

ZAHLEN UND FAKTEN 2023



Kombinierter Verkehr
Berichtsjahr 2022

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 2023“ für das Berichtsjahr 2022 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** zeigt eine grafische Aufschlüsselung der Baukostenzuschüsse an private Unternehmen für Investitionen zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs von 1998 bis 2022 (Ist) bzw. bis 2024 (Soll). Berücksichtigt wurden die Bundeshaushaltspläne seit 1998.

Im **Exkurs II** sind die Anteile der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in Deutschland abgebildet. Konkret werden hier die Anteile an den CO₂-e Emissionen nach Verkehrsart und Verkehrsträger für 2020 aus aktuellen Berechnungen des UBA und DLR abgeleitet.

Das Jahr 2022 brachte eine Vielzahl an Herausforderungen für den Güterverkehr in Deutschland mit sich, maßgeblich ausgelöst durch den Ukraine-Krieg und Friktionen in globalen Lieferketten. Nach den Zuwächsen des Güterverkehrs in Deutschland im Jahr 2021 verzeichneten fast alle Verkehrsbereiche sowohl in der Beförderungsmenge als auch Beförderungsleistung Verluste im Jahr 2022.

Der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland konnte im Verkehrsträgervergleich neben dem Verkehrsegment „Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)“ Zuwächse in der Verkehrsleistung (+1,6%) im Jahr 2022 erzielen. Die Beförderungsmenge im KV in Deutschland sank hingegen leicht um -0,4% im Vergleich zum Vorjahr. Dennoch konnte der KV seine Anteile am Gesamtgüterverkehr bezogen auf die Beförderungsleistung von 8,3% auf 8,4% ausbauen und bezogen auf die Beförderungsmenge mit 2,7% halten in 2022. Die Entwicklungen im KV sind maßgeblich auf den schienenseitigen KV zurückzuführen. Der Anteil des KV am gesamten Schienengüterverkehr wächst stetig. Im Jahr 2022 lag der Anteil des KV bei 40,6% an der Beförderungsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland. Dahingegen sind beim wasserstraßenseitigen KV seit 2017 Rückgänge sowohl in der Beförderungsmenge als auch -leistung zu verzeichnen. Im Jahr 2022 wies der wasserstraßenseitige KV ein deutliches Minus von -12,9% in der Beförderungsmenge sowie -12,3% in der Beförderungsleistung auf. Der Mengen-Anteil des wasserstraßenseitigen KV an der Binnenschifffahrt in Deutschland sank von 10,7% auf 9,7% in 2022; der Anteil an der Beförderungsleistung sank von 10,9% auf 10,4%. Entsprechend der Langfristprognose gilt der KV nach wie vor als Wachstumstreiber im Schienengüterverkehr mit einem prognostizierten enormen Zuwachs von +73% bis 2051. Dem KV wird bis 2025 die zweithöchste Wachstumsrate von allen Güterverkehrsträgern in Deutschland mit +5,3% in der Beförderungsmenge und +6,1% 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.

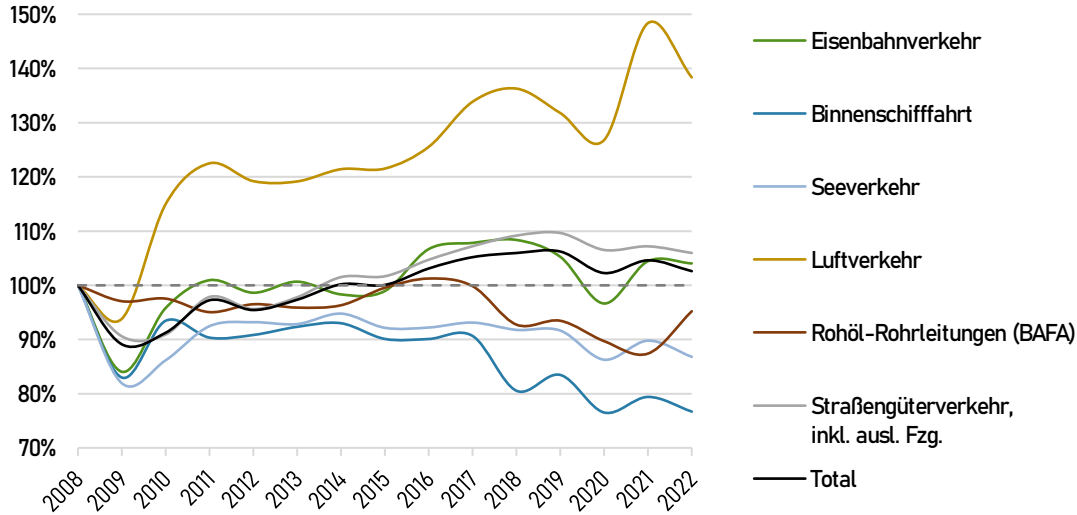
A blue ink signature of Clemens Bochynek.

Clemens Bochynek
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, SGKV e.V.

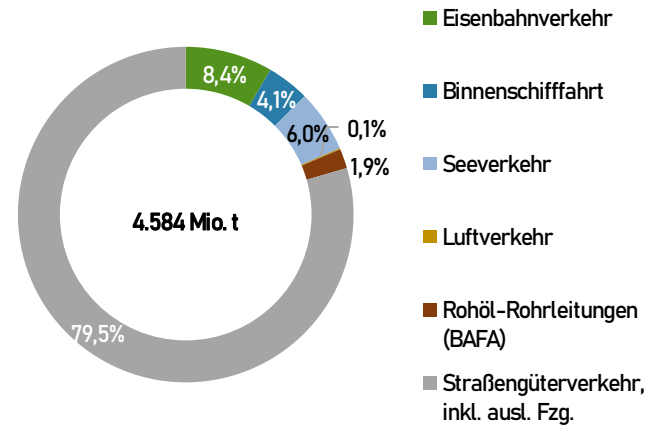
A blue ink signature of Diana Fieberg.

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 2022, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



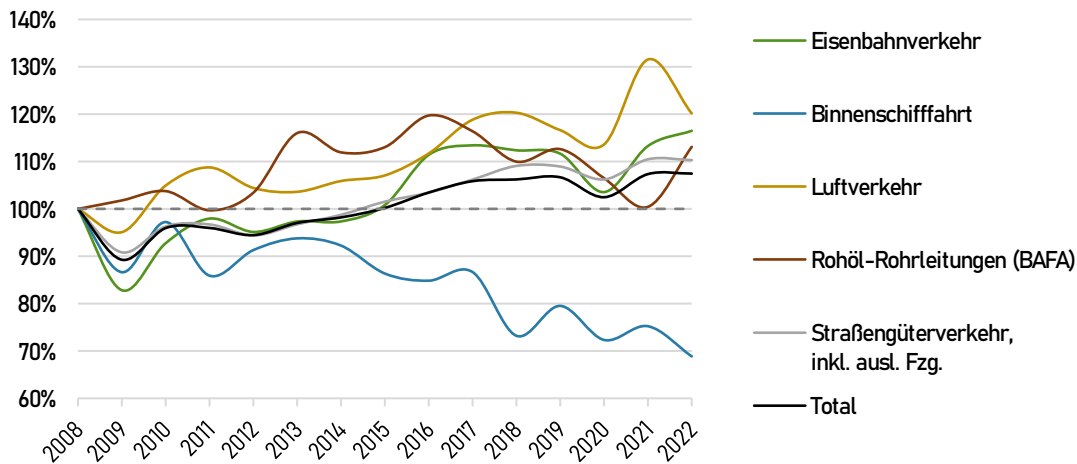
Maßgebliche Einflussfaktoren 2022:

- Anhaltende Corona-Pandemie
- Ukraine-Krieg
- Friktionen in globalen Lieferketten
- Rückgänge in der chemischen Industrie, Metallerzeugung und -verarbeitung, Baugewerbe
- Zuwächse im Dienstleistungssektor

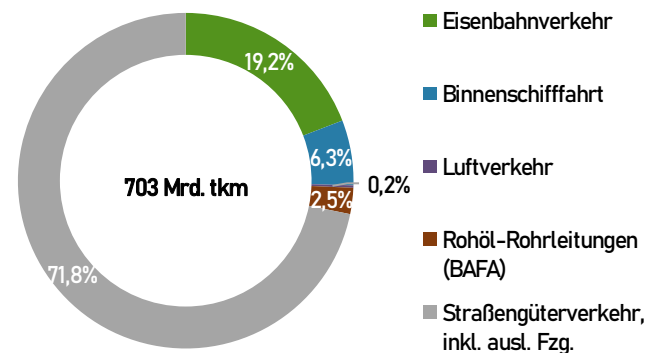
Folgen für den Güterverkehr 2022:

- Verkehrsmengenrückgang um -1,9%
- Verkehrsleistungszuwachs um +0,1%
- Alle dargestellten Verkehrsträger verzeichneten Abnahmen, mit Ausnahme des Verkehrsbereichs „Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)“ (+8,9% (Menge in t) bzw. +12,6% (Leistung in tkm)) und des Schienengüterverkehrs bezogen auf die Verkehrsleistung (+2,8%)

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



Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2022, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



- Die Beförderungsmenge sowie Beförderungsleistung in der Binnenschifffahrt liegen weiterhin deutlich unter dem Niveau der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009, mit sinkender Tendenz

- Die Anteile am Modal Split nach Transportmenge blieben unverändert zum Vorjahr
- Im Modal Split der Transportleistung gewann der Verkehrsbereich „Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)“ ein Prozent zu Ungunsten der Binnenschifffahrt

Verkehrsaufkommen in Mio. t	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Entw. in % 2021-2022	Entw. in % 2008-2022
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	386,22	-0,38	4,02
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	188,448	-3,41	-23,29
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	274,87	-3,33	-13,20
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	5,01	-6,74	38,36
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	86,72	8,93	-4,77
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	3.642,7	-1,15	5,95
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	4.583,96	-1,91	2,63

Verkehrsleistung in Mrd. tkm	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Entw. in % 2021-2022	Entw. in % 2008-2022
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	134,75	2,84	16,52
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	44,117	-8,47	-31,13
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	1,64	-8,66	20,13
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	17,723	12,61	13,10
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	504,80	-0,16	10,31
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	703,03	0,10	7,44

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

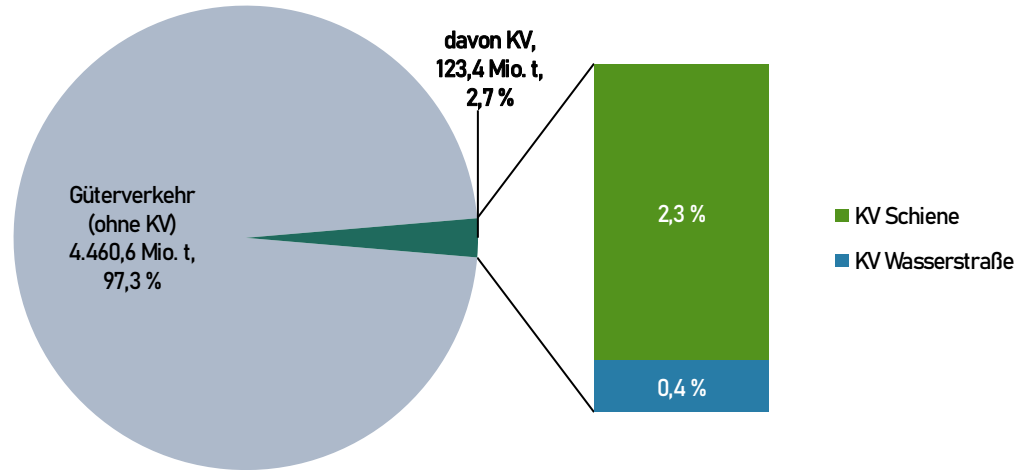
2) Ab 2010 neu konzipierte Berechnungsbasis zur Berechnung der für die Tonnenkilometer erforderlichen Entfernung

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

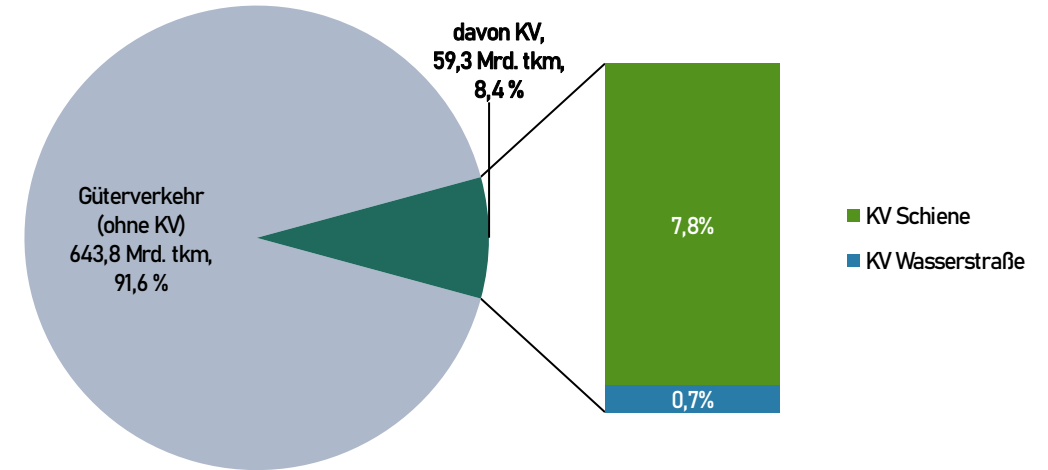
4) Deutsche und ausländische Lkw. Quellen: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Intraplan Consult GmbH, im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Bei den jeweils aktuellsten zwei Jahren handelt es sich um vorläufige Werte.

Quelle: Destatis 2023: Güterverkehr. Beförderungsmenge und Beförderungsleistung nach Verkehrsträgern.

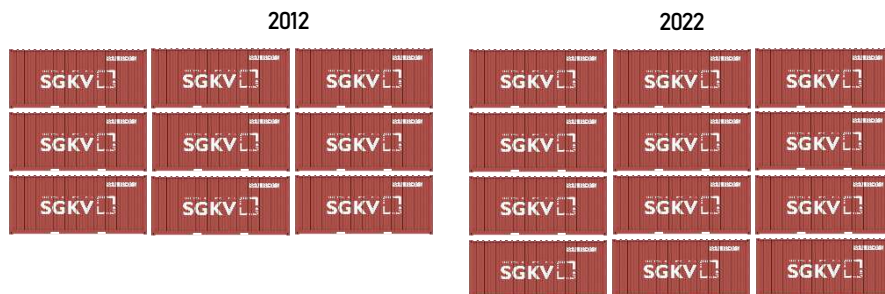
Anteil der KV-Beförderungsmengen am Gesamtgüterverkehr in Deutschland im Jahr 2022
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Anteil der KV-Beförderungsleistung am Gesamtgüterverkehr in Deutschland im Jahr 2022
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

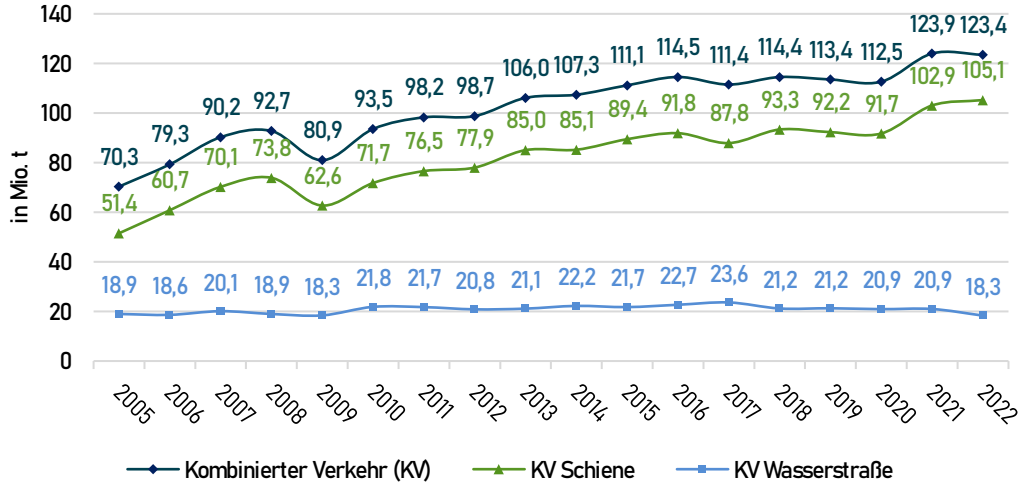


Zuwachs der Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr in Deutschland innerhalb der letzten 10 Jahre (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

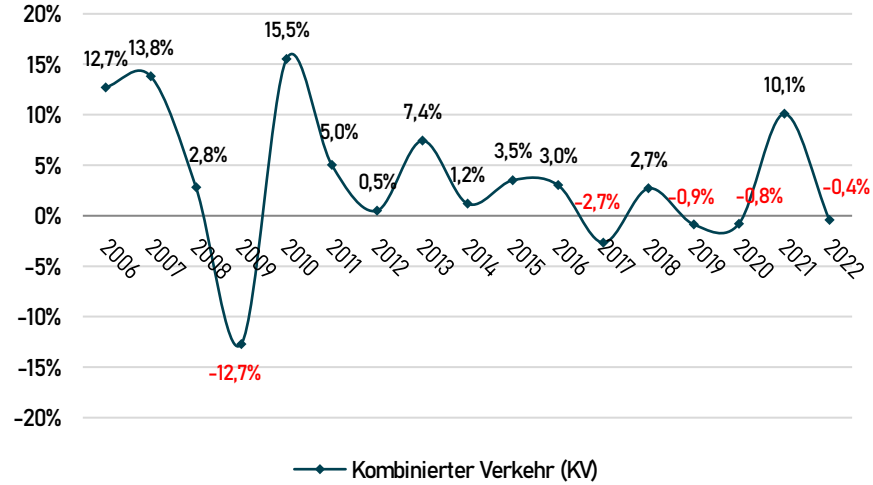


- Im Jahr 2022 wies der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland bezogen auf die Beförderungsleistung einen Zuwachs auf; die Beförderungsmenge war hingegen leicht rückläufig im Vergleich zum Vorjahr
- Der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr in Deutschland bezogen auf die Beförderungsmenge blieb im Vergleich zum Vorjahr stabil bei 2,7% mit 123,4 Mio. t
- Bezogen auf die Beförderungsleistung stieg der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr in Deutschland um +0,1% auf 8,4% mit 59,3 Mrd. tkm
- Die Beförderungsmenge im KV stieg innerhalb der letzten 10 Jahre um rd. +25%

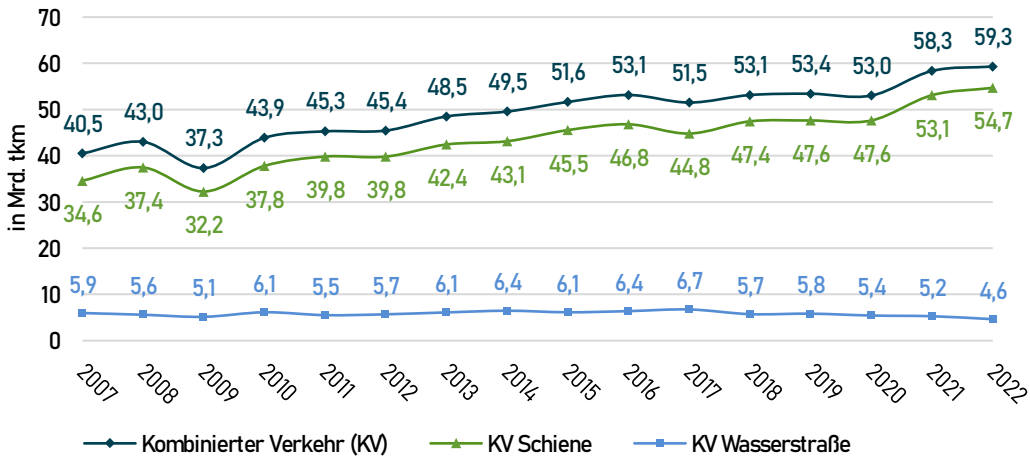
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in Deutschland von 2005 bis 2022
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



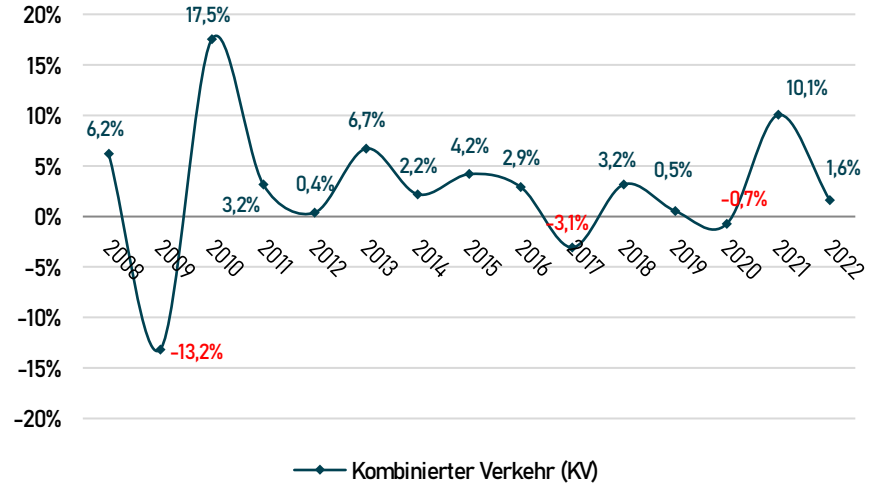
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in Deutschland von 2006 bis 2022, Veränderung zum Vorjahr (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Entwicklung der KV-Beförderungsleistung in Deutschland von 2007 bis 2022
(Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

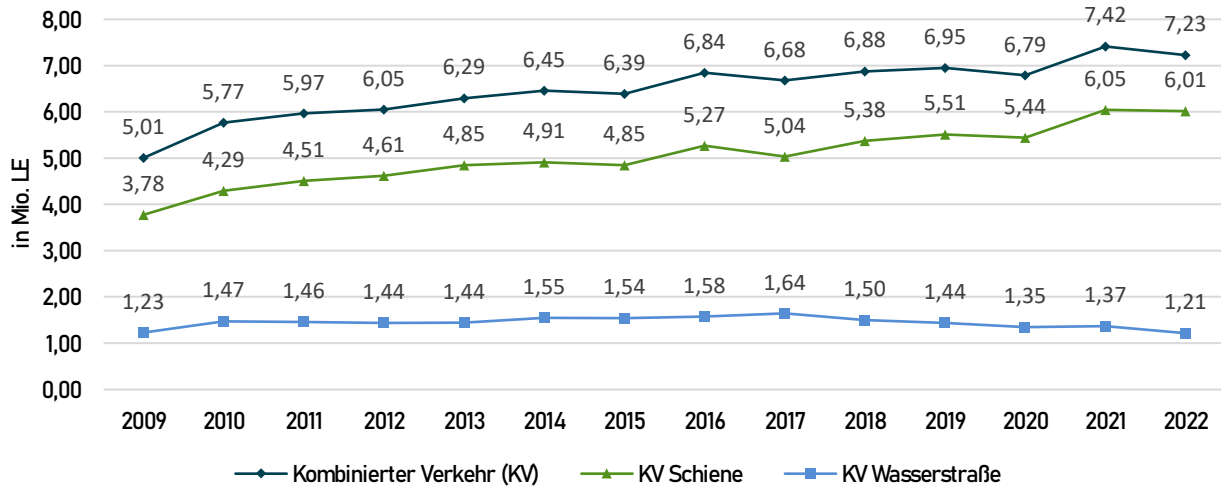


Entwicklung der KV-Beförderungsleistung in Deutschland von 2007 bis 2022, Veränderung zum Vorjahr (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



- 2022 verzeichnete der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland einen Rückgang von -0,4% in der Verkehrsmenge
- Die KV-Beförderungsleistung 2022 stieg hingegen um +1,6% gegenüber dem Vorjahr
- Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs wird maßgeblich durch den schienenseitigen KV beeinflusst, welcher eine stetige Wachstumskurve mit konjunkturbedingten Schwankungen aufweist
- In 2022 konnte der schienenseitige KV einen Zuwachs von +2,1% in der Beförderungsmenge und +3,0% in der Beförderungsleistung erzielen
- Die Entwicklung des wasserstraßenseitigen KV stagnierte von 2005 (Menge) bzw. 2007 (Leistung) bis 2017; seit 2017 ist ein Rückgang zu verzeichnen
- In 2022 verzeichnet der wasserstraßenseitige KV ein deutliches Minus von -12,9% in der Beförderungsmenge sowie -12,3% in der Beförderungsleistung

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



- In 2022 war ein Rückgang der Anzahl der Ladeeinheiten sowohl im schienenseitigen als auch im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland zu verzeichnen
- Der schienenseitige KV-Anteil am Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland betrug 2022 bezogen auf die Verkehrsmenge 27,2% und bezogen auf die Verkehrsleistung 40,6%; das bedeutet ein Plus von +0,6% (Menge) bzw. +0,1% (Leistung) im Vergleich zum Vorjahr
- In Bezug auf die Entwicklung des schienenseitigen KV am gesamten SGV in Deutschland ist seit 2005 ein stetiger Anstieg zu verzeichnen
- Der wasserstraßenseitige KV-Anteil an der Binnenschifffahrt in Deutschland sank 2022 deutlich um ein Prozent auf 9,7% bezogen auf die Verkehrsmenge; bei der Verkehrsleistung sank der KV-Anteil um -0,5% auf 10,4%

KV-Anteil an der gesamten Beförderungsmenge und -leistung in den relevanten Transportsegmenten Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt in Deutschland im Jahr 2022 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

Menge

27,2%

105,1 Mio. t



Leistung

40,6%

54,7 Mrd. tkm

9,7%

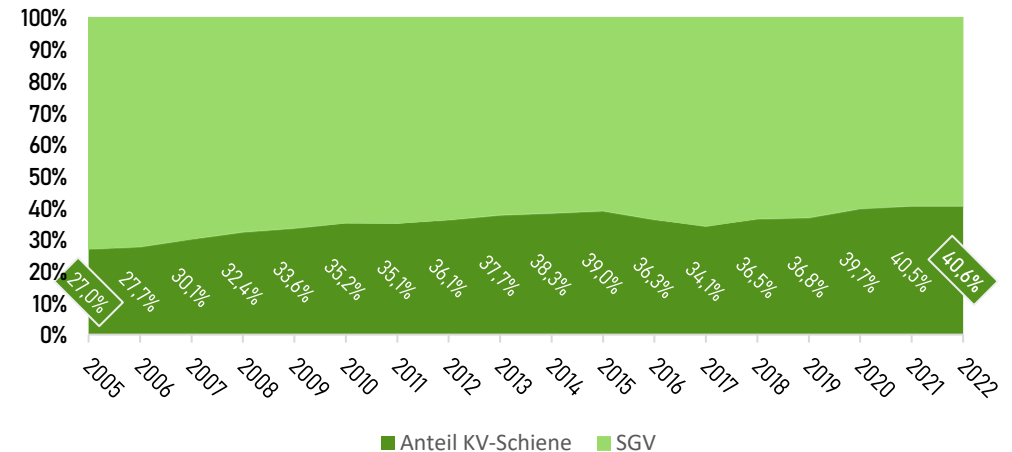
18,3 Mio. t



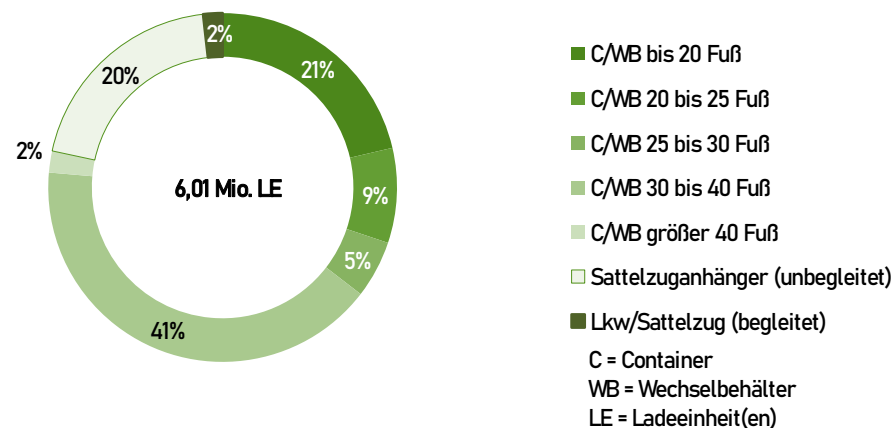
10,4%

4,6 Mrd. tkm

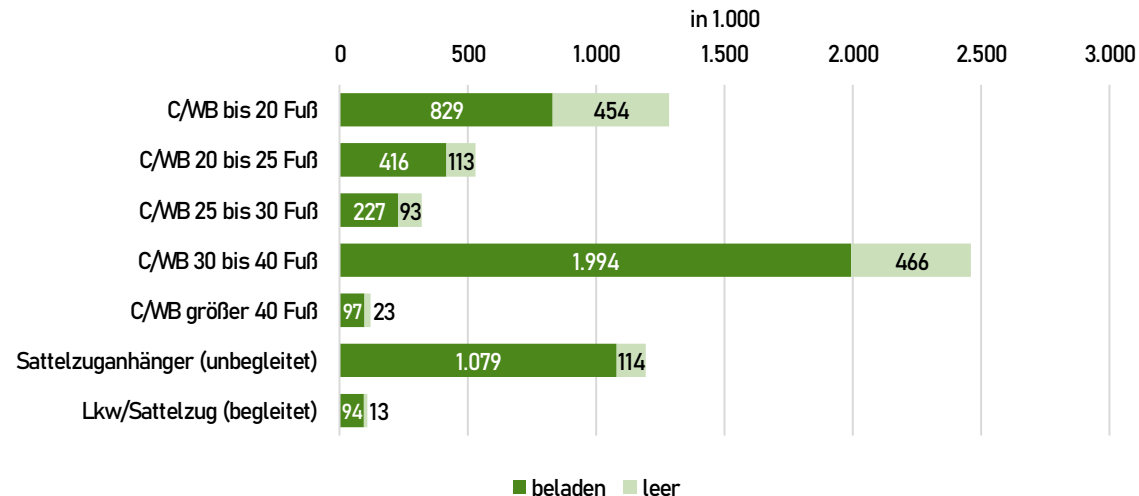
Entwicklung der Anteile der Verkehrsleistung des schienenseitigen Kombinierten Verkehrs am gesamten Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



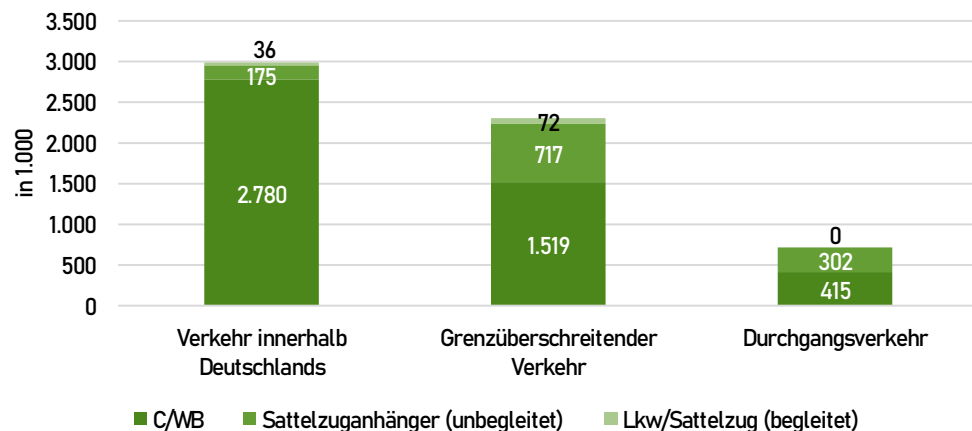
Anteil der Ladeeinheiten im schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland, bezogen auf die Anzahl der Ladeeinheiten im Jahr 2022 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Einheiten im schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland je Ladeeinheit und Zustand (beladen/ leer) im Jahr 2022 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

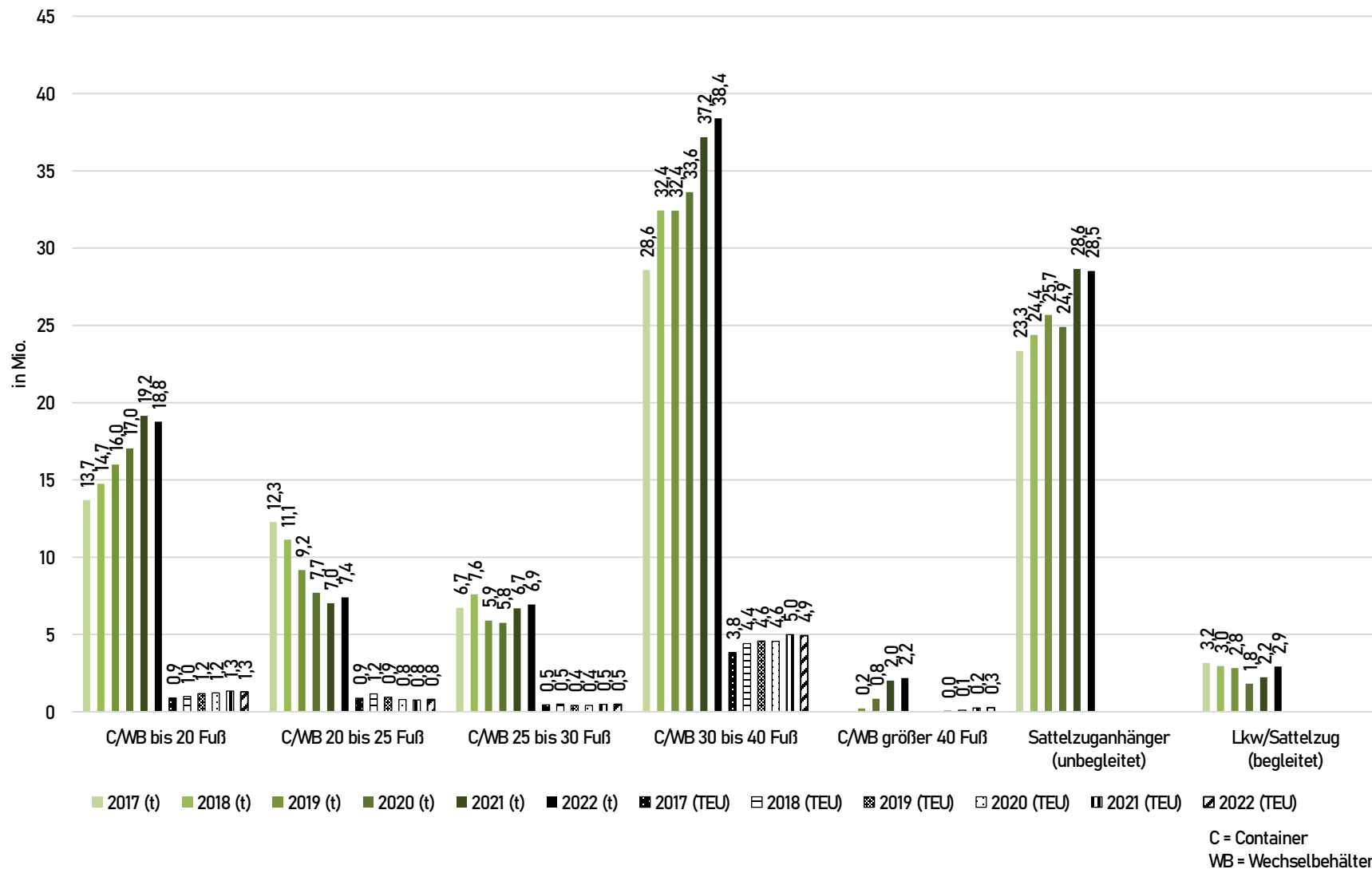


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland im Jahr 2022 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



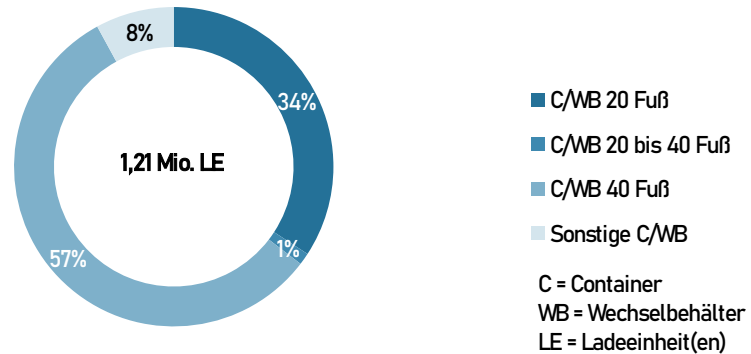
- Im Jahr 2022 wurden rd. 4,7 Mio. C/WB (78%), rd. 1,2 Mio. Sattelzuganhänger (20%) und rd. 108 Tsd. Lkw/Sattelzüge (2%) im schienenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland transportiert
- Deutliche Zuwächse in der Anzahl transportierter Ladeeinheiten verzeichnete der schienenseitige Transport von Lkw/Sattelzügen mit +57% im Vergleich zum Vorjahr
- Der Anteil der C/WB sank 2022 somit um ein Prozent zu Gunsten der Lkw/Sattelzüge
- 40 Fuß C/WB dominierten in 2022 mit 41% den schienenseitigen KV, gefolgt von 20 Fuß C/WB mit 21% und Sattelzuganhängern mit 20%
- Der Anteil leerer Ladeeinheiten im C/WB-Transport lag im Jahr 2022 wiederholt bei 24%
- Wesentlich geringer war der Transportanteil leerer Ladeeinheiten bei Lkw/Sattelzügen (12%) und Sattelzuganhängern (10%)
- Im Vergleich zum Vorjahr wurde im Jahr 2022 ein Rückgang von -3% sowohl im Binnenverkehr als auch im grenzüberschreitenden schienenseitigen KV in Deutschland verzeichnet; lediglich beim Durchgangsverkehr konnte ein deutliches Plus von +22% erzielt werden

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

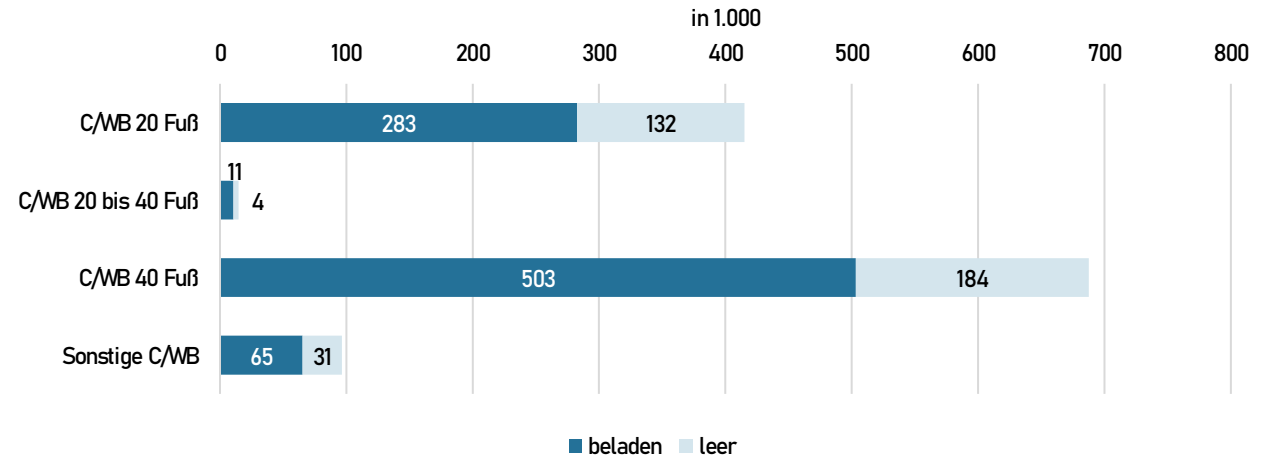


- Im Jahr 2022 verzeichneten folgende Ladeeinheiten-Typen ein zum Teil deutliches Plus im Vergleich zum Vorjahr bezogen auf transportierte Tonnen und TEU:
 - Lkw/Sattelzug (begleitet): +31,1% (t),
 - C/WB größer 40 Fuß: +8,3% (t) bzw. +10,2% (TEU),
 - C/WB 20 bis 25 Fuß: +5,3% (t) bzw. +4,6% (TEU),
 - C/WB 25 bis 30 Fuß: +3,6% (t) bzw. +0,3% (TEU) sowie
 - C/WB 30 bis 40 Fuß: +3,3% (t), jedoch ein Minus von -1,4% bezogen auf transportierte TEU
- Die Entwicklung der im schienenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) transportierten Sattelzuganhänger (unbegleitet) blieb 2022 auf dem hohen Niveau vom Vorjahr nahezu stabil mit einem leichten Minus von -0,4% (t)
- Bei Betrachtung aller C/WB im schienenseitigen KV im Jahr 2022 wurde ein Zuwachs von 1,6 Mio. Tonnen (+2,2%) sowie ein Verlust von 68,4 Tsd. TEU (-0,9%) im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet

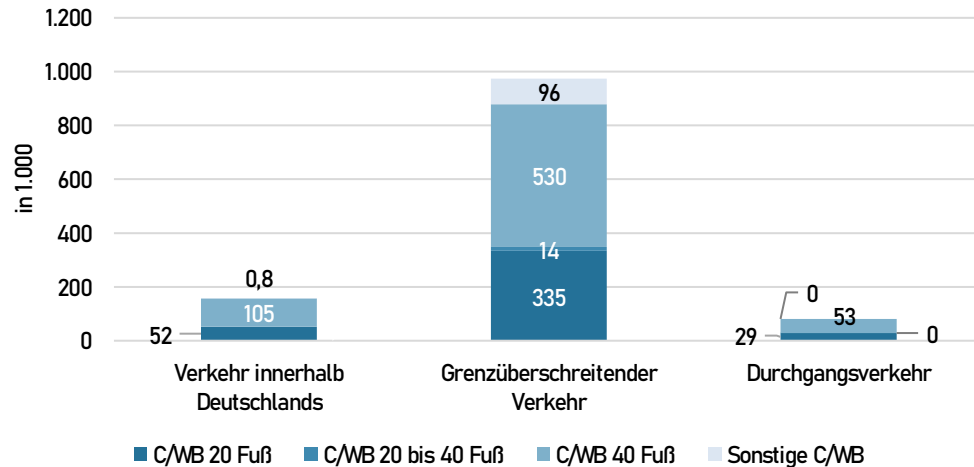
Anteil der Ladeeinheiten im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland, bezogen auf die Anzahl der Transporteinheiten im Jahr 2022 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland je Ladeeinheit und Zustand (beladen/ leer) im Jahr 2022 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)

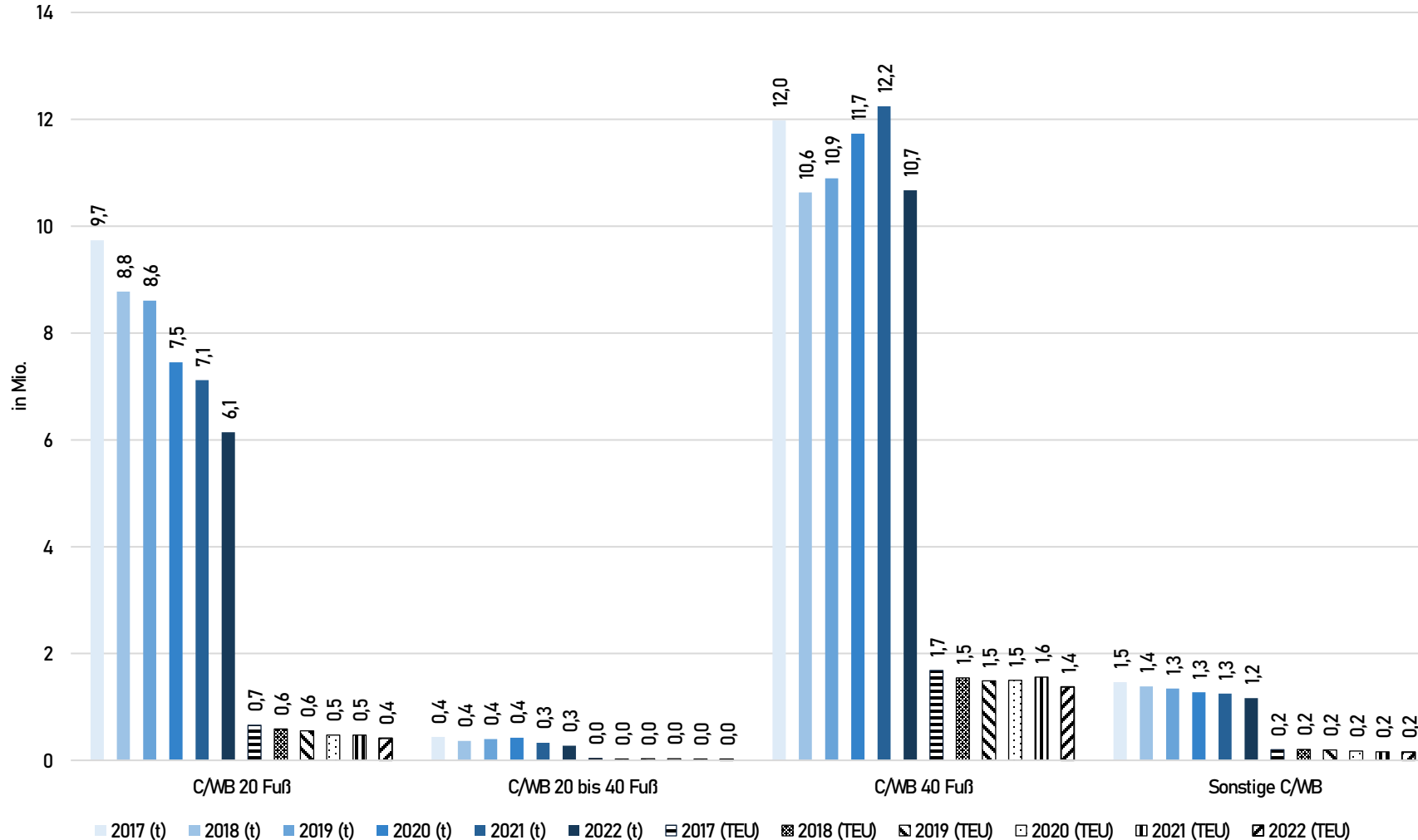


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland im Jahr 2022 (Daten: Destatis 2023, Darstellung: SGKV)



- Im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland kommen hauptsächlich 40 Fuß C/WB und 20 Fuß C/WB zum Einsatz; ihr gemeinsamer Anteil lag im Jahr 2022 mit 91% um rd. ein Prozent niedriger als im Vorjahr
- Im Vergleich zum Vorjahr zeigte sich bei beiden Standard-Containergrößenklassen ein deutlicher Verlust: bei 40 Fuß C/WB um -11,5% auf 687.508 Einheiten und bei 20 Fuß C/WB um -12,3% auf 415.036 LE im Jahr 2022
- Im wasserstraßenseitigen KV fanden deutlich mehr Leercontainertransporte statt als im schienenseitigen KV: Im Jahr 2022 wurden 29% der Ladeeinheiten leer transportiert (zum Vergleich: leere C/WB im schienenseitigen KV = 24%)
- Wasserstraßenseitiger KV findet hauptsächlich bei grenzüberschreitenden Verkehren statt Die Anteile der Hauptverkehrsbeziehungen wiesen keine Änderungen im Vergleich zum Vorjahr auf; sie betragen 2022 im grenzüberschreitenden Verkehr 80%, im Binnenverkehr 13% und im Durchgangsverkehr 7%

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

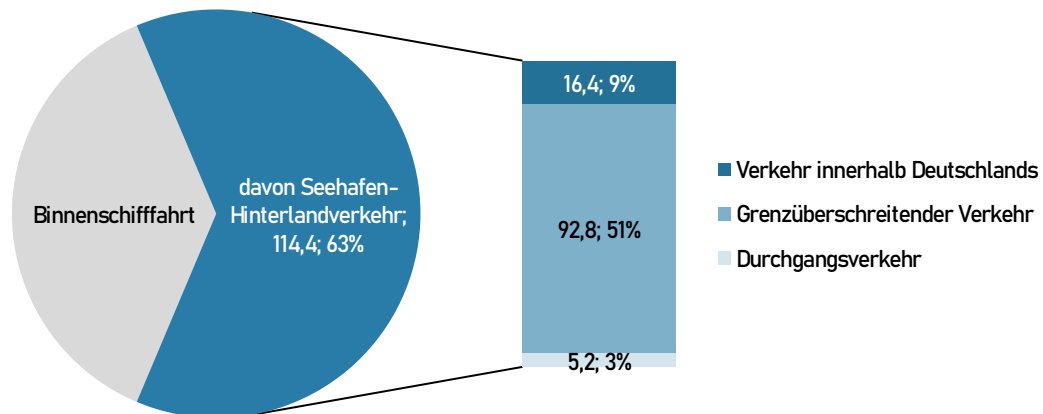


C = Container
WB = Wechselbehälter

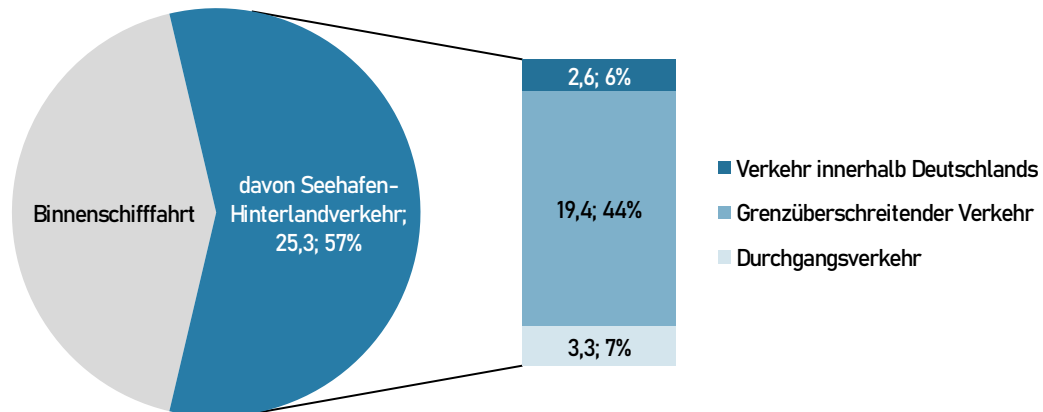
- Die Entwicklung des wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehrs (KV) in Deutschland war im Jahr 2022 über alle Containergrößenklassen rückläufig
- Im Jahr 2022 sank die beförderte Menge in 20 Fuß C/WB um -13,8% (t) bzw. um -12,6% (TEU); seit 2017 ist ein stetiger Verlust wasserstraßenseitig transportierter Mengen via 20 Fuß C/WB zu beobachten
- Ebenfalls sank die transportierte Menge in 40 Fuß C/WB im wasserstraßenseitigen KV um -12,8% (t) bzw. um -11,9% (TEU); erstmals nach drei Jahren des Anstiegs
- Die beförderte Menge in C/WB 20 bis 40 Fuß verlor -17,5% (t) bzw. -17,3% (TEU) im Vergleich zum Vorjahr
- Die Beförderungsmenge in sonstige C/WB sank 2022 um -6,8% (t); bei den beförderten TEU um -0,9%

Wasserstraßenseitiger Kombiniertes Verkehr

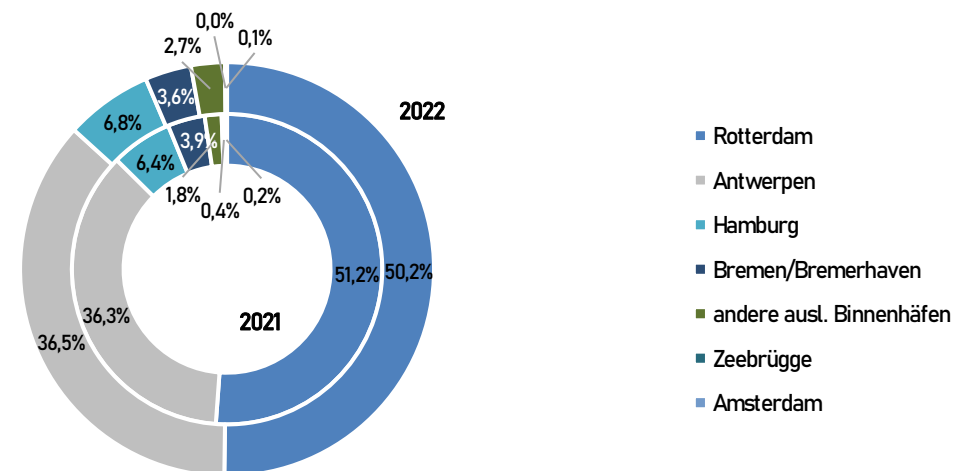
Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsmenge (in Mio. t) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2022 (Daten: BALM 2023, Darstellung: SGKV)



Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsleistung (in Mrd. tkm) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2022 (Daten: BALM 2023, Darstellung: SGKV)



Seehafen-Hinterlandverkehr von/nach deutschen Binnenhäfen in den Jahren 2021 (Innenring) und 2022 (Außenring) in 1.000 TEU (Daten: BALM 2023, Darstellung: SGKV)



- In der Binnenschifffahrt entfielen 63% der Verkehrsmenge und 57% der Verkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen auf den Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2022
- Im Vergleich zu 2021 sank die Verkehrsmenge im Seehafen-Hinterlandverkehr in 2022 um -5,2%; die Verkehrsleistung um -7,0%
- Die Anteile der Hauptverkehrsverbindungen im Seehafen-Hinterlandverkehr auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2022 verschoben sich nur geringfügig im Vergleich zum Vorjahr bei insgesamt geringeren Werten
- Der grenzüberschreitende Seehafen-Hinterlandverkehr auf deutschen Wasserstraßen nimmt den größten Anteil ein und ist weiterhin vorwiegend auf die Seehäfen Rotterdam (2022: 50,2%) und Antwerpen (2022: 36,5%) ausgerichtet
- Hamburg ist weiterhin drittstärkster Seehafen für den wasserstraßenseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr mit deutschen Binnenhäfen (2022: 6,8%)
- Rotterdam (-12,6%), Antwerpen (-10,3%), Hamburg (-4,8%), Bremen/Bremerhaven (-17,0%) und Amsterdam (-25,7%) wiesen in 2022 deutliche Verluste im Vergleich zum Vorjahr auf

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen				Verkehrsleistung			
	2023 in Mio. t	2024 in Mio. t	2025 in Mio. t	Entw. in % 2023-2025	2023 in Mrd. tkm	2024 in Mrd. tkm	2025 in Mrd. tkm	Entw. in % 2023-2025
Eisenbahnverkehr ¹⁾	371,7	378,3	381,7	2,7	126,5	129,2	131,1	3,6
dar. KV Schiene	109,6	112,5	115,4	5,3	57,4	59,2	60,9	6,1
Binnenschifffahrt	173,5	175,0	174,5	0,6	41,6	42,1	42,1	1,2
Seeverkehr ²⁾	265,3	270,8	273,6	3,1	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Luftfracht ³⁾	4,7	4,8	5,1	8,5	1,5	1,6	1,6	6,7
Rohrfernleitungen ⁴⁾	79,3	77,9	76,5	-3,5	17,4	17,1	16,8	-3,4
Straßenverkehr ⁵⁾	3.423,5	3.482,5	3.533,9	3,2	481,9	492,9	502,2	4,2

1) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, einschl. der Verkehre, die 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.

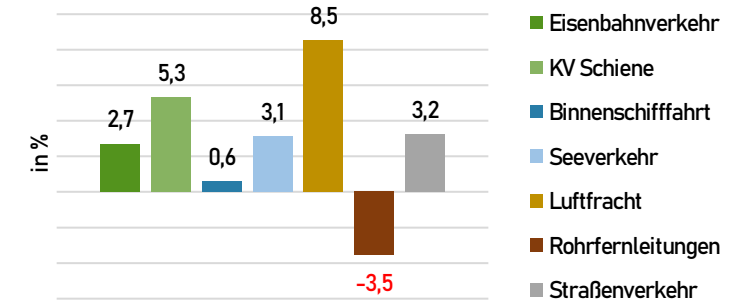
3) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

4) Nur Rohrleitungen

5) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

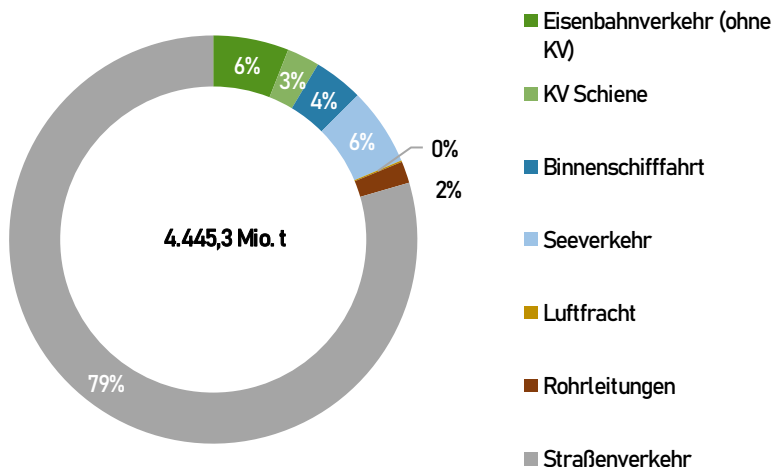
Quelle: Intraplan Consult GmbH/BALM: "Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Mittelfristprognose Sommer 2023", Bericht im Auftrag des BMDV, München/Köln, Sep. 2023

Prognostizierte Entwicklung im Güterverkehr in Deutschland 2023 bis 2025, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Intraplan Consult GmbH/BALM 2023, Darstellung: SGKV)

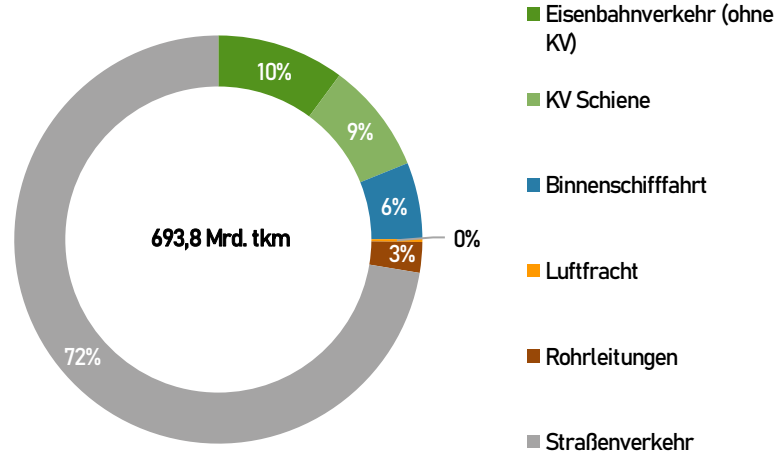


- Bis 2025 wird im schienenseitigen Kombinierten Verkehr die zweithöchste Wachstumsrate von allen Verkehrsträgern erwartet
- Die Beförderungsmenge und -leistung via Rohrfernleitungen werden sich bis 2025 rückläufig entwickeln

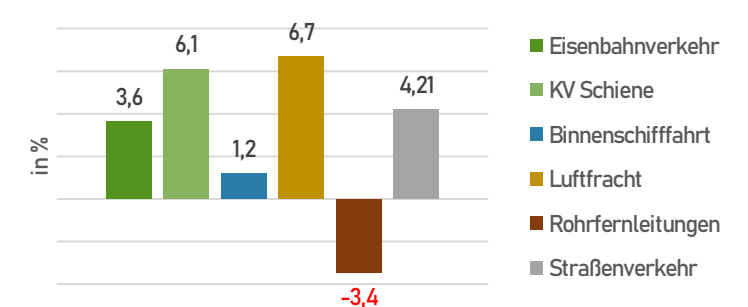
Prognostizierter Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2025, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Intraplan Consult GmbH/BALM 2023, Darstellung: SGKV)



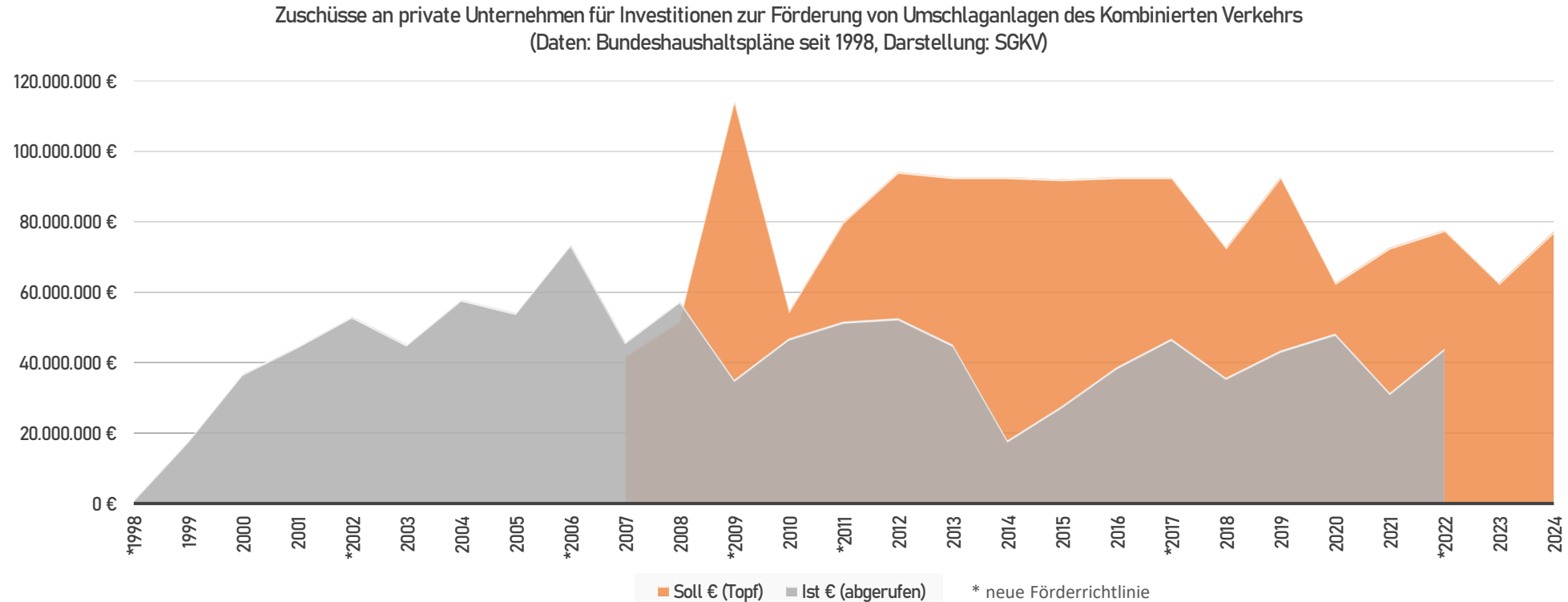
Prognostizierter Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2025, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Intraplan Consult GmbH/BALM 2023, Darstellung: SGKV)



Prognostizierte Entwicklung im Güterverkehr in Deutschland 2023 bis 2025, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Intraplan Consult GmbH/BALM 2023, Darstellung: SGKV)



Exkurs I: Baukostenzuschüsse an private Unternehmen für Investitionen zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs

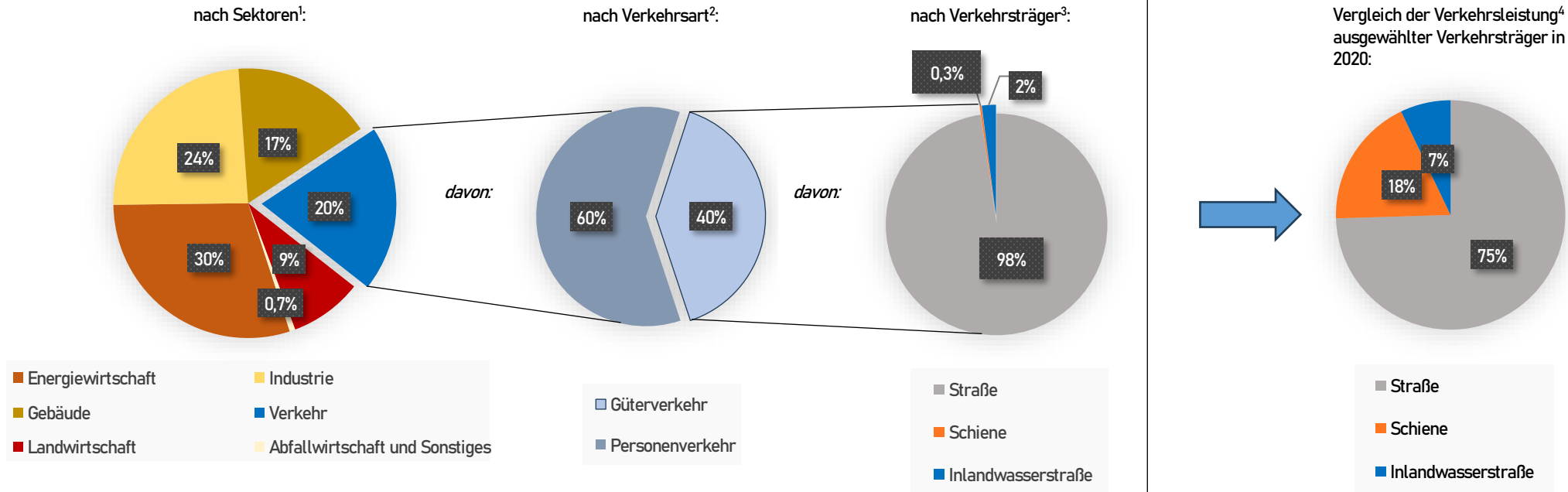


Hinweise:

- ▼ Die Werte für Ist € (abgerufen) 2023 und 2024 lagen zum Zeitpunkt der Recherche noch nicht vor; seit 2007 werden Soll € (Topf) in den Bundeshaushaltsplänen notiert
- ▼ Der Abruf der Fördermittel erfolgt nicht linear, langfristige und überjährige Verfahren führen zu Differenzen des jährlichen Mittelbedarfs und des tatsächlichen Mittelabrufs. Insbesondere unzureichende Verpflichtungsermächtigungen im Bundeshaushalt zur Sicherung überjähriger Planungs- und Bauaktivitäten erschweren Förderzusagen durch die Bewilligungsbehörden und damit einen fristgerechten Abruf von notwendigen Fördermitteln.

Exkurs II: Anteile der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in Deutschland im Vergleich

Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in Deutschland in CO₂-Äquivalenten im Jahr 2020



Quellen und Berechnungen, Darstellung durch SGKV:

[1] UBA - Umweltbundesamt 2023: *Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland*, nach TREMOD

[2] eigene Berechnung auf Basis der *UBA 2023* und *DLR 2022* Werte

[3] DLR - Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt 2022: *Güterverkehr in Deutschland - Verkehrsmittel im Vergleich*, nach TREMOD

[4] Destatis (2023) - Verkehrsleistung der Verkehrsträger im Güterverkehr für 2020

Hinweis: In der Betrachtung der Güterverkehrsträger wurden Rohöl-Rohrleitungen, Seeschifffahrt und Luftfracht nicht berücksichtigt

- ☞ Der Personenverkehr verzeichnet einen höheren Anteil an den THG-Emissionen als der Güterverkehr im Verkehrssektor in Deutschland
- ☞ Die Hauptverkehrsträger des Kombinierten Verkehrs sind mit Abstand am klimafreundlichsten
- ☞ Der Verkehrsträger Straße verantwortet den höchsten Anteil an den THG-Emissionen im Güterverkehr in Deutschland
- ☞ Im Verhältnis zur Verkehrsleistung der drei betrachteten Verkehrsträger emittiert die Straße deutlich mehr als ihr Anteil an der Verkehrsleistung ist

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](#)

[Intermodal Stat](#)

[Zahlen zum KV \(Dashboard\)](#)

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**

