

ZAHLEN UND FAKTEN 2024



Kombinierter Verkehr
Berichtsjahr 2023

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 2024“ für das Berichtsjahr 2023 präsentieren zu können.



Clemens Bochynek
Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied
SGKV e.V.

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 intermodaler Güterverkehre.

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

Der **Exkurs I** zeigt eine grafische Aufschlüsselung der externen Kosten im Güterverkehr und schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland im Jahr 2022. Der **Exkurs II** fasst die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040 des BMDV (Basisprognose) zur Entwicklung des Kombinierten Verkehrs zusammen.

Das Jahr 2023 brachte eine Vielzahl an Herausforderungen für den Güterverkehr in Deutschland mit sich, maßgeblich ausgelöst durch die schwache Baukonjunktur und die Abnahme des deutschen Außenhandels. Im Jahr 2023 fuhr der Güterverkehr in Deutschland wiederholt Verluste ein.

Der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland verzeichnete sowohl in der Beförderungsmenge (-8,2%) als auch in der Beförderungsleistung (-6,8%) Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr. Entsprechend sanken auch die Anteile des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr auf 7,8% bezogen auf die Beförderungsleistung sowie auf 2,6% bezogen auf die Beförderungsmenge im Jahr 2023. Die Entwicklungen im KV sind maßgeblich auf den schienenseitigen KV zurückzuführen. Der Anteil des Kombinierten Verkehrs an der Beförderungsleistung des gesamten Schienengüterverkehrs sank um -0,3% auf 41,7%. Im wasserstraßenseitigen KV sind seit 2017 Rückgänge sowohl in der Beförderungsmenge als auch -leistung zu verzeichnen. Im Jahr 2023 wies der wasserstraßenseitige KV ein wiederholt deutliches Minus von -11,2% in der Beförderungsmenge sowie -0,1% in der Beförderungsleistung in Deutschland auf. Der Mengenanteil des wasserstraßenseitigen KV an der Binnenschifffahrt in Deutschland sank von 9,7% auf 9,5% im Jahr 2023; der Anteil an der Beförderungsleistung stieg leicht von 10,4% auf 11,1%, trotz Rückgang der Beförderungsleistung. Grund dafür sind die insgesamt gesunkenen Werte in der Binnenschifffahrt im Jahr 2023.

Entsprechend der „Gleitenden Mittelfristprognose“ (Intraplan Consult/BALM) gilt der schienenseitige KV nach wie vor als Wachstumstreiber im Schienengüterverkehr. Bis 2026 wird im schienenseitigen KV die höchste Wachstumsrate mit +6,1% (Menge) bzw. +7,0% (Leistung) von allen Güterverkehrsträgern in Deutschland erwartet. Der wasserstraßenseitige KV wird laut Prognose bis 2026 stagnieren. Bezogen auf die Verkehrsprognose 2040 des BMDV wird für beide genannten Verkehrsträger im KV ein deutlicher Zuwachs von insgesamt +81% (Leistung) bis 2040 erwartet.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen der Lektüre.

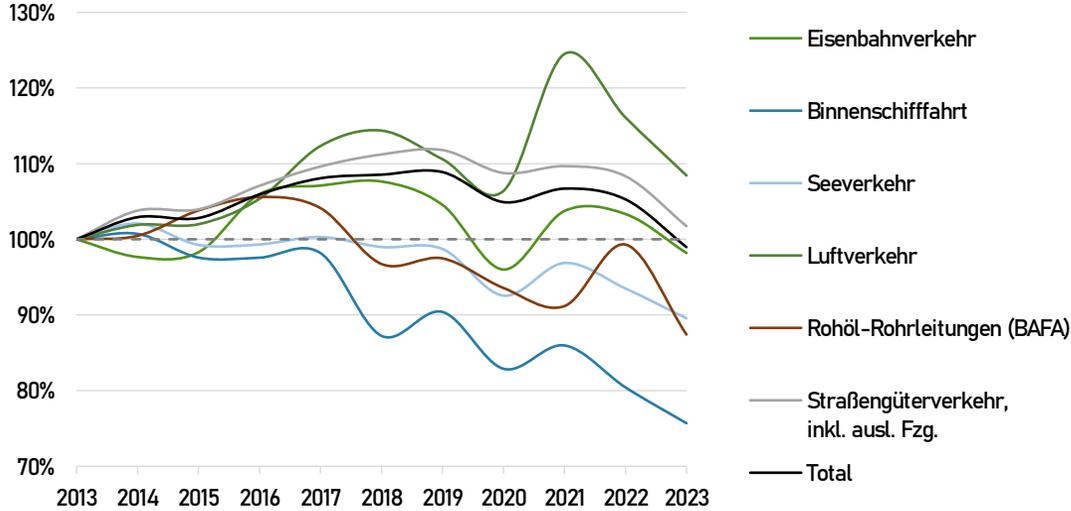


Diana Fieberg
Projektleiterin
SGKV e.V.

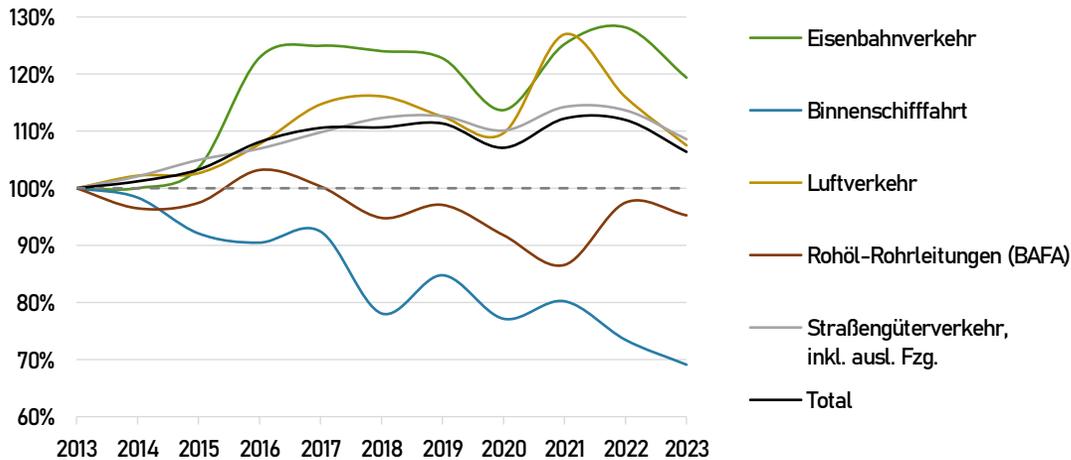
Clemens Bochynek
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, SGKV e.V.

Diana Fieberg
Projektleiterin, SGKV e.V.

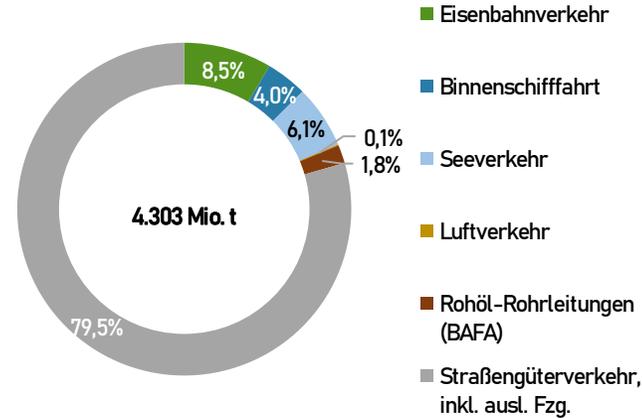
Entwicklung der Beförderungsmengen im Güterverkehr in Deutschland nach den einzelnen Verkehrsträgern, Index 2013 = 100% (Daten: Destatis 2024, Darstellung: SGKV)



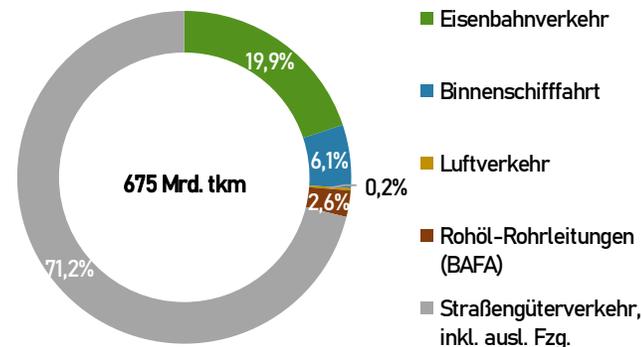
Entwicklung der Beförderungsleistung im Güterverkehr in Deutschland nach den einzelnen Verkehrsträgern, Index 2013 = 100% (Daten: Destatis 2024, Darstellung: SGKV)



Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2023, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Destatis 2024, Darstellung: SGKV)



Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2023, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Destatis 2024, Darstellung: SGKV)



Maßgebliche Einflussfaktoren 2023:

- Schwache Baukonjunktur
- Abnahme des deutschen Außenhandels
- Insgesamt rückläufige Güterverkehrsnachfrage

(BALM (2024): Marktbeobachtung Güterverkehr, Jahresbericht 2023.)

Folgen für den Güterverkehr 2023:

- Verkehrsmengenrückgang um -6,0%
- Verkehrsleistungsrückgang um -5,0%
- Alle dargestellten Verkehrsträger verzeichneten deutliche Abnahmen in den transportierten Mengen und der Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr
- Den höchsten Verlust in der Beförderungsmenge verzeichnete der Güterverkehrsbereich „Rohöl-Rohrleitungen“ im Vergleich zum Vorjahr
- Die Entwicklung der Verkehrsmenge und -leistung in der Binnenschifffahrt verzeichnet seit den letzten zehn Jahren eine deutliche Abnahme
- Die Anteile am Modal Split nach Transportmenge blieben nahezu unverändert zum Vorjahr
- Im Modal Split der Transportleistung gewann der Eisenbahnverkehr +0,6%, während der Straßengüterverkehr um -0,6% und die Binnenschifffahrt um -0,2% verloren

Verkehrsaufkommen in Mio. t	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Entw. in % 2022-2023	Entw. in % 2013-2023
Eisenbahnverkehr ¹⁾	373.738	365.003	367.314	396.015	400.247	402.269	390.752	358.783	387.703	386.217	366.947	-5,0	-1,8
Binnenschifffahrt	226.864	228.489	221.369	221.349	222.731	197.904	205.066	188.022	195.021	182.448	171.689	-5,9	-24,3
Seeverkehr	293.999	300.120	291.823	291.987	294.869	290.985	290.233	272.093	284.781	274.866	263.298	-4,2	-10,4
Luftverkehr ²⁾	4.315	4.397	4.401	4.546	4.847	4.935	4.772	4.591	5.372	5.010	4.679	-6,6	8,4
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA) ³⁾	87.332	87.728	90.660	92.208	90.932	84.481	85.127	81.712	79.616	86.722	76.341	-12,0	-12,6
Straßengüterverkehr ⁴⁾	3.362.100	3.489.500	3.494.900	3.599.800	3.685.500	3.739.100	3.758.700	3.656.700	3.687.200	3.642.400	3.420.500	-6,1	1,7
Total	4.348.348	4.475.237	4.470.468	4.605.904	4.699.126	4.719.674	4.734.650	4.561.901	4.639.693	4.577.663	4.303.454	-6,0	-1,0

Verkehrsleistung in Mrd. tkm	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Entw. in % 2022-2023	Entw. in % 2013-2023
Eisenbahnverkehr ¹⁾	112.613	112.629	116.632	138.361	140.716	139.664	138.247	128.018	141.033	144.336	134.433	-6,9	19,4
Binnenschifffahrt	60.070	59.093	55.315	54.347	55.518	46.901	50.919	46.338	48.182	44.117	41.507	-5,9	-30,9
Luftverkehr ²⁾	1.410	1.441	1.447	1.519	1.617	1.637	1.587	1.546	1.790	1.635	1.516	-7,3	7,5
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA) ³⁾	18.180	17.541	17.714	18.761	18.239	17.234	17.649	16.686	15.738	17.723	17.317	-2,3	-4,7
Straßengüterverkehr ⁴⁾	442.700	451.900	464.600	473.400	486.000	497.200	498.600	487.400	505.700	503.100	480.700	-4,5	8,6
Total	634.973	642.604	655.708	686.388	702.090	702.636	707.002	679.988	712.443	710.911	675.473	-5,0	6,4

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

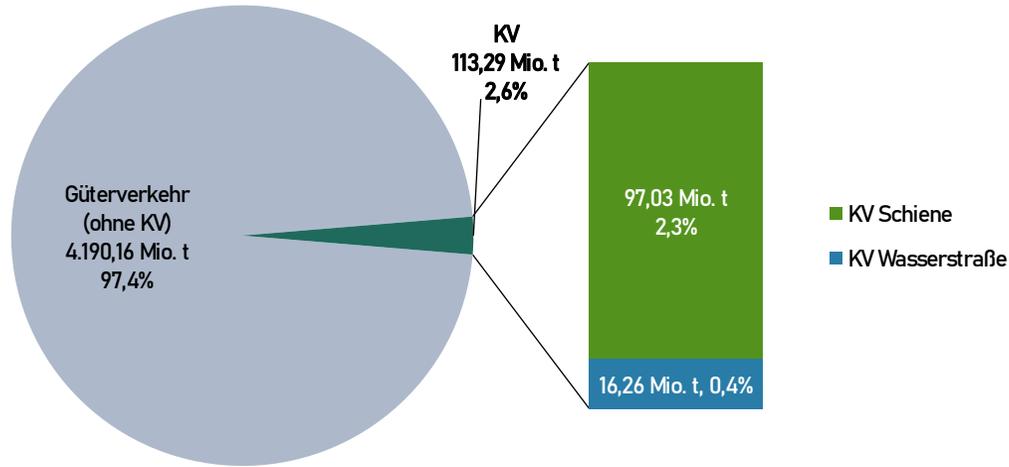
2) Ab 2010 neu konzipierte Berechnungsbasis zur Berechnung der für die Tonnenkilometer erforderlichen Entfernung

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

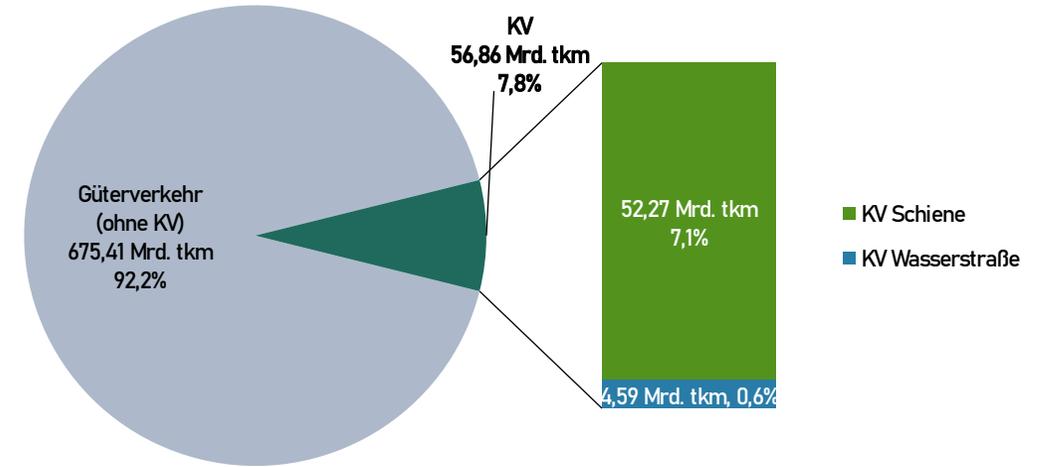
4) Deutsche und ausländische Lkw. Quellen: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR), Intraplan Consult GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Bei den jeweils aktuellsten zwei Jahren handelt es sich um vorläufige Werte.

Quelle: Destatis 2024: Güterverkehr. Beförderungsmenge und Beförderungsleistung nach Verkehrsträgern.

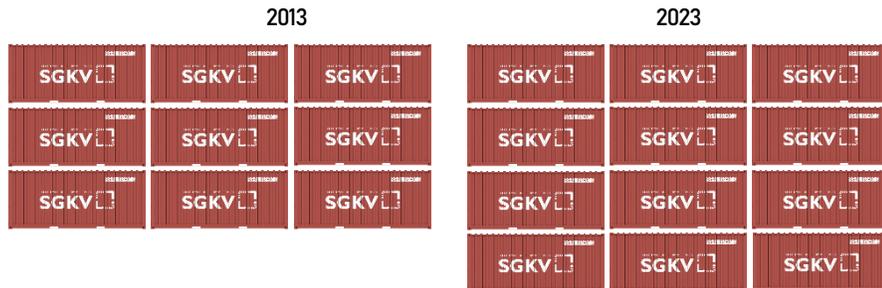
Anteil der KV-Beförderungsmengen am Gesamtgüterverkehr in Deutschland im Jahr 2023
(Daten: Destatis 2024/2025, Darstellung: SGKV)



Anteil der KV-Beförderungsleistung am Gesamtgüterverkehr in Deutschland im Jahr 2023
(Daten: Destatis 2024/2025, Darstellung: SGKV)

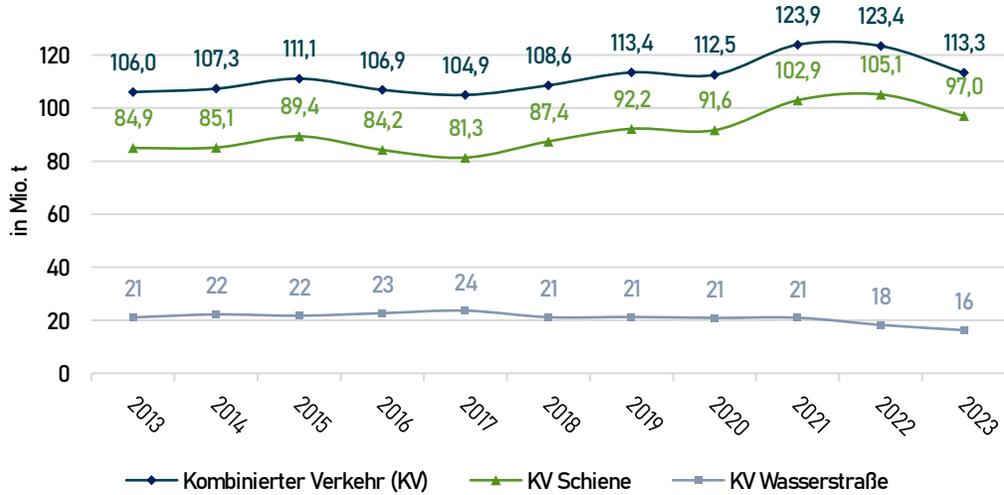


Zuwachs der Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr in Deutschland innerhalb der letzten 10 Jahre (Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)

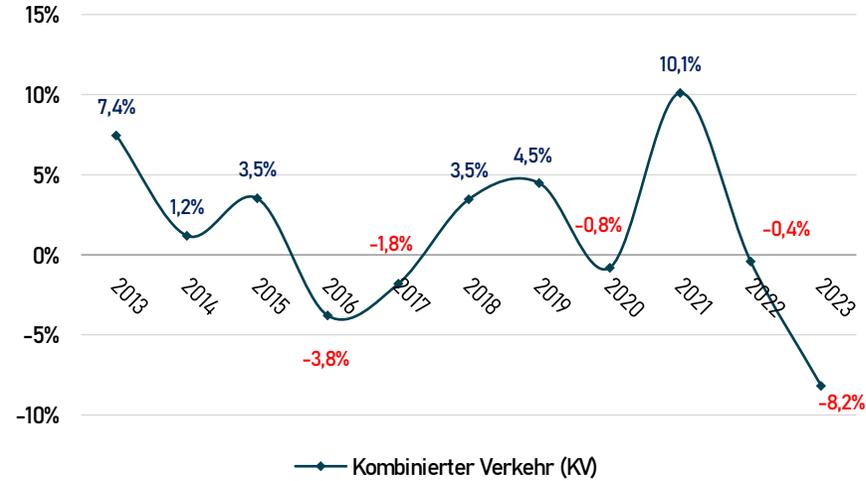


- Im Jahr 2023 wies der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland sowohl in der Beförderungsleistung als auch in der Beförderungsmenge einen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr auf
- Der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr in Deutschland bezogen auf die Beförderungsmenge sank um -0,1% auf 2,6% mit 113,3 Mio. t
- In Hinblick auf die Beförderungsleistung sank der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr in Deutschland um -0,6% auf 7,8% mit 56,9 Mrd. tkm
- Die Beförderungsmenge im KV stieg innerhalb der letzten 10 Jahre um rd. +7%

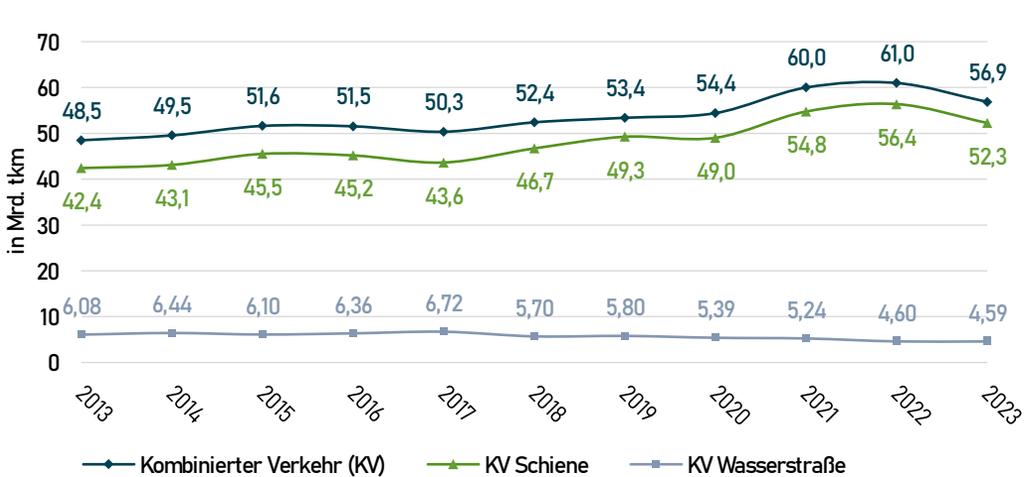
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in Deutschland von 2013 bis 2023
(Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



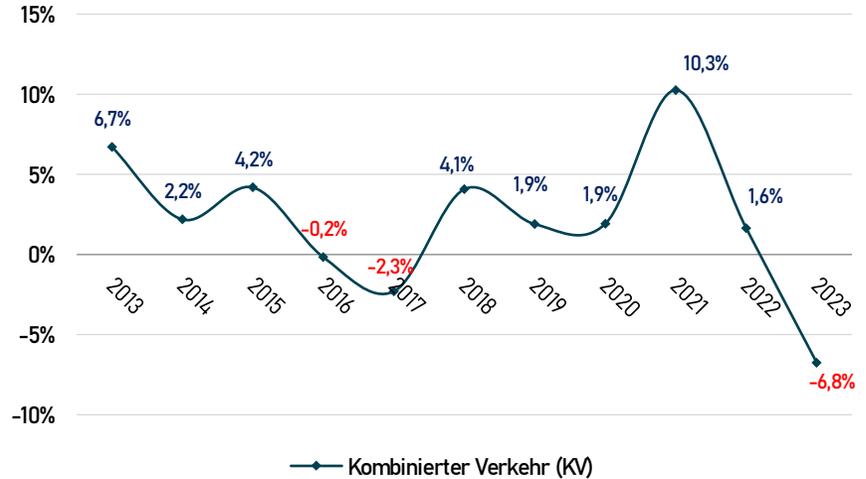
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in Deutschland von 2013 bis 2023, Veränderung zum Vorjahr (Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



Entwicklung der KV-Beförderungsleistung in Deutschland von 2013 bis 2023
(Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)

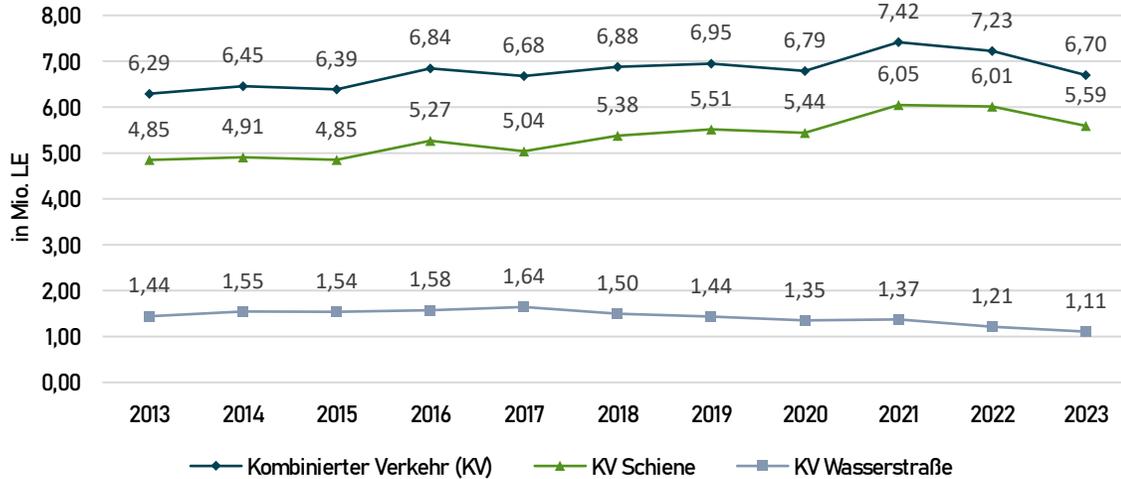


Entwicklung der KV-Beförderungsleistung in Deutschland von 2013 bis 2023, Veränderung zum Vorjahr (Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



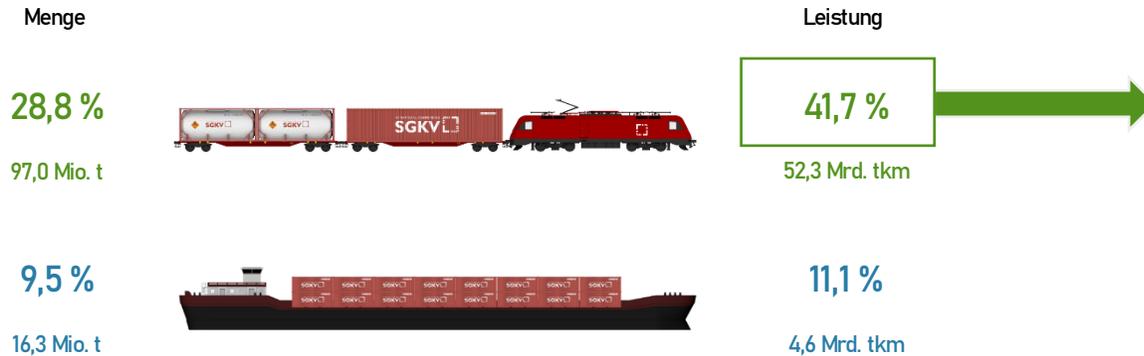
- 2023 verzeichnete der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland einen deutlichen Rückgang von -8,2% in der Verkehrsmenge
- Die KV-Beförderungsleistung 2023 verlor ebenfalls um -6,8% gegenüber dem Vorjahr
- Gründe für den Rückgang sind u.a. der Nachfragerückgang nach Transportleistung, Baumaßnahmen, Sperrung Gotthard-Basistunnel
- Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs wird maßgeblich durch den schienenseitigen KV beeinflusst, welcher eine stetige Wachstumskurve mit konjunkturbedingten Schwankungen aufweist
- In 2023 verzeichnete der schienenseitige KV ein deutliches Minus von -7,7% in der Beförderungsmenge und -7,3% in der Beförderungsleistung im Vergleich zum Vorjahr
- Die Entwicklung des wasserstraßenseitigen KV stagnierte bis 2017; seit 2017 ist ein stetiger Rückgang zu verzeichnen
- In 2023 verlor der wasserstraßenseitige KV -11,2% in der Beförderungsmenge sowie -0,1% in der Beförderungsleistung im Vergleich zum Vorjahr

Entwicklung der Anzahl der Ladeeinheiten im schienen- und wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland (Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)

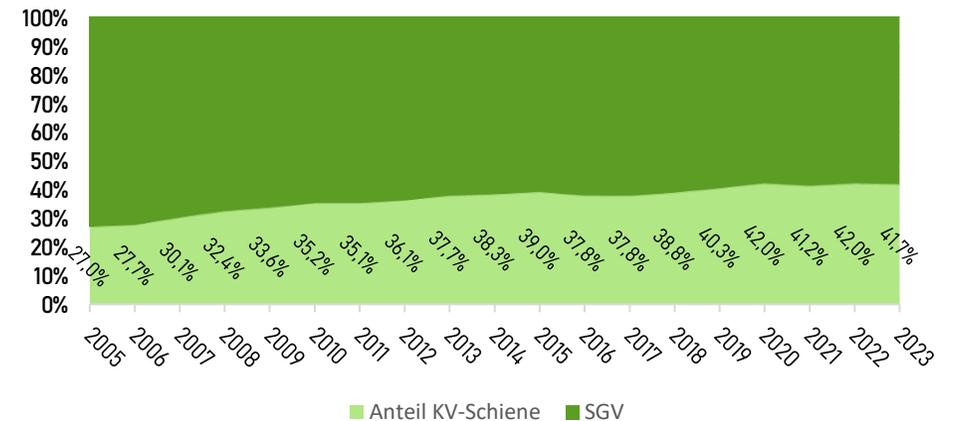


- In 2023 war ein Rückgang der Anzahl der Ladeeinheiten sowohl im schienenseitigen als auch im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland zu verzeichnen
- Der schienenseitige KV-Anteil am Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland betrug 2023 bezogen auf die Verkehrsmenge 28,8% und bezogen auf die Verkehrsleistung 41,7%; das entspricht einem Plus von +1,6% (Menge) bzw. +1,1% (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 mit konjunkturbedingten Schwankungen
- Der wasserstraßenseitige KV-Anteil an der Binnenschifffahrt in Deutschland sank 2023 um -0,2% auf 9,5% bezogen auf die Verkehrsmenge; bei der Verkehrsleistung stieg der KV-Anteil um +0,7% auf 11,1%

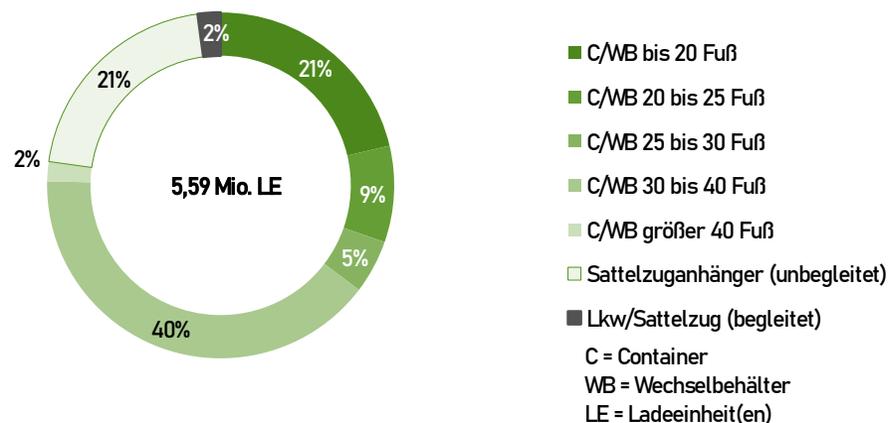
KV-Anteil an der gesamten Beförderungsmenge und -leistung in den relevanten Transportsegmenten Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt in Deutschland im Jahr 2023 (Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



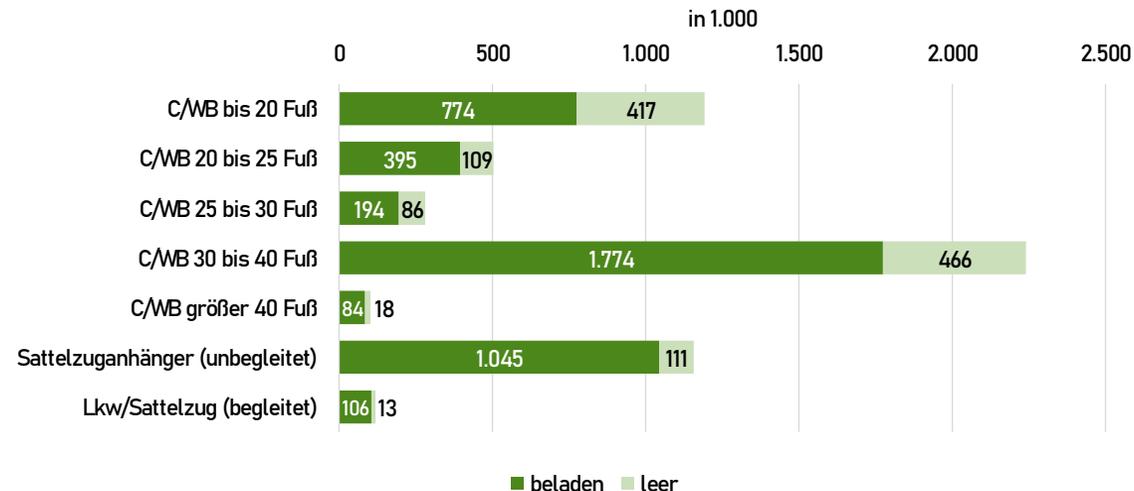
Entwicklung der Anteile der Verkehrsleistung des schienenseitigen Kombinierten Verkehrs am gesamten Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland (Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



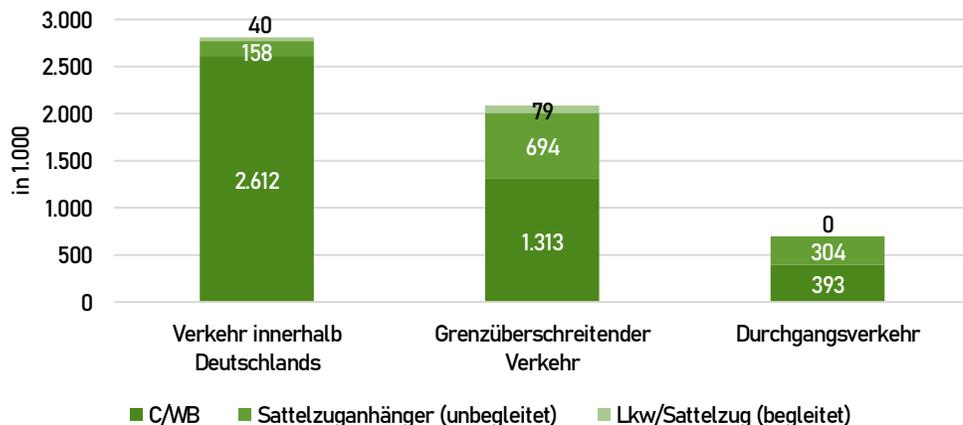
Anteil der Ladeeinheiten im schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland, bezogen auf die Anzahl der Ladeeinheiten im Jahr 2023
(Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Einheiten im schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland je Ladeeinheit und Zustand (beladen/ leer) im Jahr 2023 (Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)

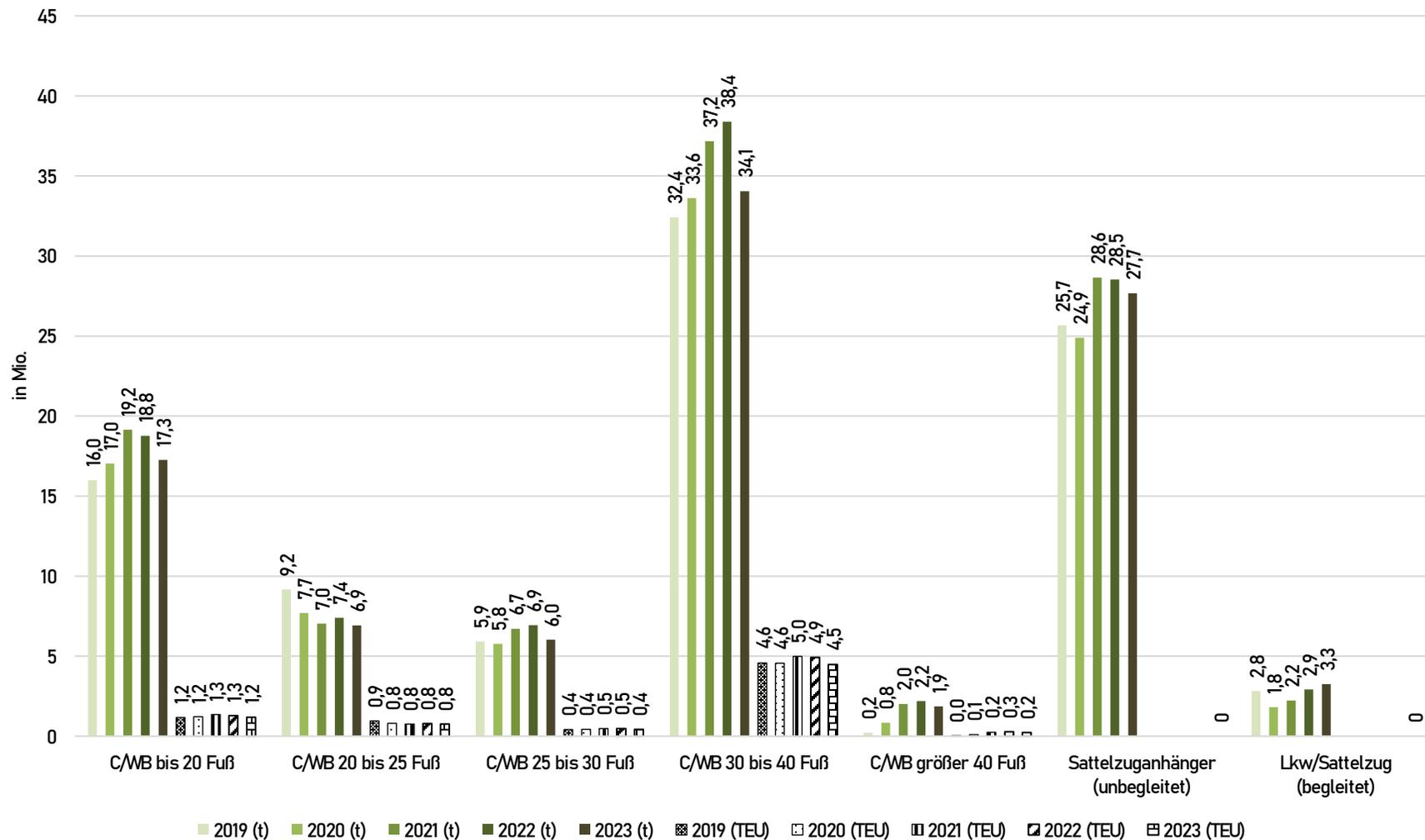


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland im Jahr 2023
(Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



- Im Jahr 2023 wurden rd. 4,3 Mio. C/WB (77%), rd. 1,2 Mio. Sattelzuganhänger (21%) und rd. 119 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 +10% im Vergleich zum Vorjahr; dahingegen war die Anzahl transportierter Ladeeinheiten per C/WB mit -8% und per Sattelzuganhängern mit -3% rückläufig
- Der Anteil der C/WB sank 2023 um ein Prozent zu Gunsten der Sattelzuganhänger
- 40 Fuß C/WB dominierten in 2023 mit 40% den schienenseitigen KV, gefolgt von 20 Fuß C/WB mit 21% und Sattelzuganhängern mit 21%
- Der Anteil leerer Ladeeinheiten im C/WB-Transport lag im Jahr 2023 bei 25%
- Wesentlich geringer war der Transportanteil leerer Ladeeinheiten bei Lkw/Sattelzügen (11%) und Sattelzuganhängern (10%)
- Im Vergleich zum Vorjahr war im Jahr 2023 ein Rückgang in allen Hauptverkehrsverbindungen im schienenseitigen KV in Deutschland zu verzeichnen: -6% im Binnenverkehr, -10% im grenzüberschreitenden Verkehr und -3% im Durchgangsverkehr

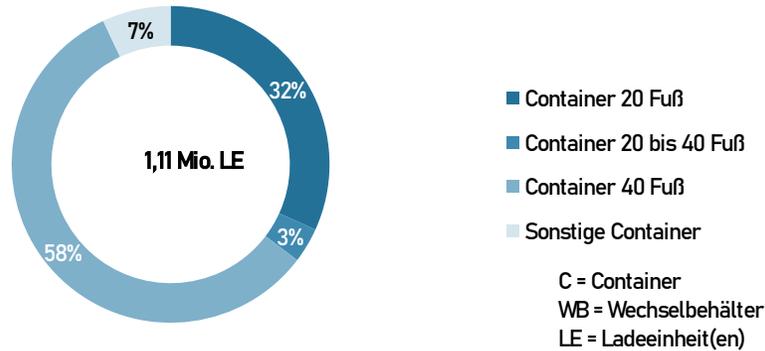
Entwicklung des schienenseitigen Kombinierten Verkehrs in Deutschland nach Ladungsmerkmalen in Tonnen (t) und Twenty-Foot Equivalent Unit (TEU)
(Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



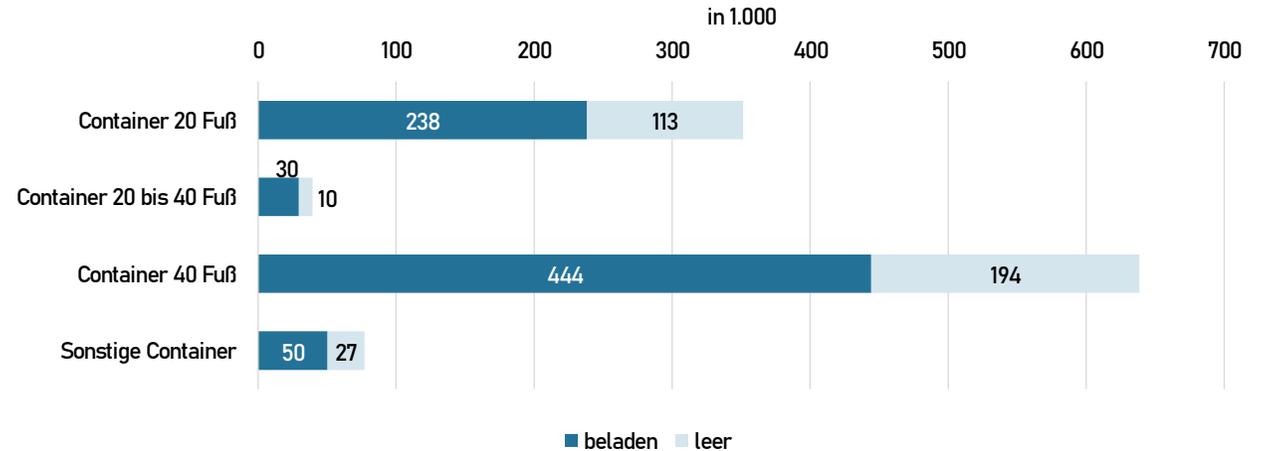
C = Container
WB = Wechselbehälter

- Im Jahr 2023 verzeichneten fast alle Ladeeinheiten-Typen Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr bezogen auf transportierte Tonnen und TEU mit Ausnahme von Lkw/Sattelzug (begleitet):
 - Lkw/Sattelzug (begleitet): +11,2% (t),
 - C/WB bis 20 Fuß: -8,0% (t) bzw. -7,2% (TEU),
 - C/WB 20 bis 25 Fuß: -6,5% (t) bzw. -4,7% (TEU),
 - C/WB 25 bis 30 Fuß: -13,3% (t) bzw. -12,4% (TEU) sowie
 - C/WB 30 bis 40 Fuß: -11,3% (t) bzw. -9,0% (TEU)
 - C/WB größer 40 Fuß: -15,2% (t) bzw. -14,7% (TEU),
 - Sattelzuganhänger (unbegleitet): -3,0% (t)
- Die höchsten Tonnagen werden per C/WB 30 bis 40 Fuß, gefolgt von Sattelzuganhängern (unbegleitet) und C/WB bis 20 Fuß im schienenseitigen KV in Deutschland transportiert
- Bei Betrachtung aller C/WB im schienenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) im Jahr 2023 wurde ein Verlust von 7,6 Mio. Tonnen (-10,3%) sowie ein Verlust von 66,9 Tsd. TEU (-8,6%) im Vergleich zum Vorjahr eingefahren

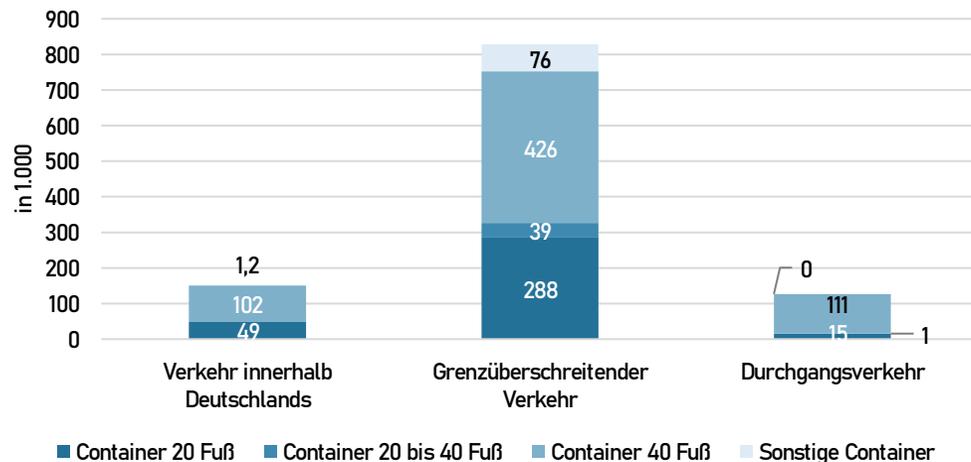
Anteil der Ladeeinheiten im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland, bezogen auf die Anzahl der Transporteinheiten im Jahr 2023
(Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland je Ladeeinheit und Zustand (beladen/ leer) im Jahr 2023 (Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)

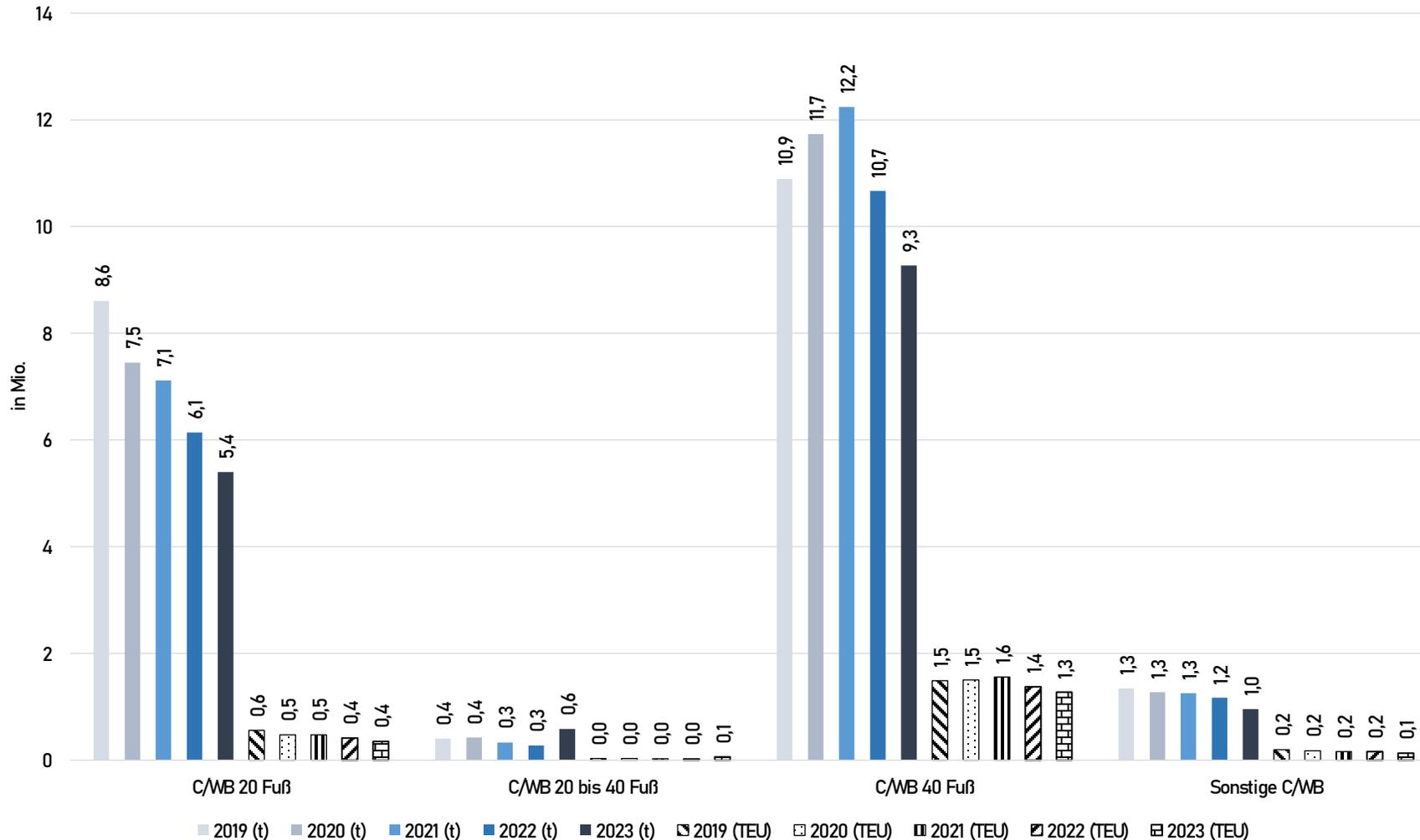


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland im Jahr 2023
(Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



- 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 2023 mit 90% um rd. ein Prozent niedriger als im Vorjahr
- Im Vergleich zum Vorjahr zeigte sich bei beiden Standard-Containergrößenklassen wiederholt ein deutlicher Verlust: bei 40 Fuß C/WB um -7,1% auf 638.578 Einheiten und bei 20 Fuß C/WB um -15,3% auf 351.486 LE im Jahr 2023
- Im wasserstraßenseitigen KV fanden deutlich mehr Leercontainertransporte statt als im schienenseitigen KV: Im Jahr 2023 wurden 31% der Ladeeinheiten leer transportiert (zum Vergleich: leere C/WB im schienenseitigen KV = 25%)
- Wasserstraßenseitiger KV findet hauptsächlich bei grenzüberschreitenden Verkehren statt Die Anteile der Hauptverkehrsbeziehungen betragen im Jahr 2023 im grenzüberschreitenden Verkehr 75% (5% weniger als im Vorjahr), im Binnenverkehr 14% (1% mehr als im Vorjahr) und im Durchgangsverkehr 11% (4% mehr als im Vorjahr)

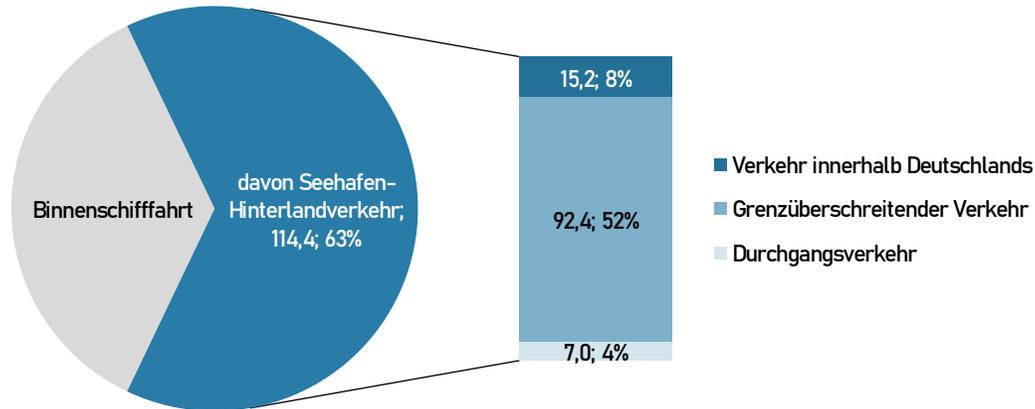
Entwicklung des wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehrs in Deutschland nach Ladungsmerkmalen in Tonnen (t) und Twenty-Foot Equivalent Unit (TEU) (Daten: Destatis 2025, Darstellung: SGKV)



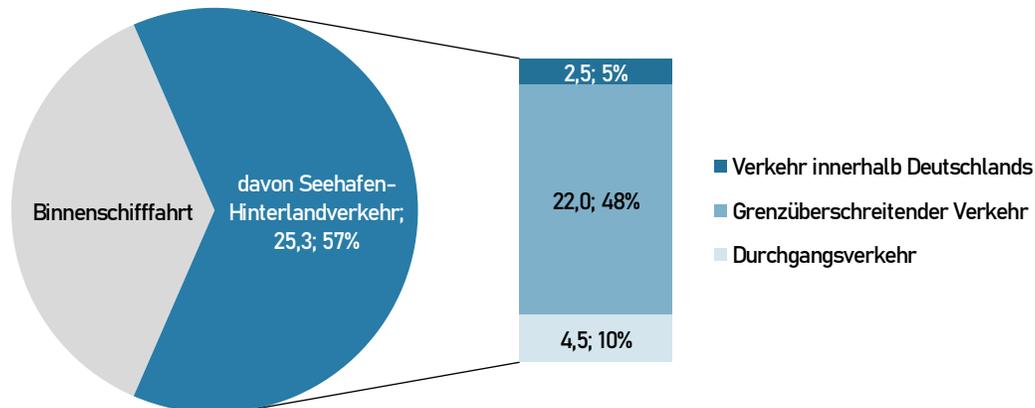
C = Container
WB = Wechselbehälter

- Die Entwicklung des wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehrs (KV) in Deutschland war im Jahr 2023 über fast alle Containergrößenklassen rückläufig mit Ausnahme der Zwischenklassen C/WB 20 bis 40 Fuß
- Im Jahr 2023 sank die beförderte Menge in 20 Fuß C/WB um -12,1% (t) bzw. -15,3% (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 -13,1% (t) bzw. -7,1% (TEU)
- Ein deutlicher Anstieg in den beförderten Mengen ist in der Größenklasse C/WB 20 bis 40 Fuß zu verzeichnen mit +113,6% (t) bzw. 169,7% (TEU) im Vergleich zum Vorjahr
- Die Beförderungsmenge in sonstige C/WB sank 2023 deutlich um -18,2% (t); bei den beförderten TEU um -17,0%

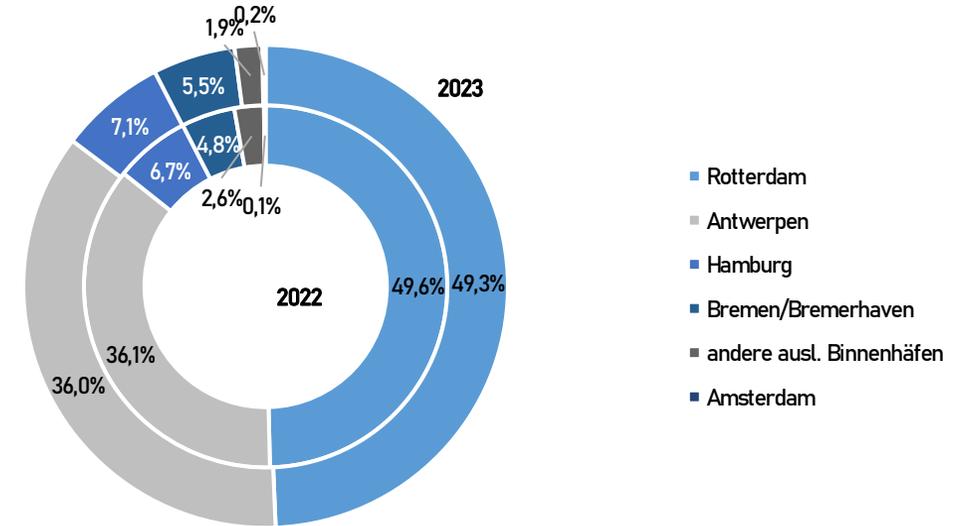
Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsmenge (in Mio. t) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2023 (Daten: BALM 2024, Darstellung: SGKV)



Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsleistung (in Mrd. tkm) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2023 (Daten: BALM 2024, Darstellung: SGKV)



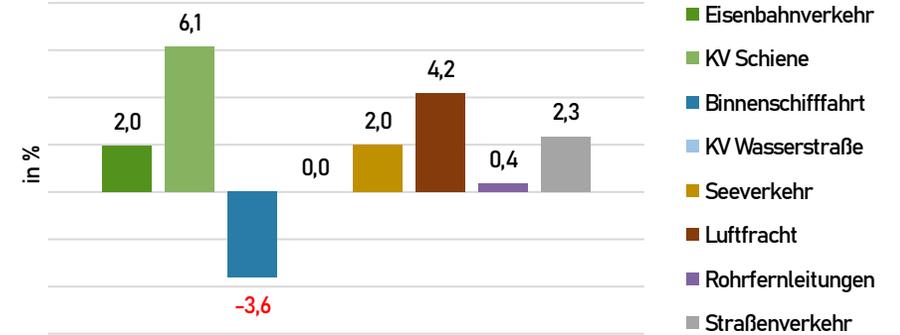
Seehafen-Hinterlandverkehr von/nach deutschen Binnenhäfen in den Jahren 2022 (Innenring) und 2023 (Außenring) in 1.000 TEU (Daten: BALM 2024, Darstellung: SGKV)



- In der Binnenschifffahrt entfielen 63% der Verkehrsmenge und 57% der Verkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen auf den Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2023
- Im Vergleich zu 2022 stieg die Verkehrsmenge im Seehafen-Hinterlandverkehr in 2023 um +0,2%; die Verkehrsleistung um +14,6%
- Bei den Anteilen der Hauptverkehrsverbindungen im Seehafen-Hinterlandverkehr auf deutschen Wasserstraßen konnten der grenzüberschreitende Verkehr und Durchgangsverkehr Zuwächse erzielen im Vergleich zum Vorjahr
- Der grenzüberschreitende Seehafen-Hinterlandverkehr auf deutschen Wasserstraßen nimmt den größten Anteil ein und ist weiterhin vorwiegend auf die Seehäfen Rotterdam (2023: 49,3%) und Antwerpen (2023: 36,0%) ausgerichtet
- Hamburg ist weiterhin drittstärkster Seehafen für den wasserstraßenseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr mit deutschen Binnenhäfen (2023: 7,1%)
- Nichtsdestotrotz wiesen alle betrachteten Häfen im Jahr 2023 Verluste (in TEU) im Vergleich zum Vorjahr auf

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen				Verkehrsleistung			
	2024 in Mio. t	2025 in Mio. t	2026 in Mio. t	Entw. in % 2024-2026	2024 in Mrd. tkm	2025 in Mrd. tkm	2026 in Mrd. tkm	Entw. in % 2024-2026
Eisenbahnverkehr ¹⁾	368,9	371,2	376,1	2,0	136,2	137,8	140,6	3,2
davon KV Schiene	114,1	116,8	121,1	6,1	62,8	64,6	67,2	7,0
Binnenschifffahrt	166,2	163,0	160,2	-3,6	41,0	40,6	40,3	-1,7
davon KV Wasserstraße	16,1	16,1	16,1	0,0	4,5	4,5	4,5	0,0
Seeverkehr ²⁾	266,7	269,4	272,0	2,0	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Luftfracht ³⁾	4,8	4,9	5,0	4,2	1,6	1,6	1,6	0,0
Rohrfernleitungen ⁴⁾	83,9	84,8	84,2	0,4	18,8	19,0	18,8	0,0
Straßenverkehr ⁵⁾	3.387,4	3.404,9	3.467,0	2,3	480,8	487,3	498,0	3,6

Prognostizierte Entwicklung im Güterverkehr in Deutschland 2024 bis 2026, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Intraplan Consult GmbH/BALM 2024, Darstellung: SGKV)



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

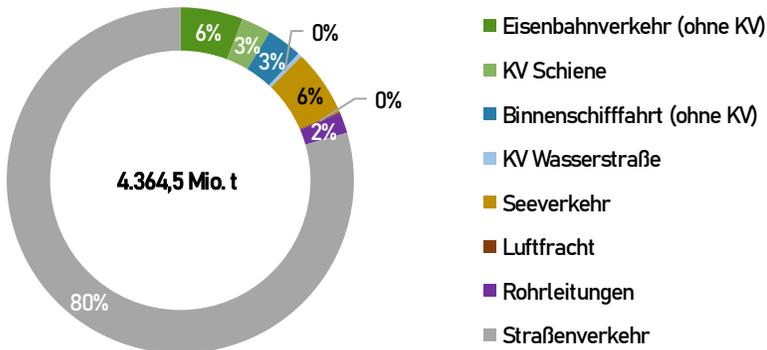
4) Nur Rohölleitungen

5) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

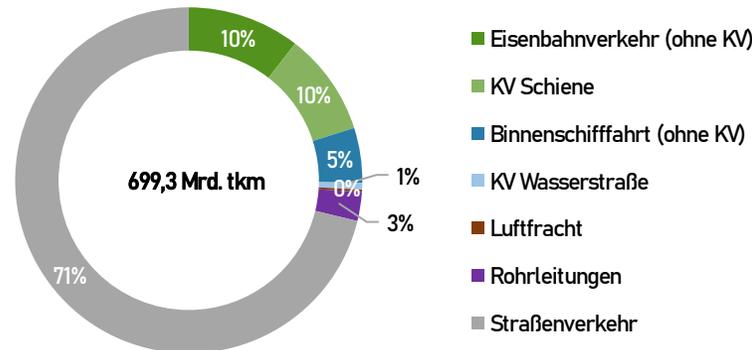
Quelle: Intraplan Consult GmbH/ BALM: "Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Mittelfristprognose Sommer 2024", Bericht im Auftrag des BMDV, Bonn/Köln, Okt. 2024

- Bis 2026 wird im schienenseitigen Kombinierten Verkehr die höchste Wachstumsrate mit +6,1% (Menge) bzw. +7,0% (Leistung) von allen Verkehrsträgern erwartet
- Die Beförderungsmenge und -leistung in der Binnenschifffahrt werden sich bis 2026 rückläufig entwickeln

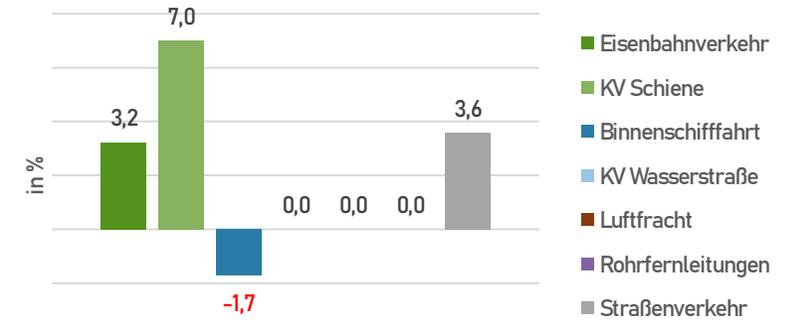
Prognostizierter Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2026, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Intraplan Consult GmbH/BALM 2024, Darstellung: SGKV)

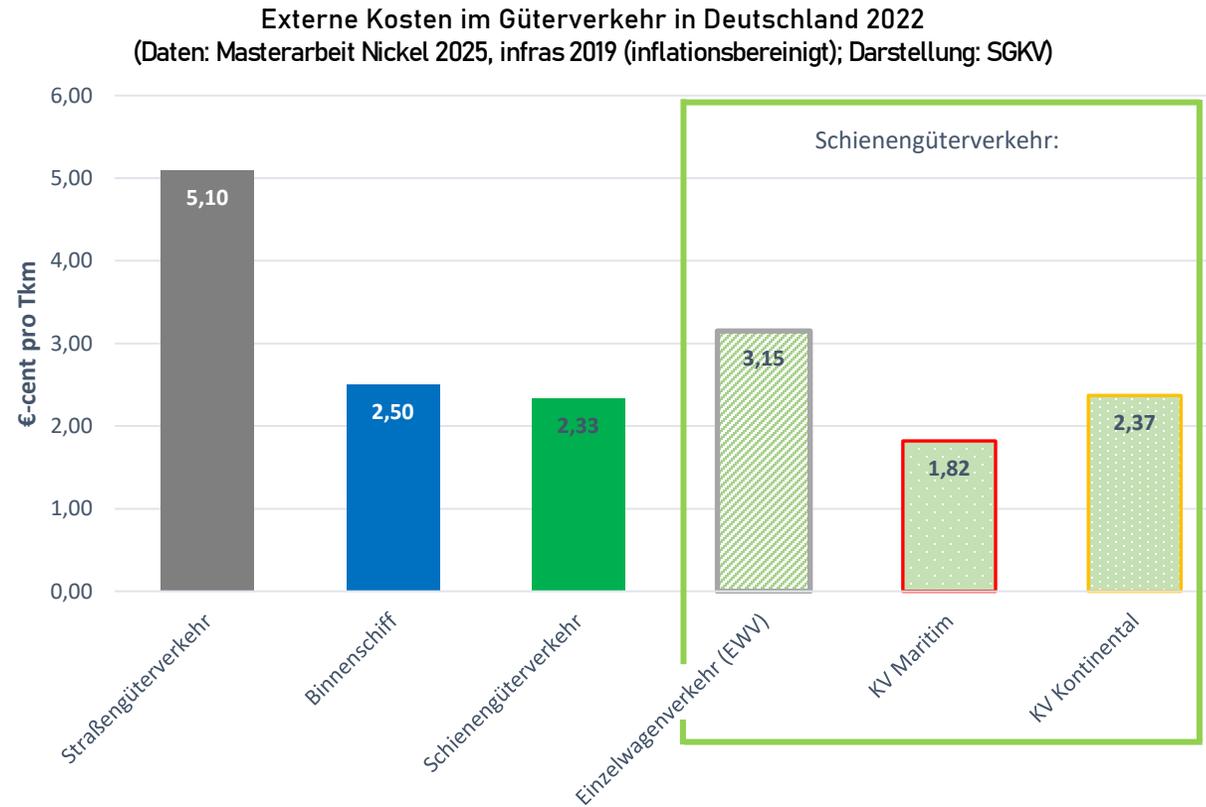


Prognostizierter Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2026, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Intraplan Consult GmbH/BALM 2024, Darstellung: SGKV)



Prognostizierte Entwicklung im Güterverkehr in Deutschland 2024 bis 2026, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Intraplan Consult GmbH/BALM 2024, Darstellung: SGKV)

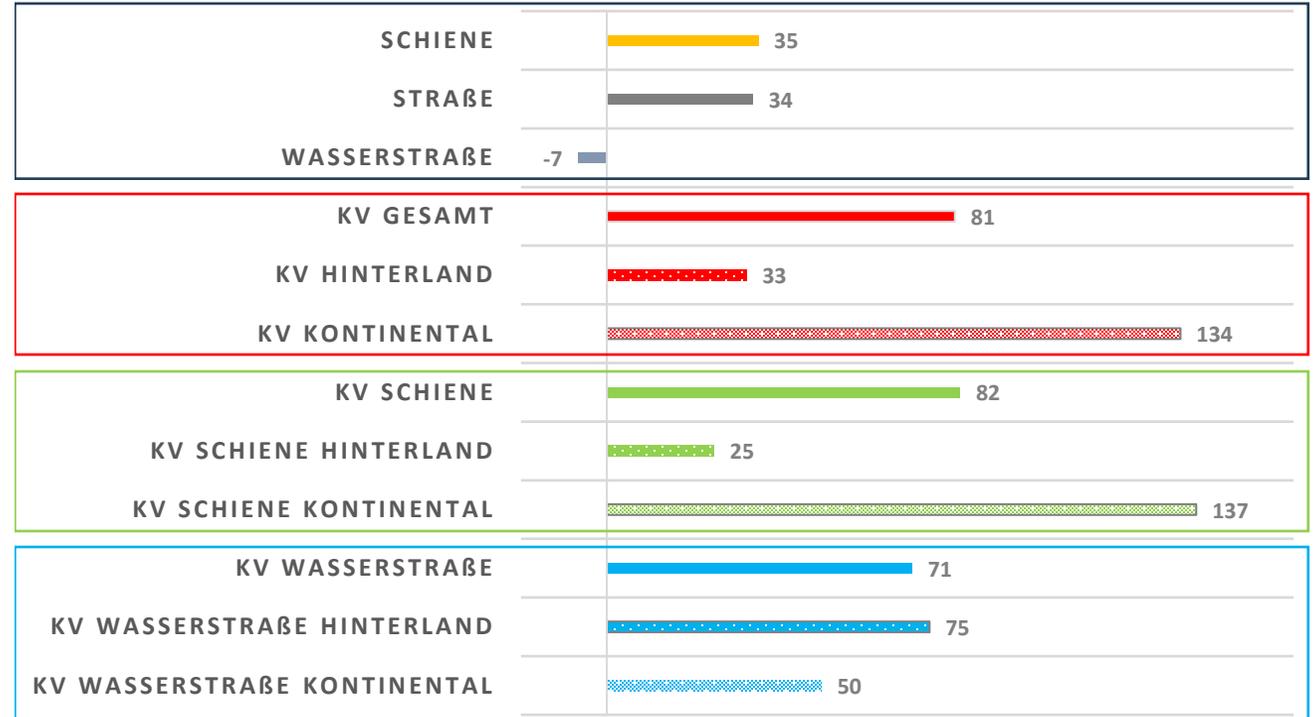
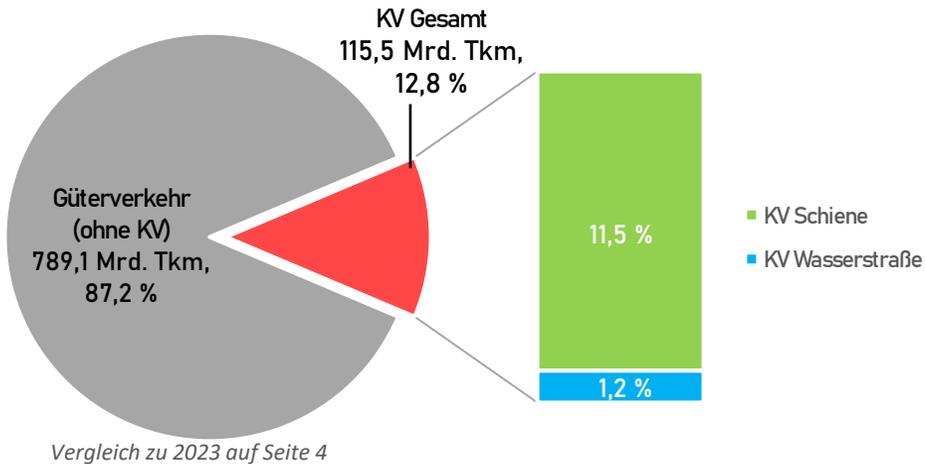




- Betrachtete externe Kosten: Unfallkosten, Luftverschmutzungskosten, Kosten durch Klimaschäden, Lärmkosten, Kosten aus vor- und nachgelagerten Prozessen (z.B. Bau und Entsorgung der Fahrzeuge und Infrastruktur) und Kosten durch Flächenverbrauch und Zerschneidung
- Der Schienengüterverkehr verursacht von den drei maßgeblichen Landverkehrsträgern die geringsten externen Kosten
- Der Straßengüterverkehr verursacht mehr als doppelt so viele externe Kosten als Binnenschifffahrt und Schienengüterverkehr
- Innerhalb des Schienengüterverkehrs zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede bei den externen Kosten je nach Produktionssystem
- Der Einzelwagenverkehr (EWW) verursacht im Durchschnitt 1,33 Euro-Cent pro Tkm (+73 %) mehr externe Kosten als der maritime KV und 0,78 Euro-Cent pro Tkm (+33 %) mehr als der kontinentale KV
- Der maritime KV weist – abgesehen von Massenguttransporten – die geringsten externen Kosten aller betrachteten Verkehrsarten und Produktionssysteme auf

VERÄNDERUNG DER TRANSPORTLEISTUNG 2019 - 2040 IN % (DATEN: BMDV 2024, DARSTELLUNG: SGKV)

Anteil der KV-Transportleistung am Gesamtverkehr 2040
(Daten: BMDV 2024, Darstellung: SGKV)



Hinweise:

- Die prognostischen Arbeiten für die Verkehrsprognose 2040 beruhen auf einer Verkehrsanalyse für das Basisjahr 2019
- „Philosophie“ der Basisprognose ist ein Entwicklungspfad der sich an den „heute“ absehbaren Entwicklungen, festgeschriebenen verkehrspolitischen Zielen und insbesondere auch den Klimazielen orientiert
- Die Prognose bildet die Grundlage für den Prozess der Bedarfsplanüberprüfung und macht gleichzeitig transparent, in welcher Art und in welchem Umfang im Jahr 2040 unter den gesetzten Prämissen eine Lücke in der Zielerreichung der verkehrs- und klimapolitischen Zielsetzungen im Verkehrssektor bestehen wird

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 Academy](#)

[Intermodal Stat](#)

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

Folgen Sie uns auf:

[LinkedIn](#)

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

**KV funktioniert
 nur gemeinsam**

