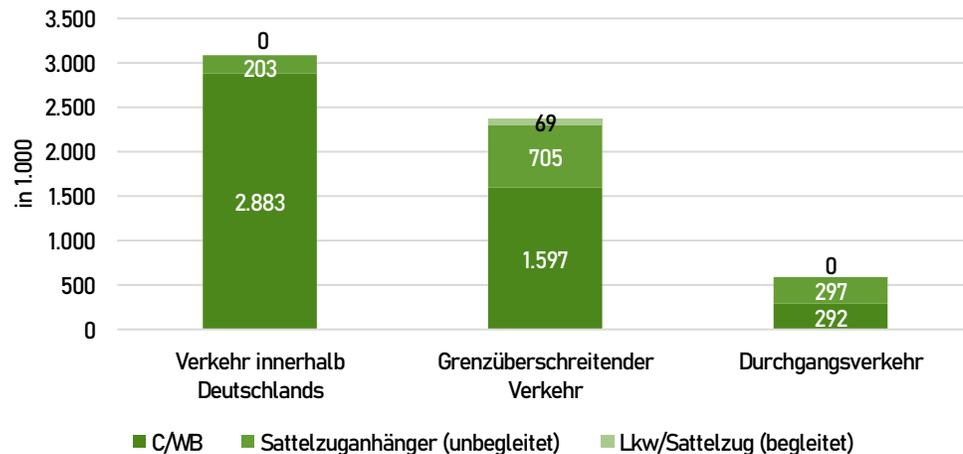
Anteil der Ladeeinheiten im KV Schiene in Deutschland, bezogen auf die Anzahl der Ladeeinheiten im Jahr 2021 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Einheiten im KV Schiene in Deutschland je Ladeeinheit und Zustand (beladen/ leer) im Jahr 2021 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

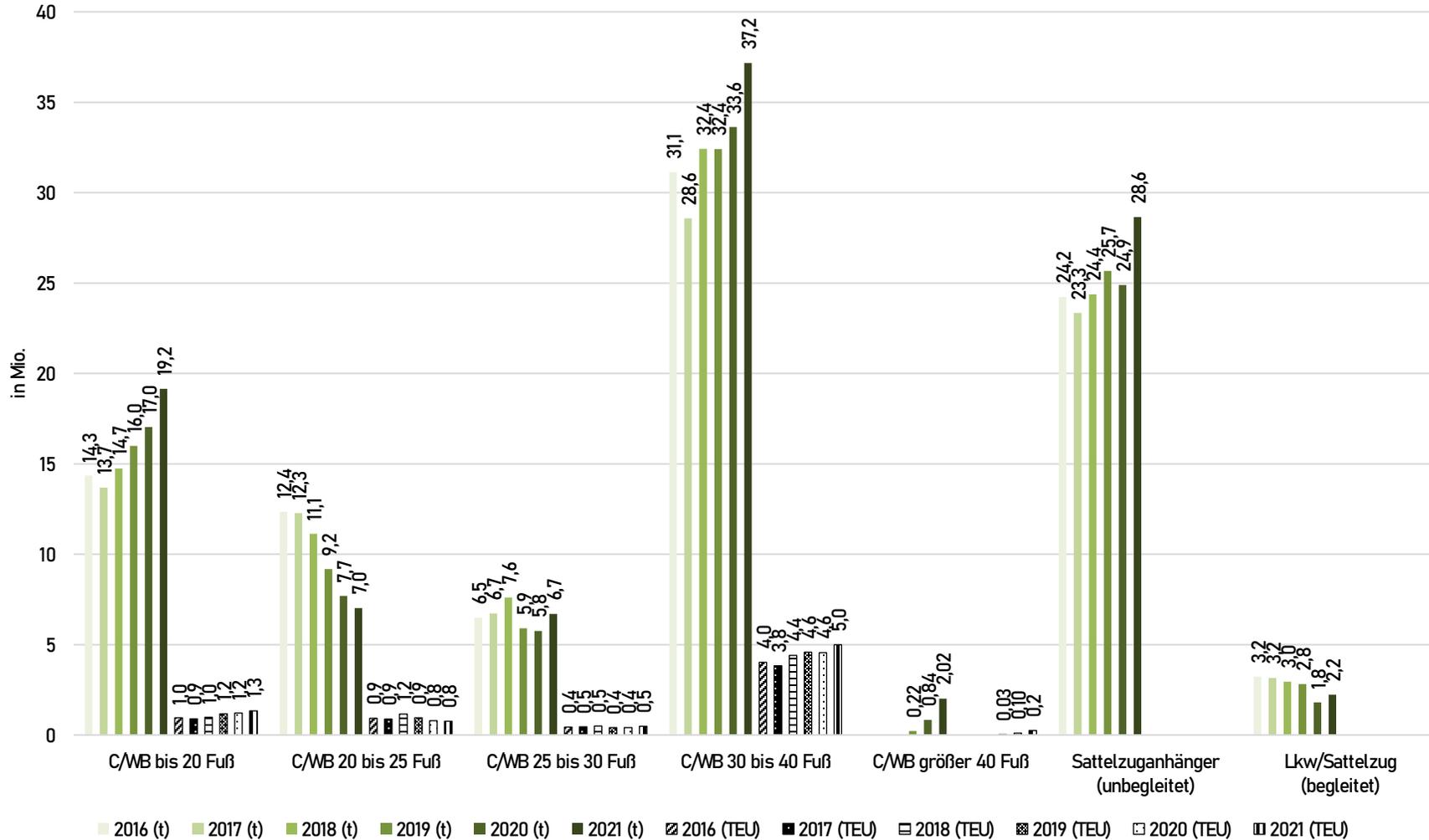


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im KV Schiene in Deutschland im Jahr 2021 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



- Im Jahr 2021 wurden rd. 4,8 Mio. C/WB (79%), rd. 1,2 Mio. Sattelzuganhänger (20%) und rd. 69 Tsd. Lkw/Sattelzüge (1%) im schienenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland transportiert
- Der Anteil der Sattelzuganhänger stieg um +1% zu Ungunsten der C/WB im Vergleich zum Vorjahr
- Die C/WB-Standardgrößen 40 Fuß und 20 Fuß dominieren den schienenseitigen KV mit einem Anteil von insg. 63% im Jahr 2021, gefolgt von Sattelzuganhängern mit 20%
- Der Anteil leerer Ladeeinheiten im C/WB-Transport lag im Jahr 2021 bei 24%
- Wesentlich geringer war der Transportanteil leerer Ladeeinheiten bei Sattelzuganhängern (10%) und Lkw/Sattelzügen (3%)
- Der intermodale Binnenverkehr ist hauptsächlich durch den Transport von Containern und Wechselbehältern geprägt (2021: 93%), wohingegen im grenzüberschreitenden schienenseitigen KV vermehrt Sattelzuganhänger und Lkw/Sattelzüge eingesetzt werden (2021: 33%); im Durchgangsverkehr lag der Anteil der Sattelzuganhänger bei 50% im Jahr 2021
- Im Vergleich zum Vorjahr konnten im Jahr 2021 in allen Hauptverkehrsverbindungen im schienenseitigen KV in Deutschland Zuwächse erzielt werden: Binnenverkehr +14%, grenzüberschreitender Verkehr +8%, Durchgangsverkehre +10%

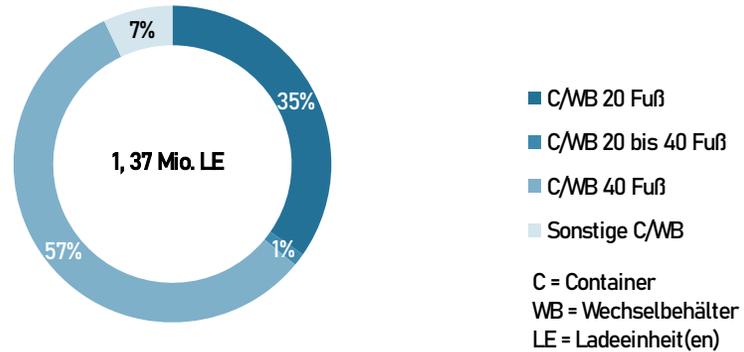
Entwicklung des schienenseitigen Kombinierten Verkehrs in Deutschland nach Ladungsmerkmalen in Tonnen (t) und Twenty-Foot Equivalent Unit (TEU)
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



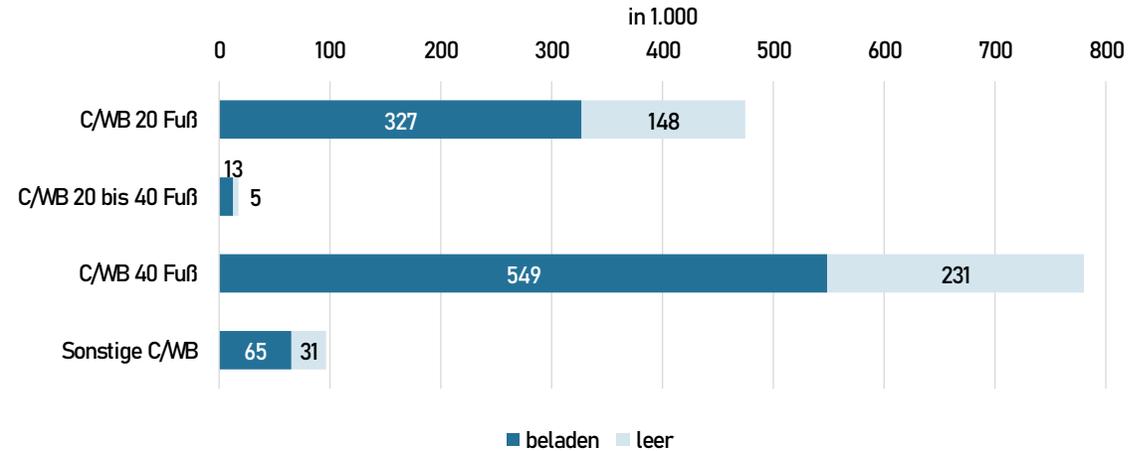
C = Container
WB = Wechselbehälter

- Im Jahr 2021 verzeichneten folgende C/WB-Typen wiederholt ein deutliches Plus im Vergleich zum Vorjahr:
 - C/WB bis 20 Fuß: +12,4% (t) bzw. +10,5% (TEU)
 - C/WB 30-40 Fuß: +10,5% (t) bzw. +9,5% (TEU)
 - C/WB größer 40 Fuß: +140,5% (t) bzw. +147,1% (TEU), eine wiederholt enorme Steigerung im Vergleich zum Vorjahr
- Die im Vorjahr deutlich rückläufige Zahl beim Transport via Lkw/Sattelzug (begleitet) mit -35,6% (t) wurden in 2021 durch ein Plus von +23,1% (t) etwas abgeschwächt
- Ebenfalls sanken wiederholt die transportierten Mengen via C/WB 20 bis 25 Fuß mit -8,7% (t) bzw. -5,0% (TEU) im Vergleich zum Vorjahr
- Ein deutliches Plus konnte in den beförderten Gütermengen via Sattelzuganhänger (unbegleitet) mit +15,1% (t) in 2021 erzielt werden
- Bei Betrachtung aller C/WB im schienenseitigen KV im Jahr 2021 resultierte ein Zuwachs von 7,1 Mio. Tonnen (+11,0%) sowie 0,7 Mio. TEU (+10,3%) im Vergleich zum Vorjahr

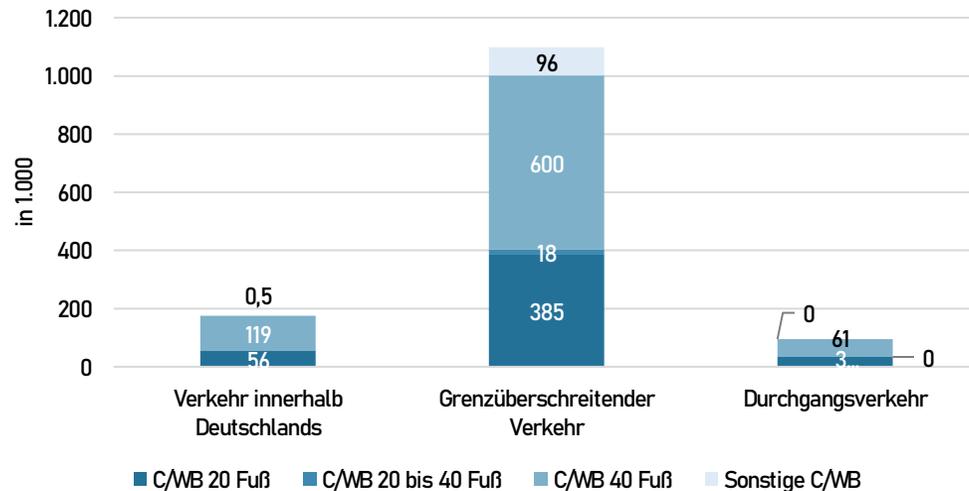
Anteil der Ladeeinheiten im KV Wasserstraße in Deutschland, bezogen auf die Anzahl der Transporteinheiten im Jahr 2021 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im KV Wasserstraße in Deutschland je Ladeeinheit und Zustand (beladen/ leer) im Jahr 2021 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

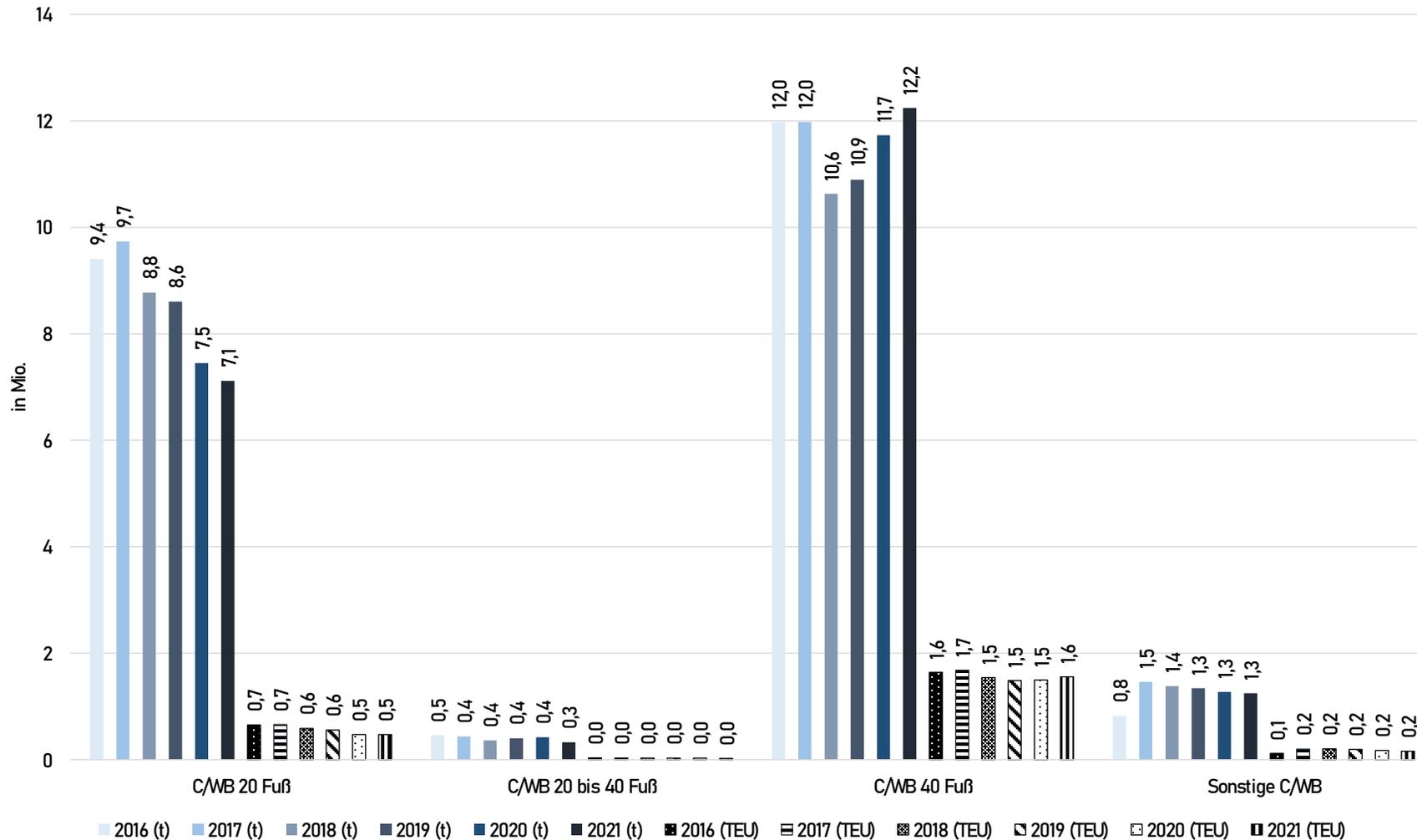


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im KV Wasserstraße in Deutschland im Jahr 2021 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



- Im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland kommen hauptsächlich 40 Fuß C/WB und 20 Fuß C/WB zum Einsatz; ihr Anteil lag im Jahr 2021 mit 92% um rd. ein Prozent höher als im Vorjahr
- Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Anteil von 40 Fuß C/WB um +3,9% auf 780.028 Einheiten; der Anteil von 20 Fuß C/WB stagnierte bei 474.662 LE im Jahr 2021
- Im wasserstraßenseitigen KV finden deutlich mehr Leercontainertransporte statt als im schienenseitigen KV
- Im Jahr 2021 wurden 30% der Ladeeinheiten leer transportiert
- Wasserstraßenseitiger KV findet hauptsächlich bei grenzüberschreitenden Verkehren statt
- Im Jahr 2021 betrug der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs 80%, Binnenverkehre 13% und Durchgangsverkehre 7%

Entwicklung des wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehrs in Deutschland nach Ladungsmerkmalen in Tonnen (t) und Twenty-Foot Equivalent Unit (TEU) (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

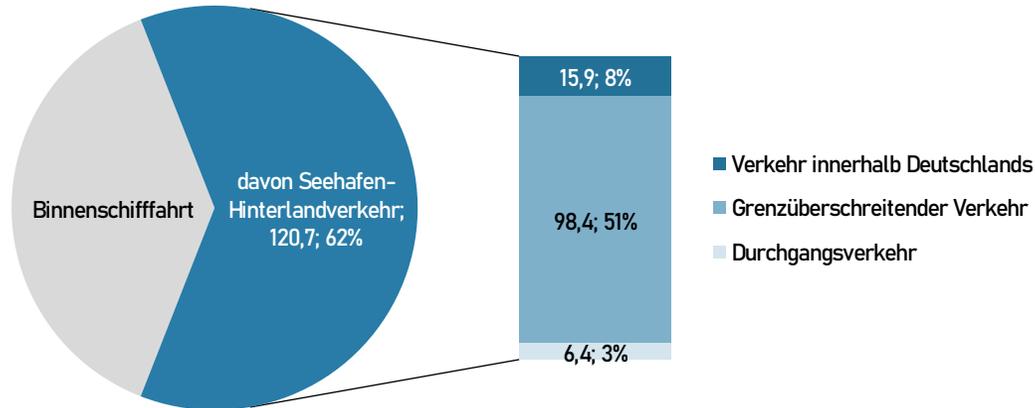


C = Container
WB = Wechselbehälter

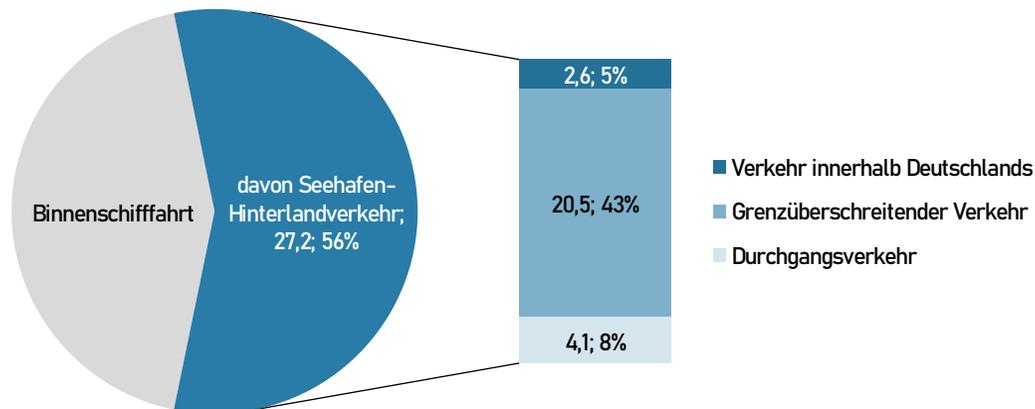
- Im Jahr 2021 sank die beförderte Tonnage in 20 Fuß C/WB um -4,5%; die Menge beförderter TEUs blieb zum Vorjahr konstant; seit 2017 ist ein stetiger Verlust wasserstraßenseitig transportierter Mengen via 20 Fuß C/WB zu beobachten
- Mit C/WB 20 bis 40 Fuß wurde im Vergleich zum Vorjahr ein Minus von -21,7% in den transportierten Mengen sowie ein Minus von -18,1% in den beförderten TEUs eingefahren; diese Ladeeinheitsgrößen werden im Vergleich zu den anderen Ladeeinheitenklassen weniger im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland eingesetzt
- Demgegenüber stiegen die transportierten Mengen in 40 Fuß C/WB im Vergleich zum Vorjahr um +4,3%; bei den beförderten TEUs um +3,9%
- Die Beförderungsmenge in sonstige C/WB sank 2021 um -1,7%; bei den beförderten TEUs um -10,1%

Wasserstraßenseitiger Kombiniertes Verkehr

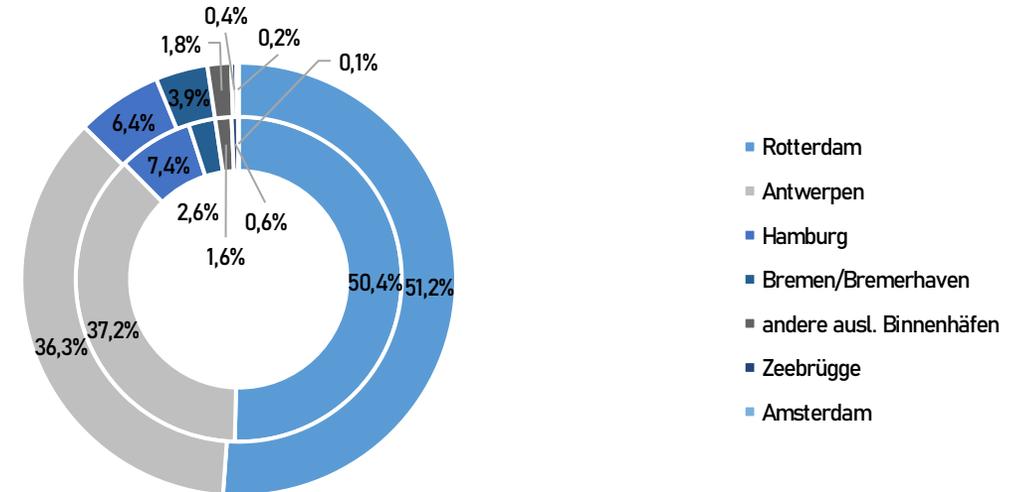
Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsmenge (in Mio. t) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2021 (Daten: BAG/Destatis 2022, Darstellung: SGKV)



Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsleistung (in Mrd. tkm) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2021 (Daten: BAG/Destatis 2022, Darstellung: SGKV)



Seehafen-Hinterlandverkehr von/nach deutschen Binnenhäfen in den Jahren 2020 (Innenring) und 2021 (Außenring) in 1.000 TEU (Daten: BAG/Destatis 2022, Darstellung: SGKV)



- In der Binnenschifffahrt entfielen 62% der Verkehrsmenge und 56% der Verkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen auf den Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2021
- Im Vergleich zu 2020 stieg die Verkehrsmenge im Seehafen-Hinterlandverkehr in 2021 um +3%; die Verkehrsleistung stagnierte
- Die Transportmenge im wasserstraßenseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr konnte in allen Hauptverkehrsverbindungen im Jahr 2021 Zuwächse verzeichnen; der größte Zuwachs wurde 2021 im grenzüberschreitenden Verkehr mit +9,7% erzielt
- Der grenzüberschreitende Seehafen-Hinterlandverkehr auf deutschen Wasserstraßen nimmt den größten Anteil ein und ist weiterhin vorwiegend auf die Seehäfen Rotterdam (2021: 51,2%) und Antwerpen (2021: 36,3%) ausgerichtet
- Hamburg ist weiterhin drittstärkster Seehafen für den wasserstraßenseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr mit deutschen Binnenhäfen (2021: 6,4%)
- Rotterdam (+3,6%), Bremen/Bremerhaven (+49,4%), Amsterdam (+150%) und andere ausl. Binnenhäfen (+10,9%) wiesen im Jahr 2021 Zuwächse in den transportierten TEUs auf; dahingegen verzeichneten die Häfen Antwerpen (-0,6%), Hamburg (-12,1%) und Zeebrügge (-37,7%) Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen				Verkehrsleistung			
	2021 in Mio. t	2022 in Mio. t	2024 in Mio. t	Entw. in % 2021-2024	2021 in Mrd. tkm	2022 in Mrd. tkm	2024 in Mrd. tkm	Entw. in % 2021-2024
Eisenbahnverkehr ¹⁾	378,9	378,8	386,8	2,1	129,9	130,5	135,2	4,1
dar. KV Schiene	111,2	112,0	118,5	6,6	59,0	59,8	63,8	8,1
Binnenschifffahrt	195,1	188,3	189,9	-2,7	48,2	46,3	47,0	-2,5
Seeverkehr ²⁾	284,8	282,7	285,8	0,4	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Luftfracht ³⁾	5,4	5,1	5,2	-3,7	1,8	1,7	1,7	-5,6
Rohrfernleitungen ⁴⁾	79,6	86,7	87,0	9,3	15,7	17,7	17,7	12,7
Straßenverkehr ⁵⁾	3.687,2	3.671,8	3.721,9	0,9	506,1	505,3	519,1	2,6

1) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, einschl. der Verkehre, die bisher noch nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen ("Verkehr aktuell" und "Verkehr im Überblick"), sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden

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

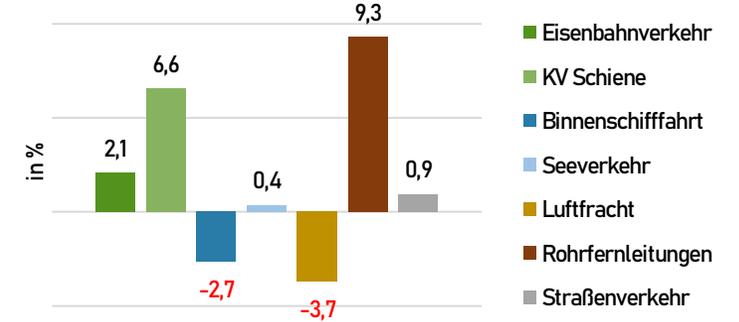
3) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

4) Nur Rohölleitungen

5) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

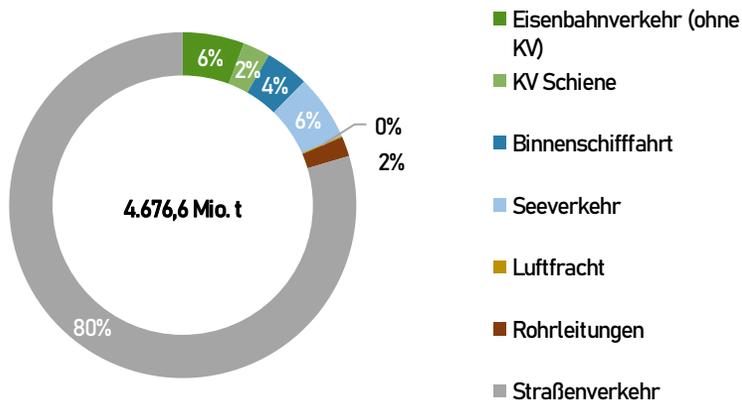
Quelle: Intraplan Consult GmbH: "Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Sommer 2022", Bericht im Auftrag des BMDV, München/Köln, Okt. 2022

Prognostizierte Entwicklung im Güterverkehr in Deutschland 2021 bis 2024, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Intraplan Consult GmbH 2022, Darstellung: SGKV)

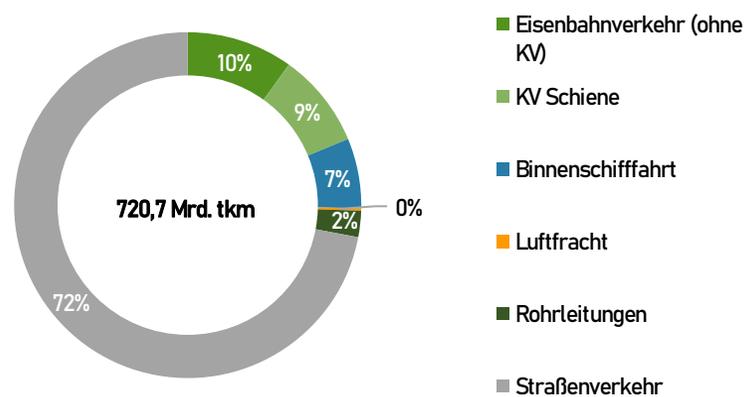


Bis 2024 wird im schienenseitigen Kombinierten Verkehr die zweithöchste Wachstumsrate von allen Verkehrsträgern erwartet

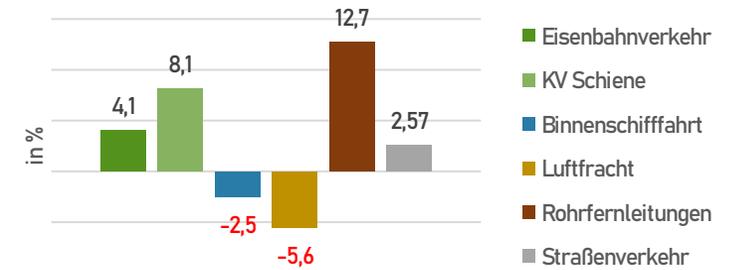
Prognostizierter Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2024, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Intraplan Consult GmbH 2022, Darstellung: SGKV)



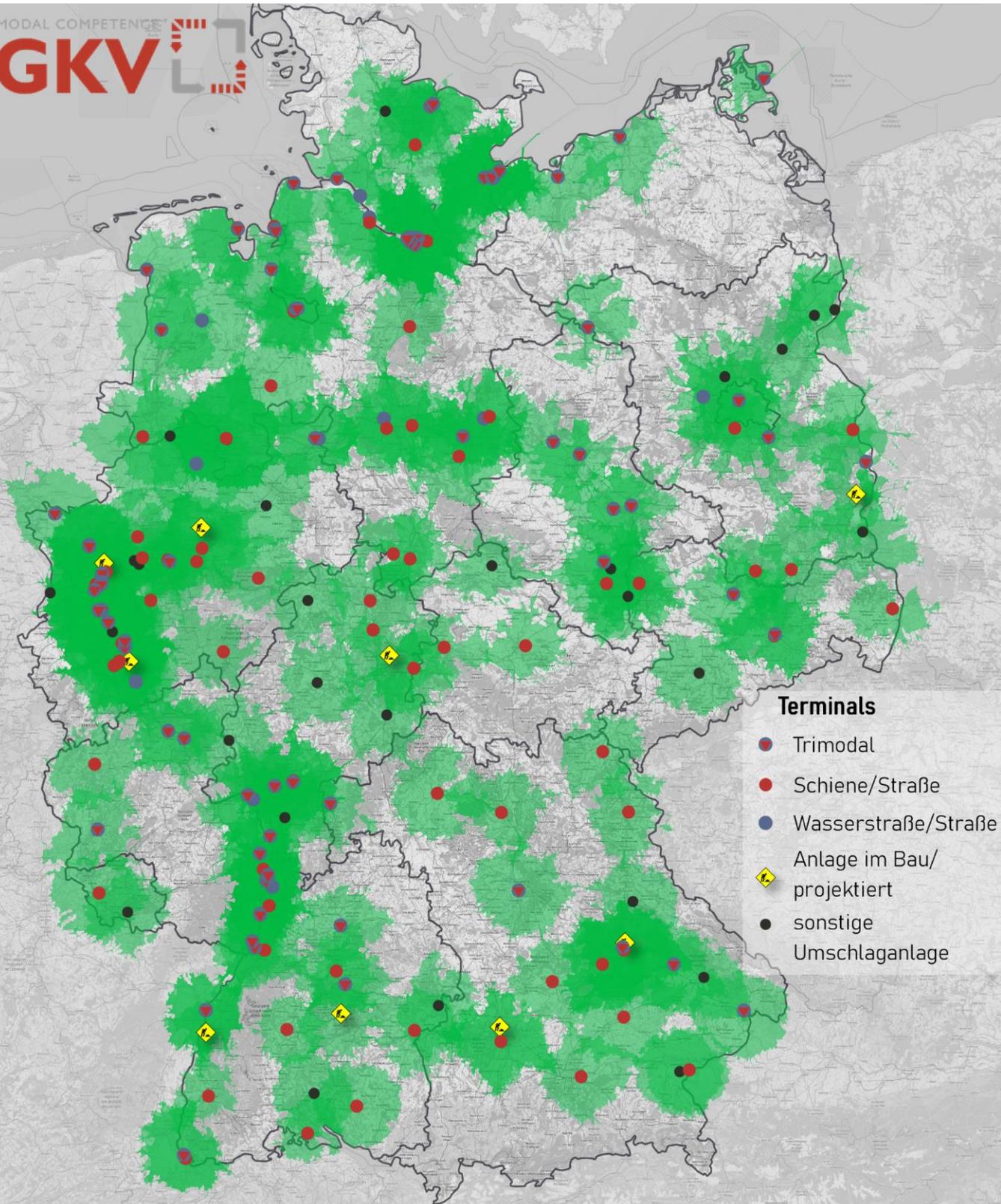
Prognostizierter Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2024, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Intraplan Consult GmbH 2022, Darstellung: SGKV)



Prognostizierte Entwicklung im Güterverkehr in Deutschland 2021 bis 2024, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Intraplan Consult GmbH 2022, Darstellung: SGKV)

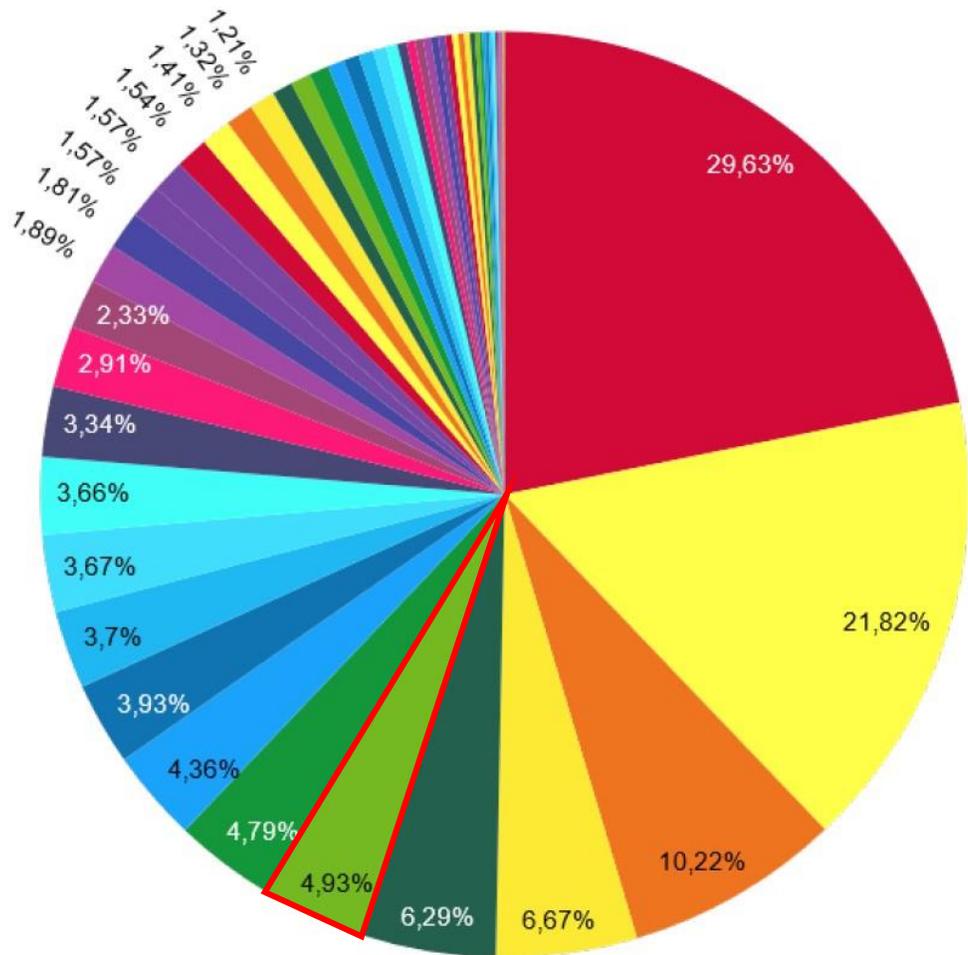


Exkurs I: Erreichbarkeit von KV-Terminals innerhalb von 60 Minuten Fahrtzeit im straßenseitigen Vor- und/ oder Nachlauf



Exkurs II: Mittelbedarfe für Investitionen in KV-Umschlaganlagen bis 2031

Sonstige Bewilligungen
2023 | Ausgaben | Einzelplan | Soll
Betrag (in Tausend Euro): 1.272.354
Anteil an Gesamthaushalt: 0,27%
Anteil an Bundesministerium für Digitales und Verkehr: 3,58%
© 2023 Bundesministerium der Finanzen



Betrag in tausend Euro	Anteil an Summe pos. Posten	Posten unterhalb von: Sonstige Bewilligungen
377.000	29,63%	Reduzierung Trassenpreise im Schienengüterverkehr
277.662	21,82%	Finanzhilfen an die Länder für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm "Stadt und Land"
130.000	10,22%	Reduzierung der Trassenpreise im Personenfernverkehr
84.850	6,67%	Reduzierung Anlagenpreise im Schienengüterverkehr
80.000	6,29%	Förderung des Einzelwagenverkehrs
62.700	4,93%	Zuschüsse an private Unternehmen für Investitionen in den Kombinierten Verkehr
61.000	4,79%	Maßnahmen zur Digitalisierung Kommunaler Verkehrssysteme
55.500	4,36%	Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs - Zuschüsse an Länder und sonstige juristische Personen des öffentlichen Rechts

Vollständige Legende mit den weiteren Positionen siehe Bundeshaushalt, Haushaltsstelle 1210
Link: <https://www.bundeshaushalt.de/DE/Bundeshaushalt-digital/bundeshaushalt-digital.html>

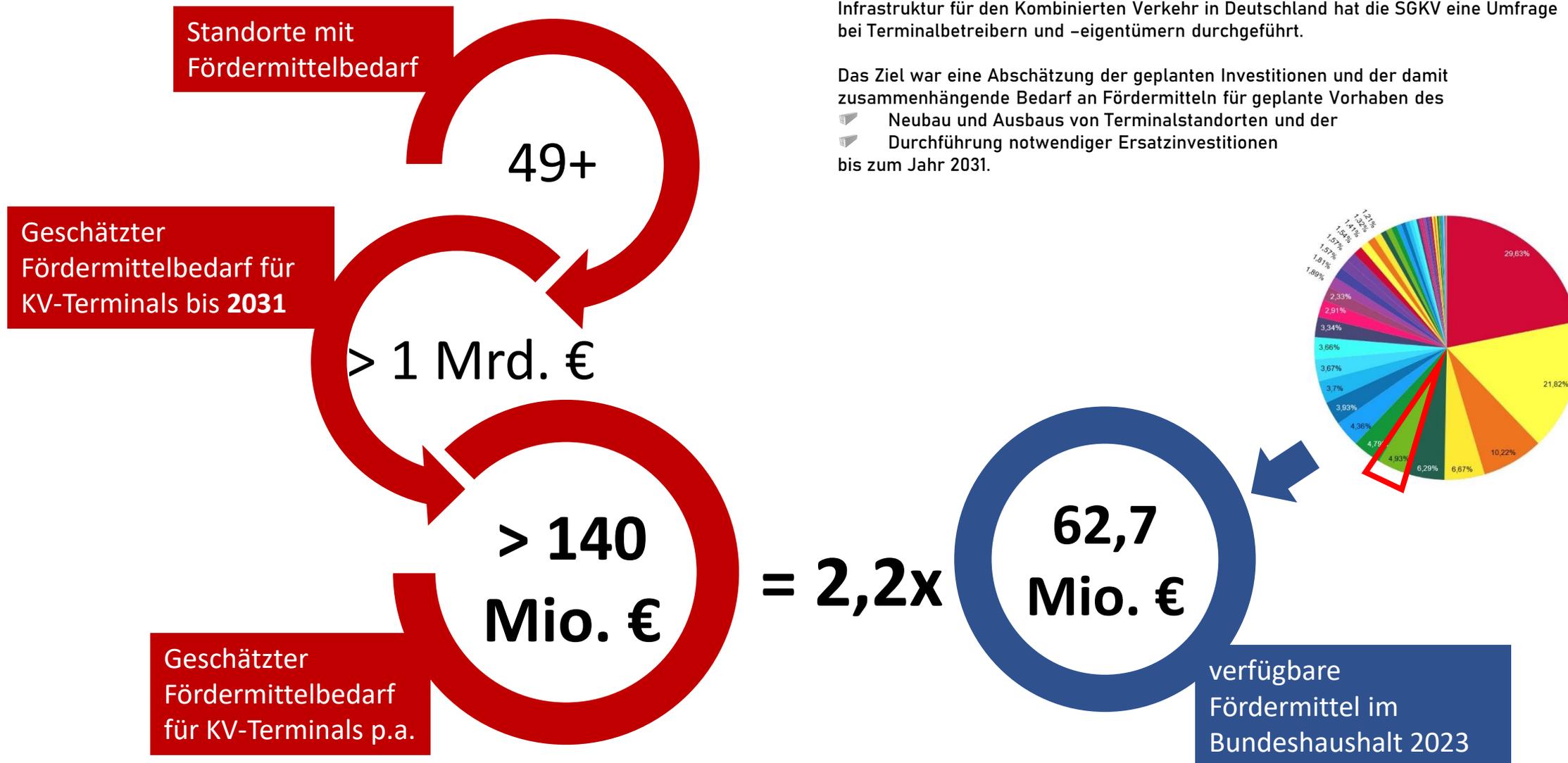
Exkurs II: Mittelbedarfe für Investitionen in KV-Umschlaganlagen bis 2031

Antworten von 25 Unternehmen

Vor dem Hintergrund des Inkrafttretens der neuen KV-Förderrichtlinie sowie der unzureichenden Mittelallokation für eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr in Deutschland hat die SGKV eine Umfrage bei Terminalbetreibern und -eigümern durchgeführt.

Das Ziel war eine Abschätzung der geplanten Investitionen und der damit zusammenhängende Bedarf an Fördermitteln für geplante Vorhaben des

- ▮ Neubau und Ausbaus von Terminalstandorten und der
- ▮ Durchführung notwendiger Ersatzinvestitionen bis zum Jahr 2031.



Kontakt

SGKV e.V. – Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr

Westhafenstraße 1 | 13353 Berlin

T +49 30 206 1376 0

F +49 30 206 1376 17

www.sgkv.de

Bearbeitung: Diana Fieberg

Fragen zum Bericht bitte an dfieberg@sgkv.de

Unsere KV-Tools:

[Intermodal Map](#)

[Intermodal Info](#)

[SYSLOG plus](#)

[Intermodal Stat](#)

Folgen Sie uns auf:

[LinkedIn](#)

[Twitter](#)

[YouTube](#)

Praxisleitfaden für den Kombinierten Verkehr unter sgkv.de/der-kombinierte-verkehr/zugang-zu-kv/

**KV funktioniert
nur gemeinsam**

