ZAHLEN UND FAKTEN 2025/26

INTERMODAL COMPETENCE
SGKV

Kombinierter Verkehr

Berichtsjahr 2025

Vorwort der SGKV

Clemens Bochynek
Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied
SGKV e.V.

Diana Fieberg
Projektleiterin
SGKV e.V.

Sehr geehrte Damen und 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 2025/26“ für das Berichtsjahr 2025 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 intermodaler Güterverkehre.

Ergänzend zu den amtlichen Statistiken für Deutschland enthält diese Ausgabe zwei Exkurse:
Der **Exkurs I** zeigt eine grafische Aufschlüsselung des Gesamtenergieeinsatzes eines Containertransports von Basel nach Rotterdam.
Der **Exkurs II** stellt die Mittelbedarfe für KV-Terminals bis 2033 (SGKV-Umfrage 2025) dar.

Auch das Jahr 2025 war durch eine Vielzahl an Herausforderungen für den Güterverkehr in Deutschland geprägt, maßgeblich ausgelöst durch die geopolitischen Unsicherheiten und schwächelnde Wirtschaftslage. Im Jahr 2025 verzeichnete der Güterverkehr insgesamt Rückgänge.

Der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland verzeichnete im Jahr 2025 sowohl in der Beförderungsmenge (-1,6%) als auch in der Beförderungsleistung (-1,4%) Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr. Die Anteile des KV am Gesamtgüterverkehr betrugen 8,2% an der Beförderungsleistung sowie 2,7% an der Beförderungsmenge. Der Anteil des schienenseitigen KV an der Beförderungsleistung des gesamten Schienengüterverkehrs in Deutschland stieg erneut an und lag 2025 bei 42,2%. Im wasserstraßenseitigen KV in Deutschland sind seit 2017 Rückgänge sowohl in der Beförderungsmenge als auch -leistung zu verzeichnen. Der Mengenanteil des wasserstraßenseitigen KV an der Binnenschifffahrt in Deutschland betrug im Jahr 2025 rund 9,7%; der Anteil an der Beförderungsleistung lag bei 10,7%.

Entsprechend der „Gleitenden Mittelfristprognose“ (Intraplan Consult/ BALM) gilt der schienenseitige KV nach wie vor als Wachstumstreiber im Schienengüterverkehr. Bis 2029 wird im schienenseitigen KV ein Zuwachs von +3,0% in der Verkehrsmenge bzw. +3,2% in der Verkehrsleistung in Deutschland erwartet. Der wasserstraßenseitige KV wird laut Prognose bis 2029 Rückgänge verzeichnen. Die Prognosewerte für den KV liegen damit deutlich niedriger als in den vorangegangenen Prognosen.

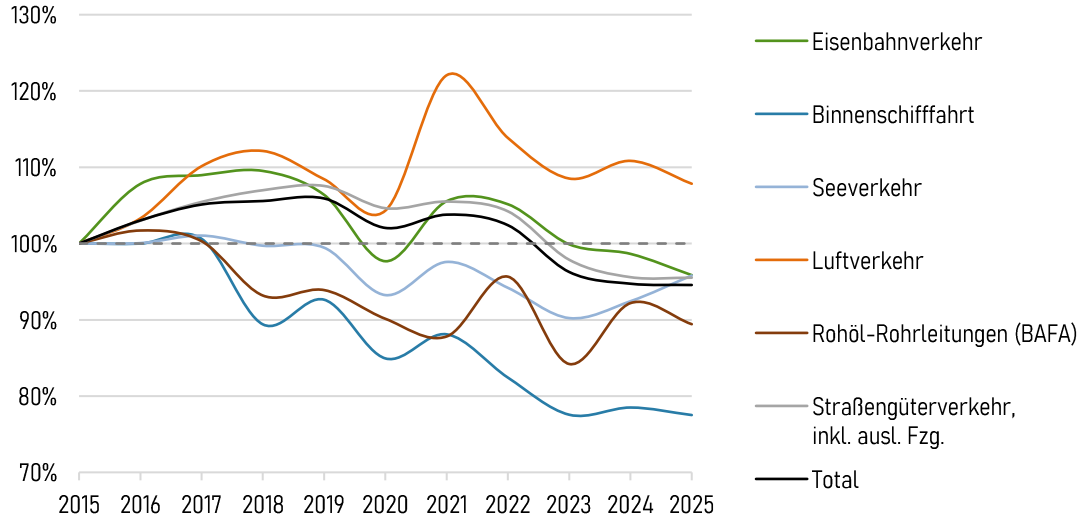
Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen der Lektüre.

Clemens Bochynek
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied, SGKV e.V.

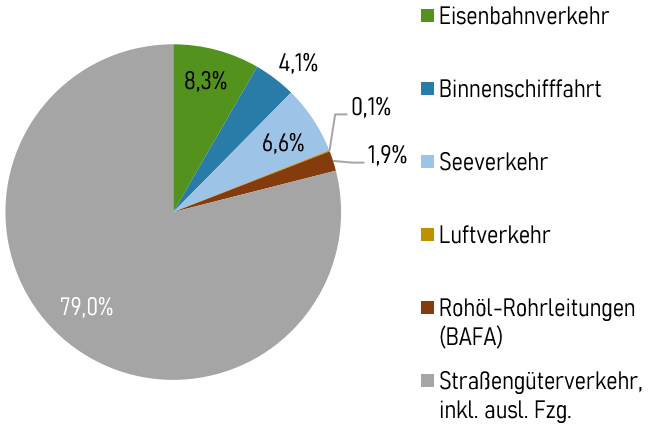
Diana Fieberg
Projektleiterin, SGKV e.V.

Güterverkehr

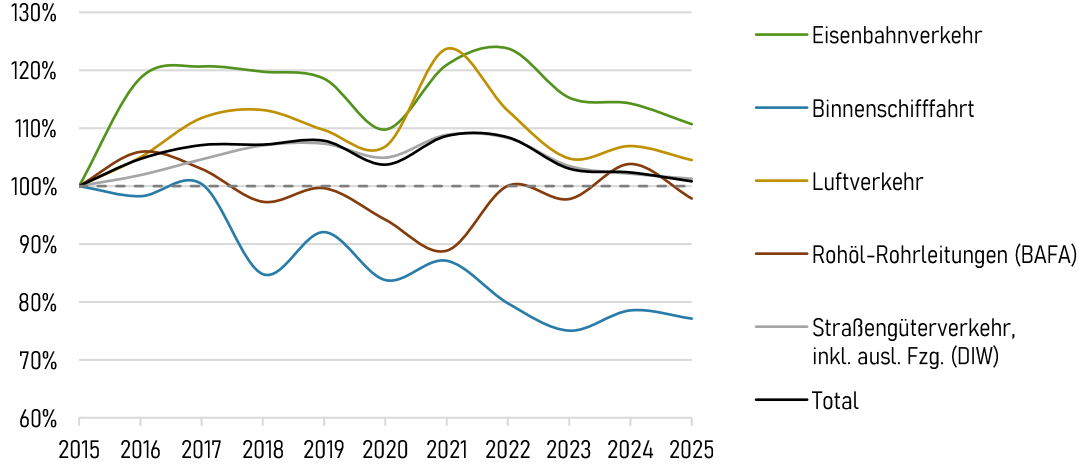
Entwicklung der Beförderungsmengen im Güterverkehr in Deutschland nach den einzelnen Verkehrsträgern, Index 2015 = 100% (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



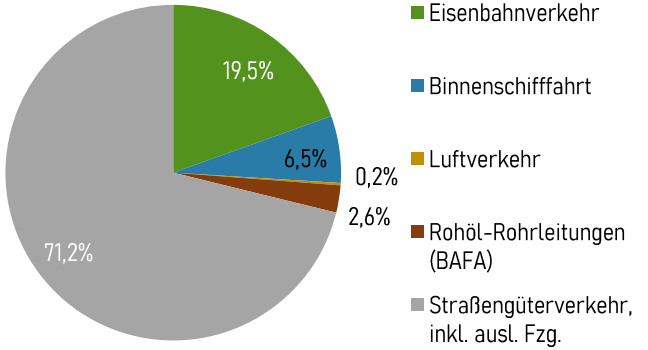
Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2025, Modal Split nach Beförderungsmengen (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



Entwicklung der Beförderungsleistung im Güterverkehr in Deutschland nach den einzelnen Verkehrsträgern, Index 2015 = 100% (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2025, Modal Split nach Beförderungsleistung (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



Maßgebliche Einflussfaktoren 2025:

- Geopolitische Unsicherheiten durch Kriege und US-Außenhandelspolitik
- Abnahme des deutschen Außenhandels, insb. Bauwirtschaft
- Großbaustellen in der Schieneninfrastruktur
- Insgesamt rückläufige Wirtschaftsentwicklung

(BALM (2026): Mittelfristprognose Winter 2025/26.)

Güterverkehr 2025:

- Verkehrsmengenrückgang um -0,2%
- Verkehrsleistungsrückgang um -1,5%
- Mit Ausnahme des Seeverkehrs verzeichneten fast alle dargestellten Verkehrsträger Rückgänge in den transportierten Mengen und der Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr

- Den höchsten Verlust in der Beförderungsmenge und -leistung verzeichnete der Güterverkehrsbereich „Rohöl-Rohrleitungen“ im Vergleich zum Vorjahr, gefolgt vom Eisenbahnverkehr
- Die Entwicklung der Verkehrsmenge und -leistung in der Binnenschifffahrt verzeichnet seit den letzten zehn Jahren (2015-2025) eine deutliche Abnahme von -22,5% bzw. -22,9%

- Die Schienen- und Rohrleitungen-Anteile verlieren in 2025 am Modal Split zugunsten der Straßen- und Seeverkehrs-Anteile

Güterverkehr

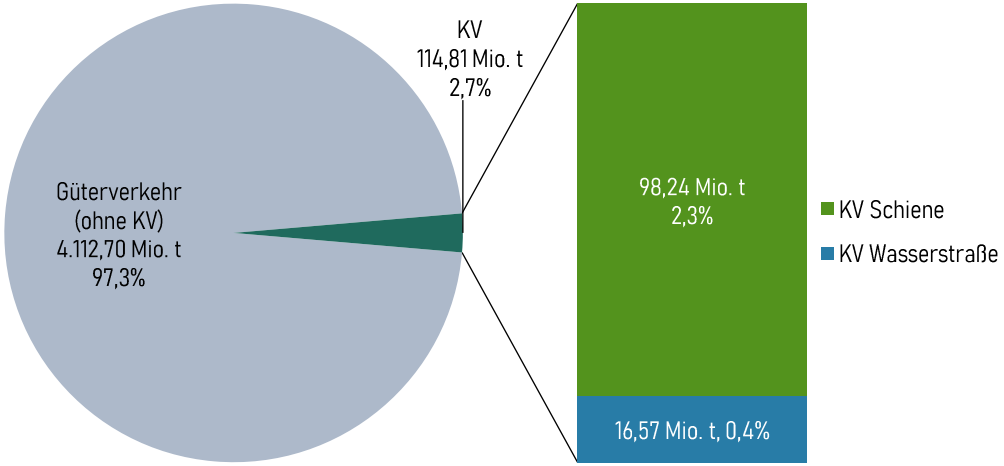
Verkehrsaufkommen in 1.000 t	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Entw. in % 2024-2025	Entw. in % 2015-2025
Eisenbahnverkehr[1)]	367.314	396.015	400.247	402.269	390.752	358.783	387.703	386.217	366.947	362.331	352.100	-2,8	-4,1
Binnenschifffahrt	221.369	221.349	222.731	197.904	205.066	188.022	195.021	182.448	171.689	173.778	171.594	-1,3	-22,5
Seeverkehr	291.823	291.987	294.869	290.985	290.233	272.093	284.781	274.866	263.298	269.753	279.595	3,6	-4,2
Luftverkehr[2)]	4.401	4.546	4.847	4.935	4.772	4.591	5.372	5.010	4.679	4.878	4.746	-2,7	7,8
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)[3)]	90.660	92.208	90.932	84.481	85.127	81.712	79.616	86.722	76.341	83.579	81.073	-3,0	-10,6
Straßengüterverkehr[4)]	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	3.340.700	3.338.400	-0,1	-4,5
Total	**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**	**4.235.032**	**4.227.508**	**-0,2**	**-5,4**

Verkehrsleistung in Mio. tkm	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Entw. in % 2024-2025	Entw. in % 2015-2025
Eisenbahnverkehr[1)]	116.632	138.361	140.716	139.664	138.247	128.018	141.033	144.336	134.433	133.256	129.100	-3,1	10,7
Binnenschifffahrt	55.315	54.347	55.518	46.901	50.919	46.338	48.182	44.117	41.507	43.443	42.658	-1,8	-22,9
Luftverkehr[2)]	1.447	1.519	1.617	1.637	1.587	1.546	1.790	1.635	1.516	1.547	1.512	-2,3	4,5
Rohöl-Rohrleitungen (BAFA)[3)]	17.714	18.761	18.239	17.234	17.649	16.686	15.738	17.723	17.317	18.390	17.333	-5,7	-2,2
Straßengüterverkehr[4)]	464.600	473.400	486.000	497.200	498.600	487.400	505.700	503.100	480.700	474.500	470.500	-0,8	1,3
Total	**655.708**	**686.388**	**702.090**	**702.636**	**707.002**	**679.988**	**712.443**	**710.911**	**675.473**	**671.136**	**661.103**	**-1,5**	**0,8**

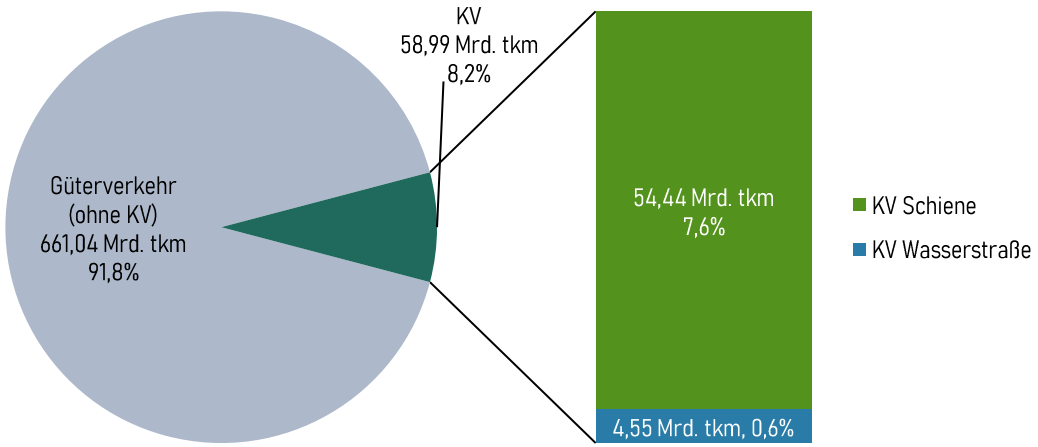
1) ab 2016: Quelle: Jahreserhebung der Schienen-Güterverkehrsstatistik (Vollerhebung)
2) Ab 2010 neu konzipierte Berechnungsbasis zur Berechnung der für die Tonnenkilometer erforderlichen Entfernung
3) Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Eschborn
4) Deutsche und ausländische 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 2026: Güterverkehr. Beförderungsmenge und Beförderungsleistung nach Verkehrsträgern. Stand: 16.04.2026

Kombinierter Verkehr

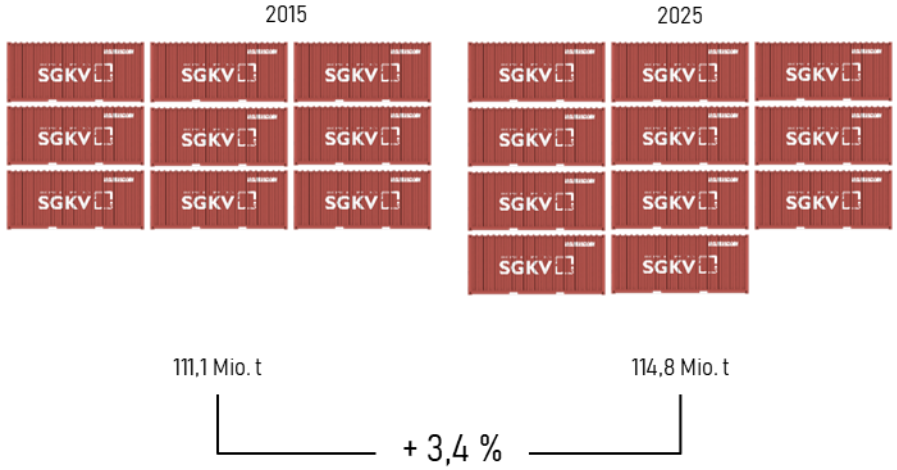
Anteil der KV-Beförderungsmengen am Gesamtgüterverkehr in Deutschland im Jahr 2025
(Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



Anteil der KV-Beförderungsleistung am Gesamtgüterverkehr in Deutschland im Jahr 2025
(Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



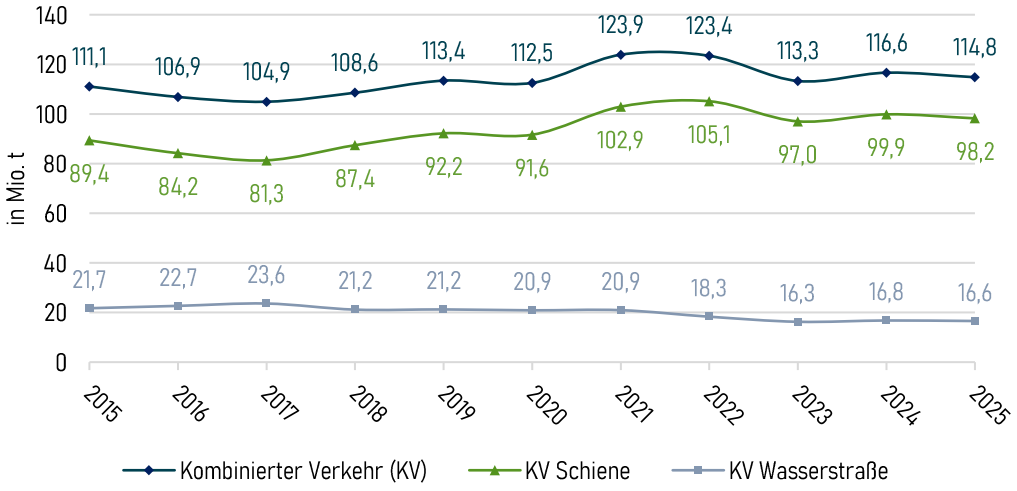
Zuwachs der Beförderungsmengen im Kombinierten Verkehr in Deutschland innerhalb der letzten 10 Jahre (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



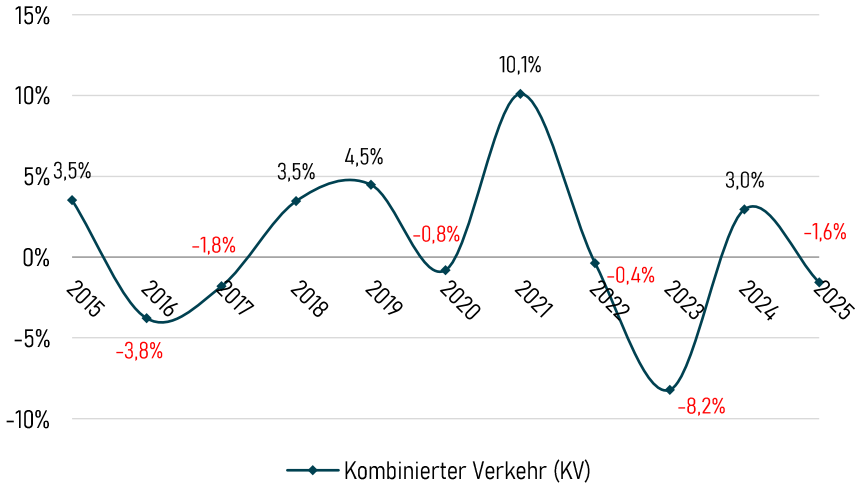
- Im Jahr 2025 wies der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland sowohl in der Beförderungsmenge als auch in der Beförderungsleistung einen Rückgang im Vergleich zum Vorjahr auf
- Der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr in Deutschland bezogen auf die Beförderungsmenge lag bei 2,7% mit 114,81 Mio. t
- Der Anteil des Kombinierten Verkehrs am Gesamtgüterverkehr in Deutschland bezogen auf die Beförderungsleistung lag bei 8,2% mit 58,99 Mrd. tkm
- Die Beförderungsmenge im KV stieg innerhalb der letzten 10 Jahre um rd. +3,4%

Kombinierter Verkehr

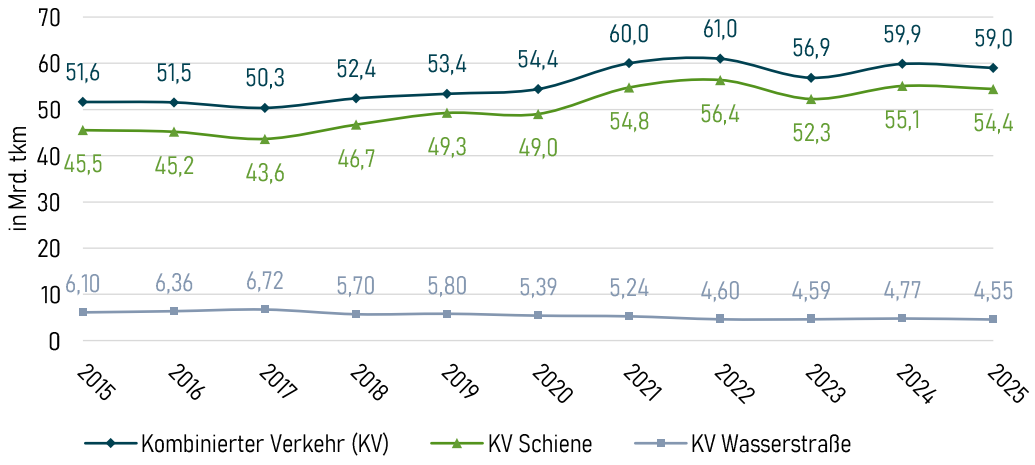
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in Deutschland von 2015 bis 2025
(Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



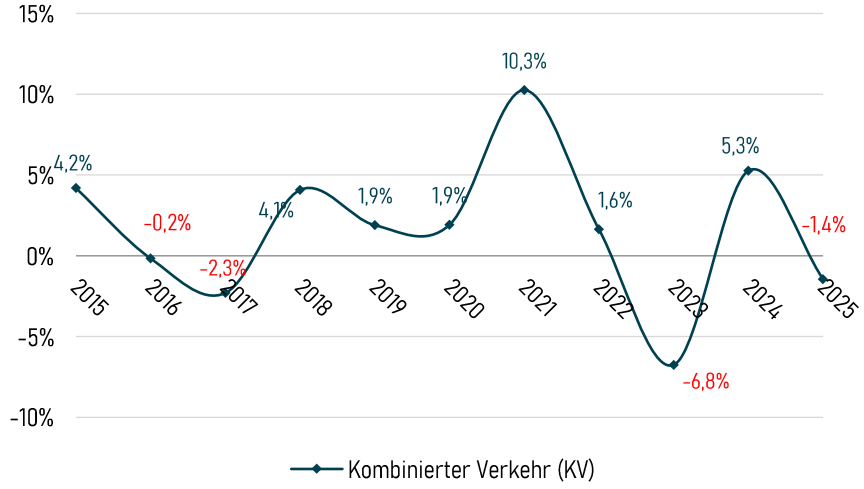
Entwicklung der KV-Beförderungsmengen in Deutschland von 2015 bis 2025, Veränderung zum Vorjahr (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



Entwicklung der KV-Beförderungsleistung in Deutschland von 2015 bis 2025
(Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



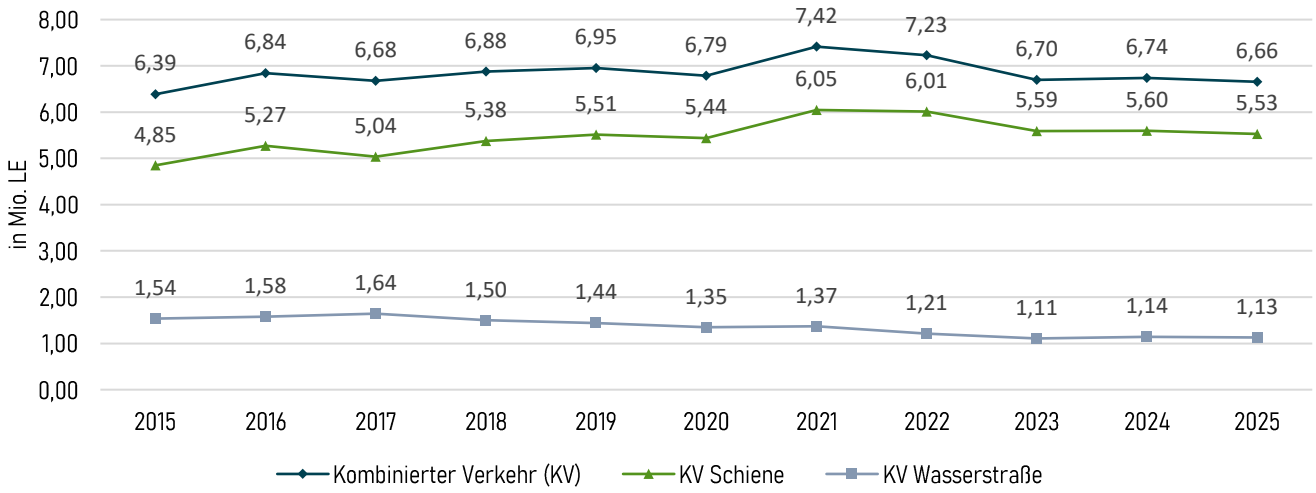
Entwicklung der KV-Beförderungsleistung in Deutschland von 2015 bis 2025, Veränderung zum Vorjahr (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



- In 2025 verzeichnete der Kombinierte Verkehr (KV) in Deutschland einen Rückgang von -1,6% in der Verkehrsmenge
- Die KV-Beförderungsleistung verlor in 2025 ebenfalls rd. -1,4% gegenüber dem Vorjahr
- Die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs wird maßgeblich durch den schienenseitigen KV beeinflusst, welcher eine stetige Wachstumskurve mit konjunkturbedingten Schwankungen aufweist
- In 2025 verzeichnete der schienenseitige KV ein Minus von -1,6% in der Beförderungsmenge und -1,2% in der Beförderungsleistung im Vergleich zum Vorjahr
- Die Entwicklung des wasserstraßenseitigen KV stagnierte bis 2017; seit 2017 ist ein stetiger Rückgang zu verzeichnen
- In 2025 verlor der wasserstraßenseitige KV -1,3% in der Beförderungsmenge sowie -4,6% in der Beförderungsleistung im Vergleich zum Vorjahr

Kombinierter Verkehr

Entwicklung der Anzahl der Ladeeinheiten im schienen- und wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)

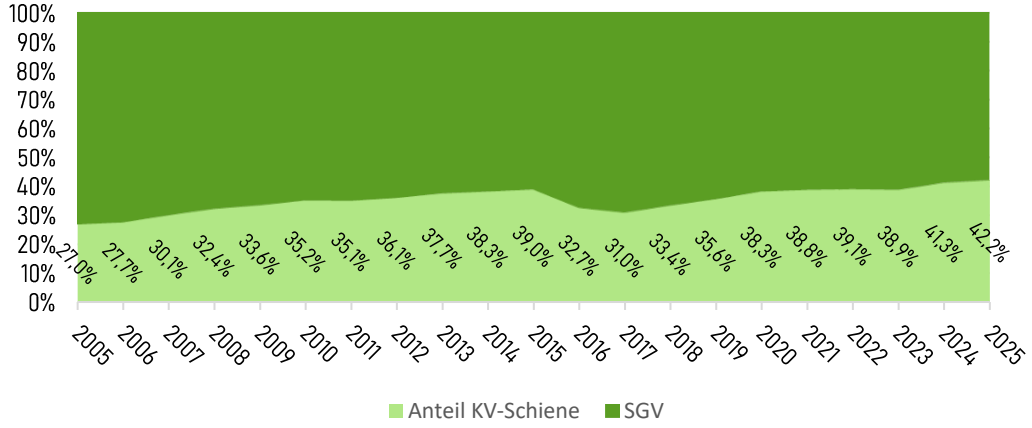


- In 2025 war ein Rückgang der Anzahl der Ladeeinheiten sowohl im schienenseitigen als auch im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland zu verzeichnen
- Der schienenseitige KV-Anteil am Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland betrug 2025 bezogen auf die Verkehrsmenge 27,9% und bezogen auf die Verkehrsleistung 42,2%
- Der wasserstraßenseitige KV-Anteil an der Binnenschifffahrt in Deutschland lag 2025 bei 9,7% bezogen auf die Verkehrsmenge sowie bei 10,7% bezogen auf die Verkehrsleistung
- In Bezug auf die Entwicklung des schienenseitigen KV am gesamten SGV in Deutschland ist seit 2005 ein stetiger Anstieg zu verzeichnen mit konjunkturbedingten Schwankungen

KV-Anteil an der gesamten Beförderungsmenge und –leistung in den relevanten Transportsegmenten Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt in Deutschland im Jahr 2025 (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)

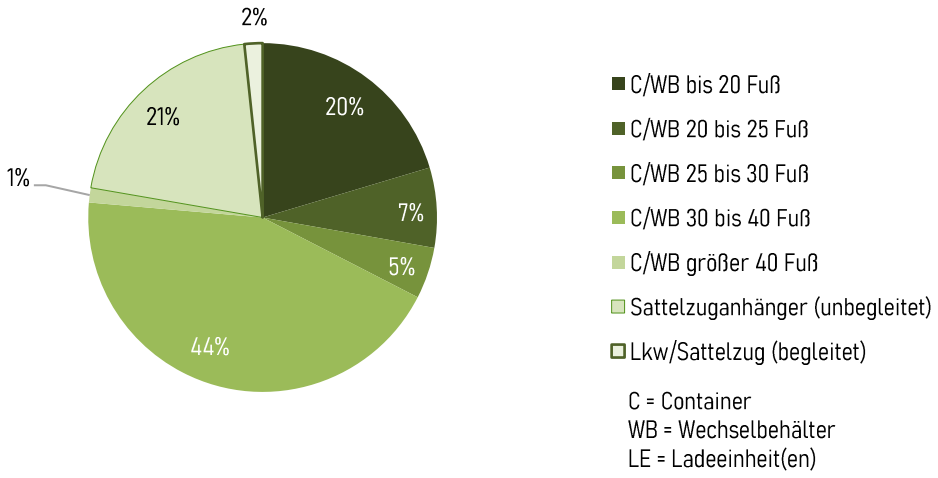
Menge		Leistung
27,9 %		42,2 %
98,2 Mio. t		54,4 Mrd. tkm
9,7 %		10,7 %
16,6 Mio. t		4,6 Mrd. tkm

Entwicklung der Anteile der Verkehrsleistung des schienenseitigen Kombinierten Verkehrs am gesamten Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)

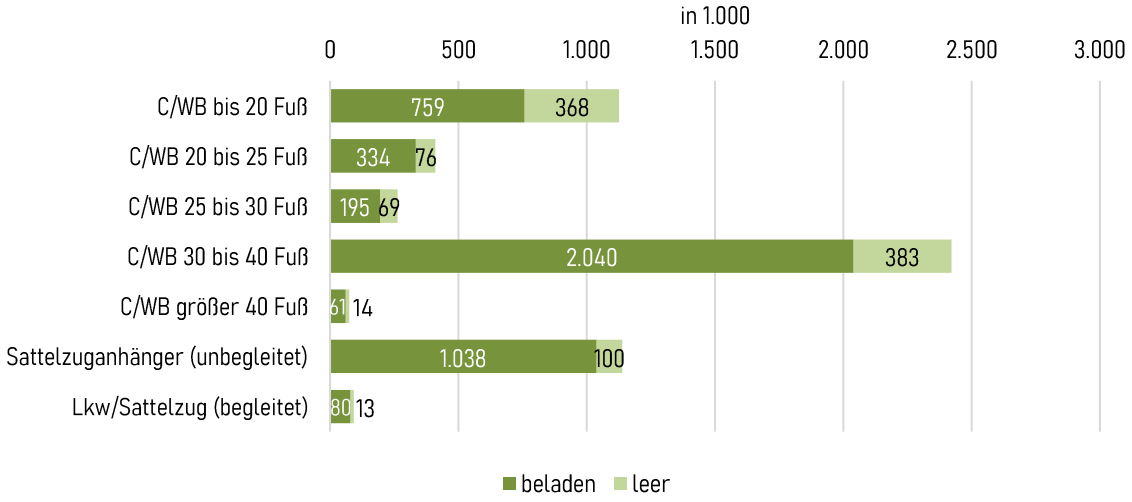


Schienenseitiger Kombinierter Verkehr

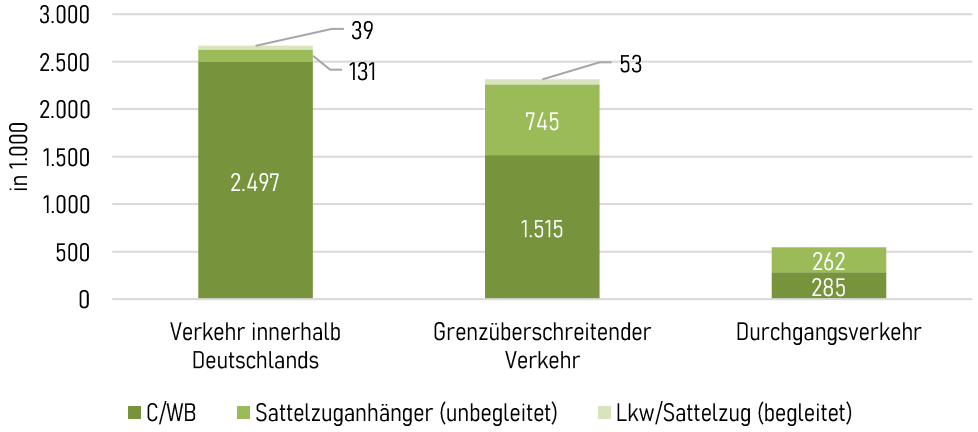
Anteil der Ladeeinheiten im schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland, bezogen auf die Anzahl der Ladeeinheiten im Jahr 2025
(Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Einheiten im schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland je Ladeeinheit und Zustand (beladen/ leer) im Jahr 2025 (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)

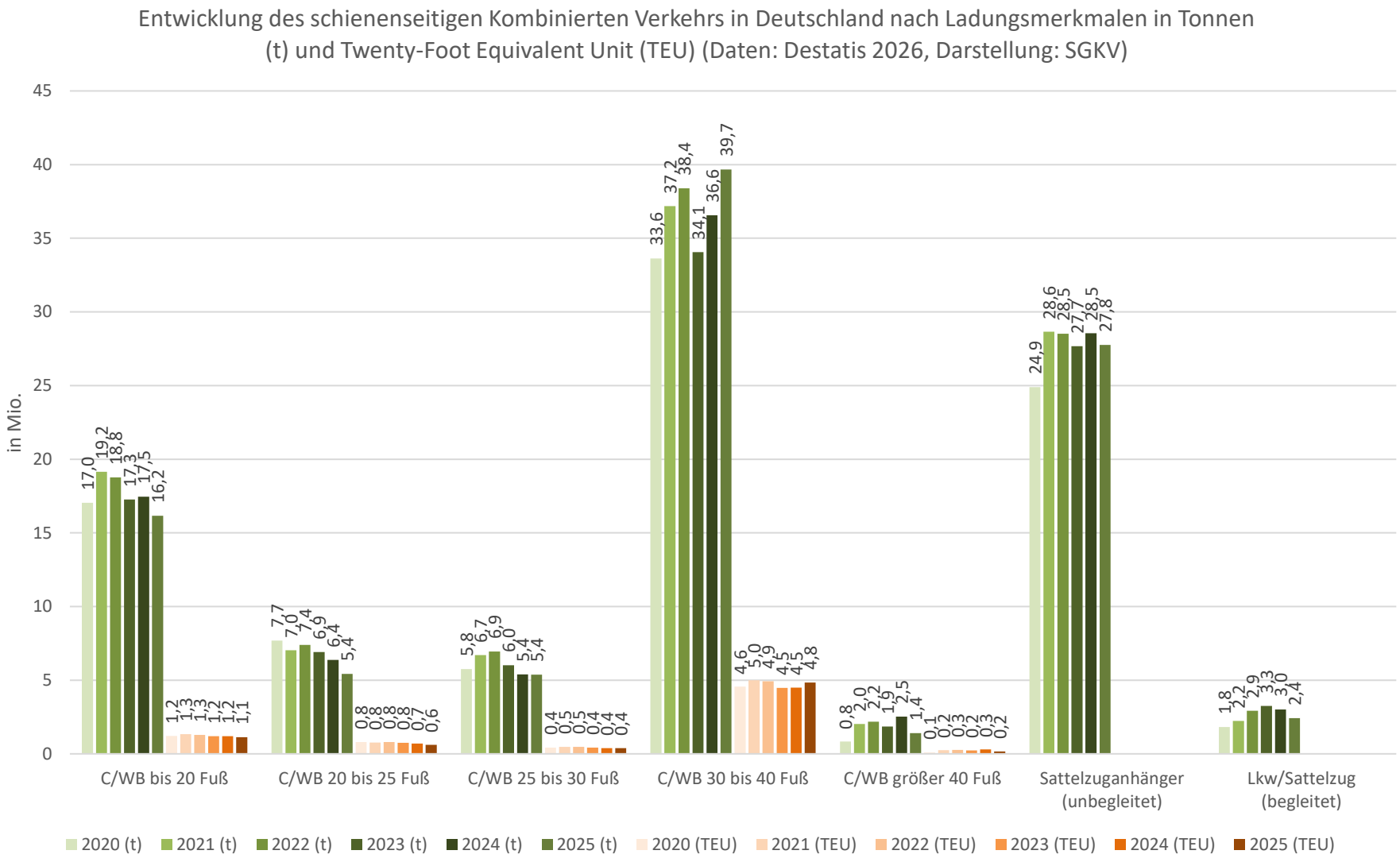


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im schienenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland im Jahr 2025
(Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



- Im Jahr 2025 wurden rd. 5,5 Mio. Ladeeinheiten im schienenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland transportiert; davon rd. 4,3 Mio. C/WB (rd. 78%), rd. 1,1 Mio. Sattelzuganhänger (rd. 21%) und rd. 92,7 Tsd. Lkw/Sattelzüge (rd. 2%)
- Der Transport von Lkw/Sattelzügen und Sattelzuganhängern war im Vergleich zum Vorjahr rückläufig
- 40 Fuß C/WB dominierten in 2025 mit rd. 44% den schienenseitigen KV, gefolgt von 20 Fuß C/WB mit rd. 20% und Sattelzuganhängern mit rd. 21%
- Der Anteil leerer Ladeeinheiten im C/WB-Transport lag im Jahr 2025 bei 21%
- Wesentlich geringer war der Transportanteil leerer Ladeeinheiten bei Lkw/Sattelzügen (14%) und Sattelzuganhängern (9%)
- In 2025 wurden 48% der Ladeeinheiten im schienenseitigen KV im Binnenverkehr, 42% im grenzüberschreitenden Verkehr und 10% im Durchgangsverkehr transportiert

Schienenseitiger Kombinierter Verkehr

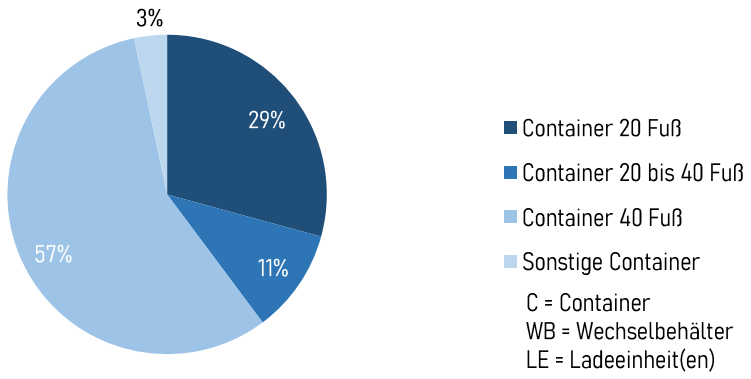


C = Container
WB = Wechselbehälter

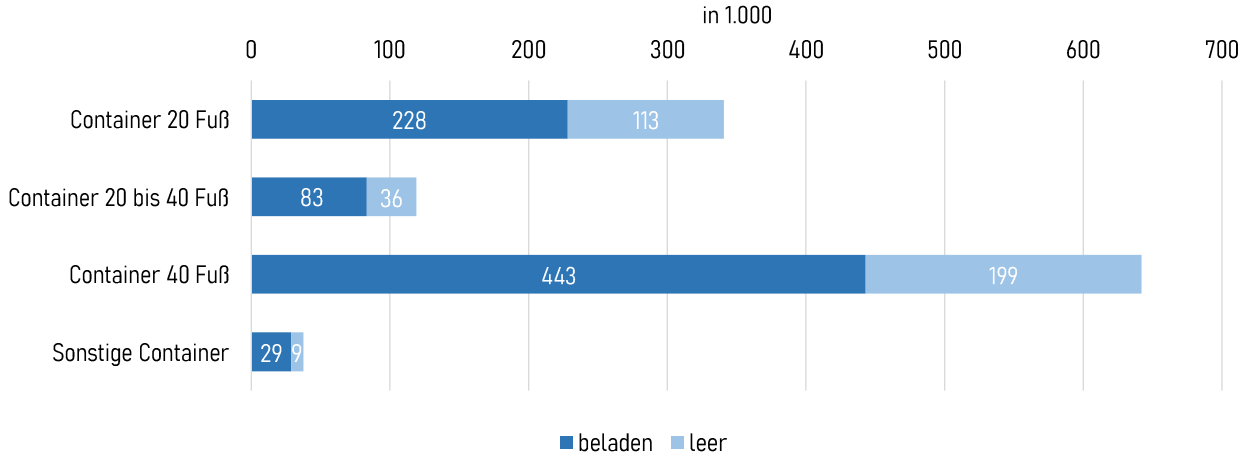
- Im Jahr 2025 verzeichneten fast alle Ladeeinheitentypen Rückgänge im Vergleich zum Vorjahr bezogen auf transportierte Tonnen und TEU mit Ausnahme von 30 bis 40 Fuß C/WB:
  - C/WB bis 20 Fuß: -7,3% (t) bzw. -5,5% (TEU),
  - C/WB 20 bis 25 Fuß: -14,8% (t) bzw. -12,8% (TEU),
  - C/WB 25 bis 30 Fuß: -0,2% (t) bzw. +0,1% (TEU),
  - C/WB 30 bis 40 Fuß: +8,5% (t) bzw. +7,7% (TEU)
  - C/WB größer 40 Fuß: -44,4% (t) bzw. -42,4% (TEU),
  - Sattelzuganhänger (unbegleitet): -2,7% (t),
  - Lkw/Sattelzug (begleitet): -19,7% (t)
- Die höchsten Tonnagen im schienenseitigen KV in Deutschland werden per C/WB 30 bis 40 Fuß transportiert, gefolgt von Sattelzuganhängern (unbegleitet) und C/WB bis 20 Fuß
- Bei Betrachtung aller C/WB im schienenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) im Jahr 2025 wurde ein Verlust von -0,3% in der Tonnage (t) sowie ein Zuwachs von 1,0% in den transportierten TEU gegenüber dem Vorjahr verzeichnet

Wasserstraßenseitiger Kombinierter Verkehr

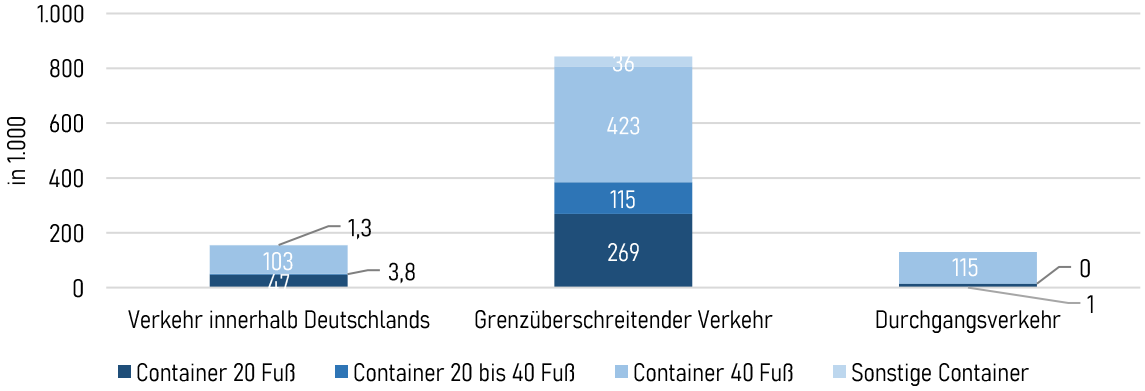
Anteil der Ladeeinheiten im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland, bezogen auf die Anzahl der Transporteinheiten im Jahr 2025 (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



Anzahl der beförderten Ladeeinheiten im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland je Ladeeinheit und Zustand (beladen/ leer) im Jahr 2025 (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)

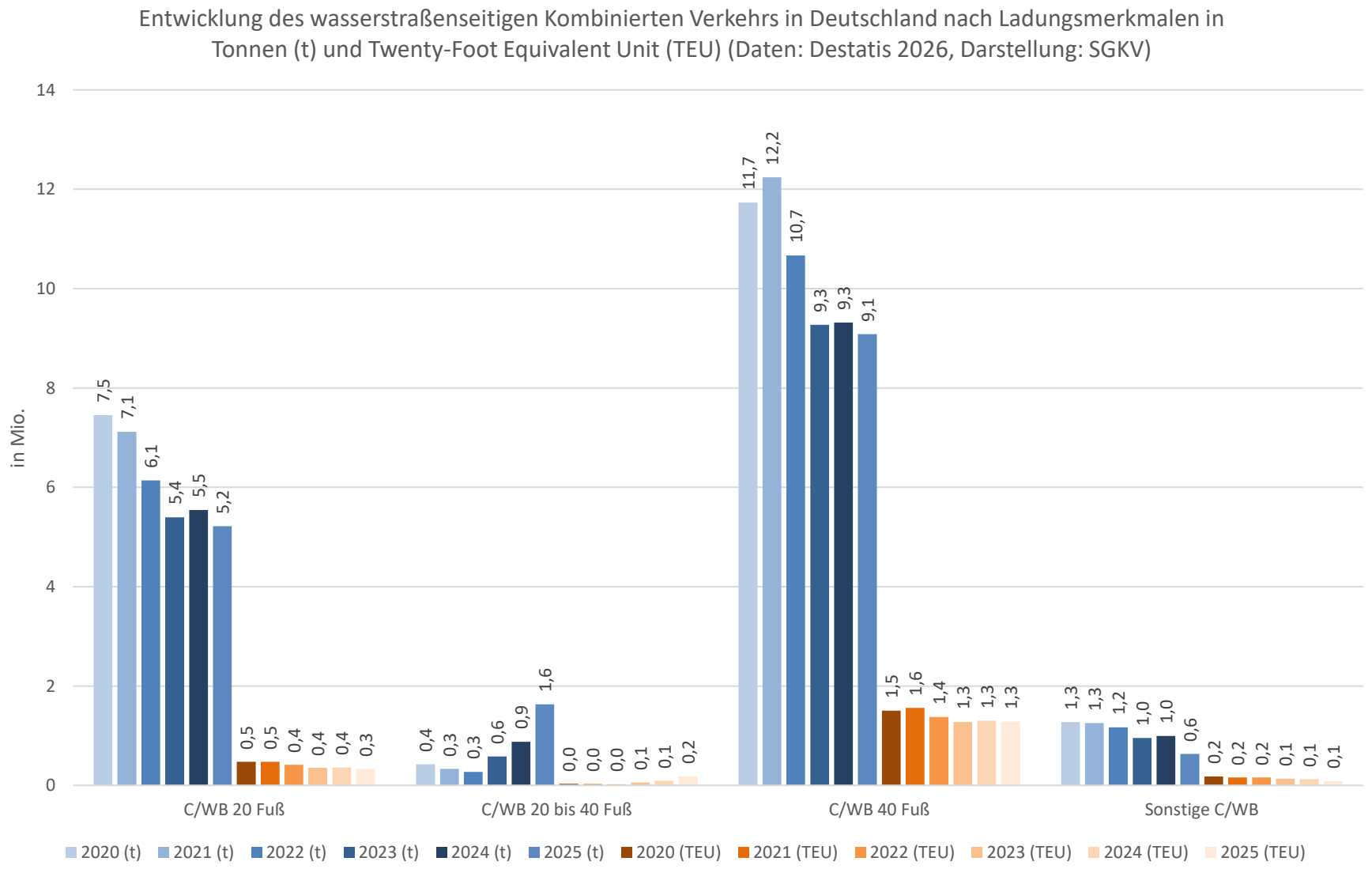


Anzahl der Ladeeinheiten je Hauptverkehrsverbindung im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr in Deutschland im Jahr 2025 (Daten: Destatis 2026, Darstellung: SGKV)



- 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 2025 bei rd. 86%
- Im Vergleich zum Vorjahr zeigte sich bei beiden Standard-Containergrößenklassen in 2025 ein deutlicher Verlust: bei 40 Fuß C/WB um -1,4% auf 642.063 Einheiten und bei 20 Fuß C/WB um -7,2% auf 330.212 LE im Jahr 2025
- Im wasserstraßenseitigen KV fanden deutlich mehr Leercontainertransporte statt als im schienenseitigen KV: Im Jahr 2025 wurden 32% der Ladeeinheiten leer transportiert (zum Vergleich: leere C/WB im schienenseitigen KV 2025 = 21%)
- Wasserstraßenseitiger KV findet hauptsächlich bei grenzüberschreitenden Verkehren statt
- Die Anteile der Hauptverkehrsbeziehungen betrugen im Jahr 2025 im grenzüberschreitenden Verkehr 75%, im Binnenverkehr 14% und im Durchgangsverkehr 11%

Wasserstraßenseitiger Kombinierter Verkehr

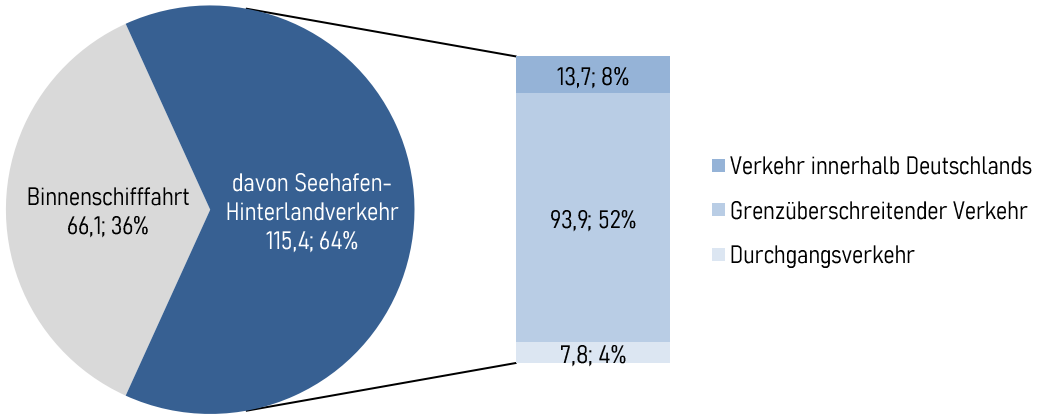


C = Container
WB = Wechselbehälter

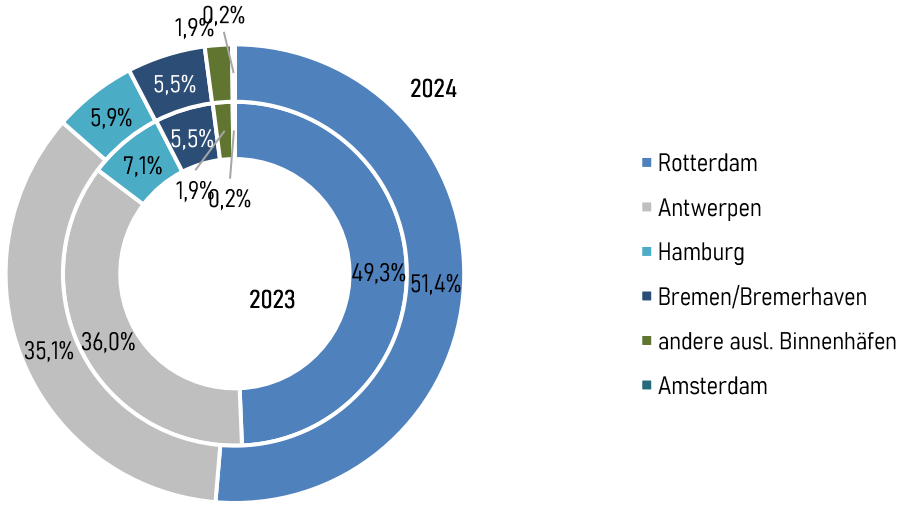
- Die Entwicklung des wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr (KV) in Deutschland war im Jahr 2025 über fast alle Containergrößenklassen rückläufig mit Ausnahme der Zwischenklassen C/WB 20 bis 40 Fuß
- Im Jahr 2025 sank die beförderte Menge via 20 Fuß C/WB um -5,9% (t) bzw. -7,2% (TEU); seit 2017 ist ein stetiger Verlust wasserstraßenseitig transportierter Mengen via 20 Fuß C/WB zu beobachten
- Ebenfalls sank die transportierte Menge via 40 Fuß C/WB im wasserstraßenseitigen KV um -2,5% (t) bzw. -1,4% (TEU) in 2025
- Ein deutlicher Anstieg in den beförderten Mengen war in der Größenklasse C/WB 20 bis 40 Fuß zu verzeichnen mit +85,6% (t) bzw. +89,9% (TEU) in 2025
- Die Beförderungsmenge in sonstige C/WB sank 2025 deutlich um -36,2% (t); bei den beförderten TEU um -33,0%

Seehafen-Hinterlandverkehr auf deutschen Wasserstraßen

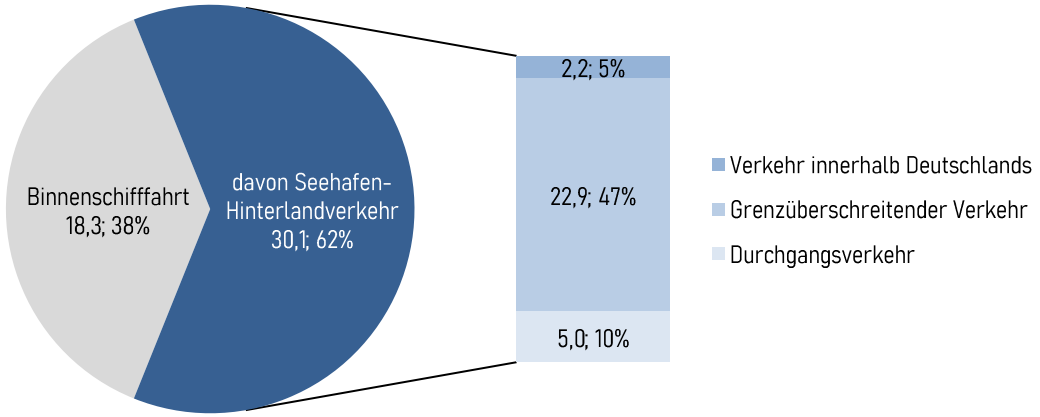
Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsmenge (in Mio. t) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2024 (Daten: BALM 2025, Darstellung: SGKV)



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



Anteil des Seehafen-Hinterlandverkehrs, bezogen auf die Verkehrsleistung (in Mrd. tkm) auf deutschen Wasserstraßen im Jahr 2024 (Daten: BALM 2025, Darstellung: SGKV)



- In der Binnenschifffahrt entfielen 64% der Verkehrsmenge und 62% der Verkehrsleistung auf deutschen Wasserstraßen auf den Seehafen-Hinterlandverkehr im Jahr 2024
- Im Vergleich zu 2023 stieg die Verkehrsmenge im Seehafen-Hinterlandverkehr in 2024 um ca. +0,9%; die Verkehrsleistung um ca. +19,0%
- Bei den Anteilen der Hauptverkehrsverbindungen im Seehafen-Hinterlandverkehr auf deutschen Wasserstraßen in 2024 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 (2024: 51,4%) und Antwerpen (2024: 35,1%) ausgerichtet
- Hamburg ist weiterhin drittstärkster Seehafen für den wasserstraßenseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr mit deutschen Binnenhäfen (2024: 5,9%)
- In 2024 verzeichneten die Häfen Hamburg und Amsterdam mit -15,2% und mit -3,1% Verluste gegenüber dem Vorjahr

Prognose Kombinierter Verkehr

Verkehrsträger	Verkehrsaufkommen 2024 in Mio. t	2025 in Mio. t	2029 in Mio. t	Entw. in % 2024-2029	Verkehrsleistung 2024 in Mrd. tkm	2025 in Mrd. tkm	2029 in Mrd. tkm	Entw. in % 2024-2029
Eisenbahnverkehr[1)]	362,3	352,1	354,3	-2,2	133,3	129,1	130,7	-2,0
dar. KV Schiene	108,6	106,5	111,9	3,0	59,1	58,1	61,0	3,2
Binnenschifffahrt	173,8	170,9	158,7	-8,7	43,4	42,4	40,7	-6,2
dar. KV Wasserstraße	16,7	16,5	16,6	-0,6	4,8	4,6	4,5	-6,3
Seeverkehr[2)]	269,8	279,6	294,3	9,1	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Luftfracht[3)]	4,8	4,8	5,2	8,3	1,5	1,5	1,6	6,7
Rohrfernleitungen[4)]	83,6	81,1	78,6	-6,0	18,4	17,4	16,9	-8,2
Straßenverkehr[5)]	3.340,3	3.338,4	3.484,1	4,3	474,6	470,5	491,4	3,5

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.

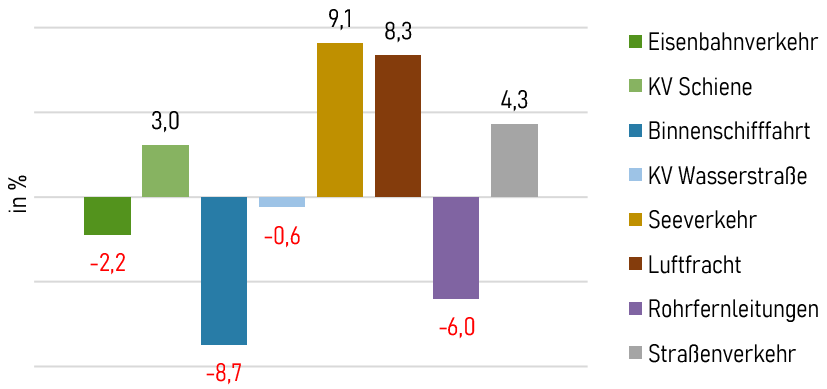
3) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen

4) Nur Rohölleitungen

5) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

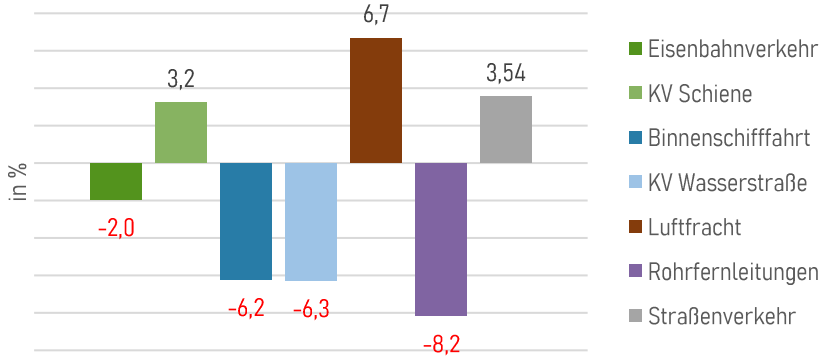
Quelle: Intraplan Consult GmbH: "Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr – Winter 2025/2026" basieren auf dem Stand April 2026", Bericht im Auftrag des BMV, München / Köln, April 2026

Prognostizierte Entwicklung im Güterverkehr in Deutschland 2024 bis 2029, Modal Split nach Beförderungsmengen
(Daten: Intraplan Consult GmbH 2026, Darstellung: SGKV)

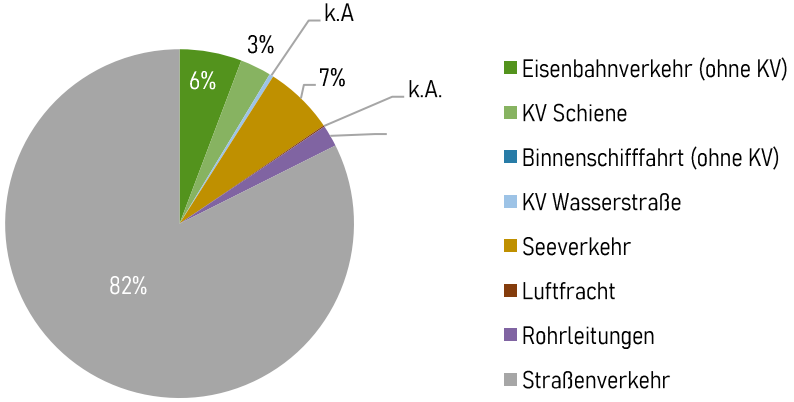


- Bis 2029 wird im schienenseitigen Kombinierten Verkehr mit deutlich geringeren Wachstumsraten von +3,0% (Menge) bzw. +3,2% (Leistung) gerechnet als in den vorangegangenen Prognosen
- Die Beförderungsmenge und –leistung im wasserstraßenseitigen Kombinierten Verkehr werden bis 2029 sinken

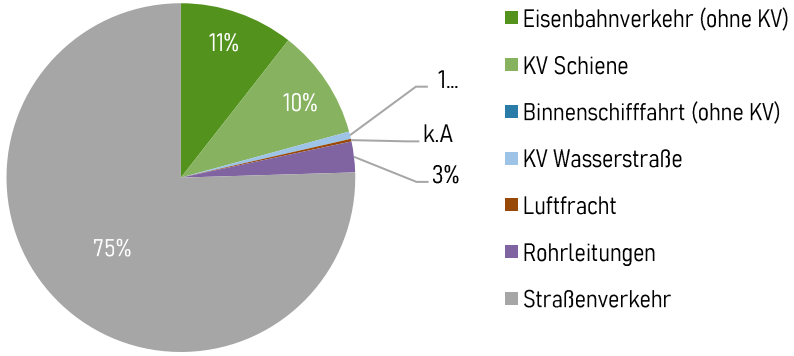
Prognostizierte Entwicklung im Güterverkehr in Deutschland 2024 bis 2029, Modal Split nach Beförderungsleistung
(Daten: Intraplan Consult GmbH 2026, Darstellung: SGKV)



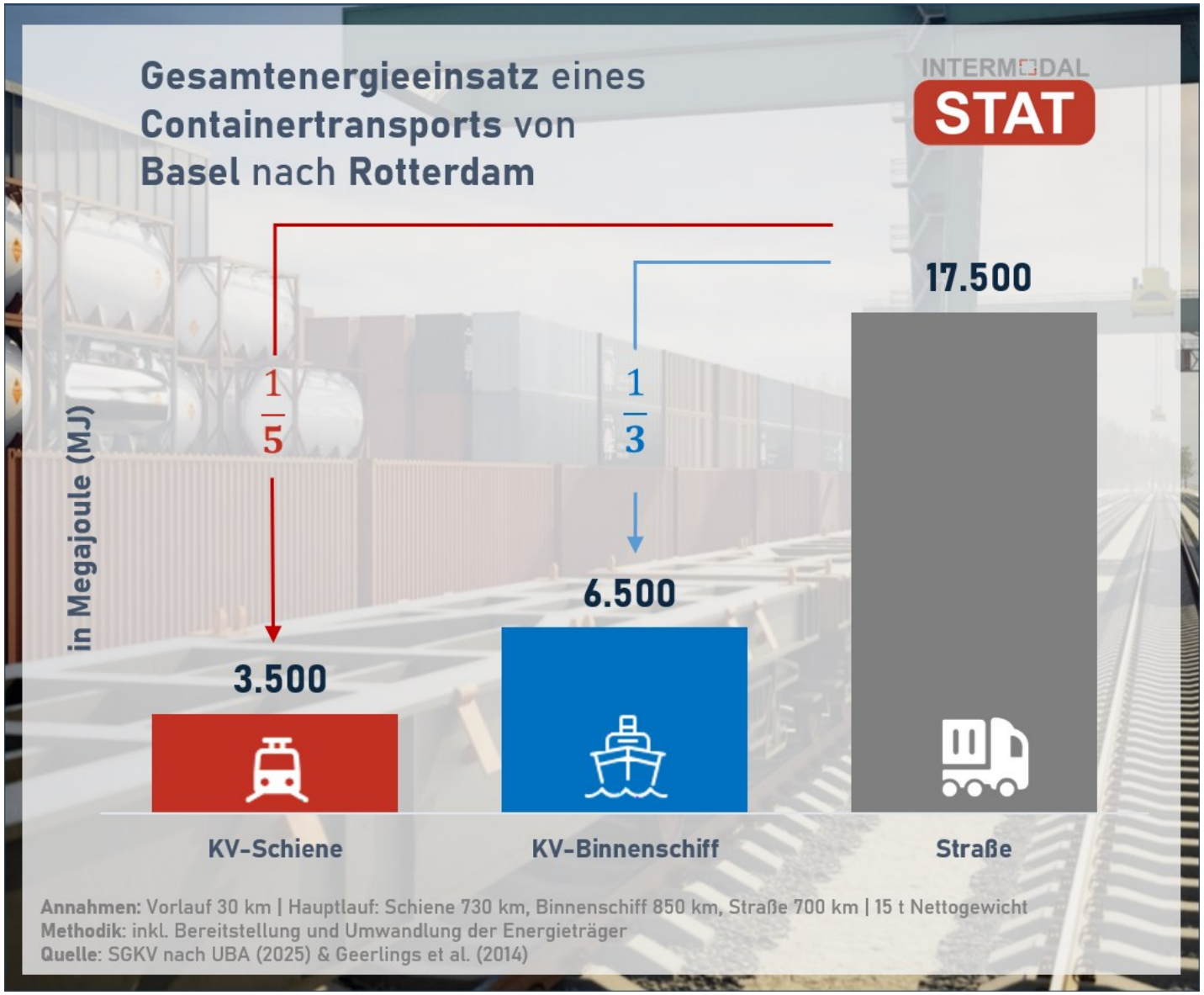
Prognistizierter Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2029, Modal Split nach Beförderungsmengen
(Daten: Intraplan Consult GmbH 2026, Darstellung: SGKV)



Prognostizierter Güterverkehr in Deutschland im Jahr 2029, Modal Split nach Beförderungsleistung
(Daten: Intraplan Consult GmbH 2026, Darstellung: SGKV)

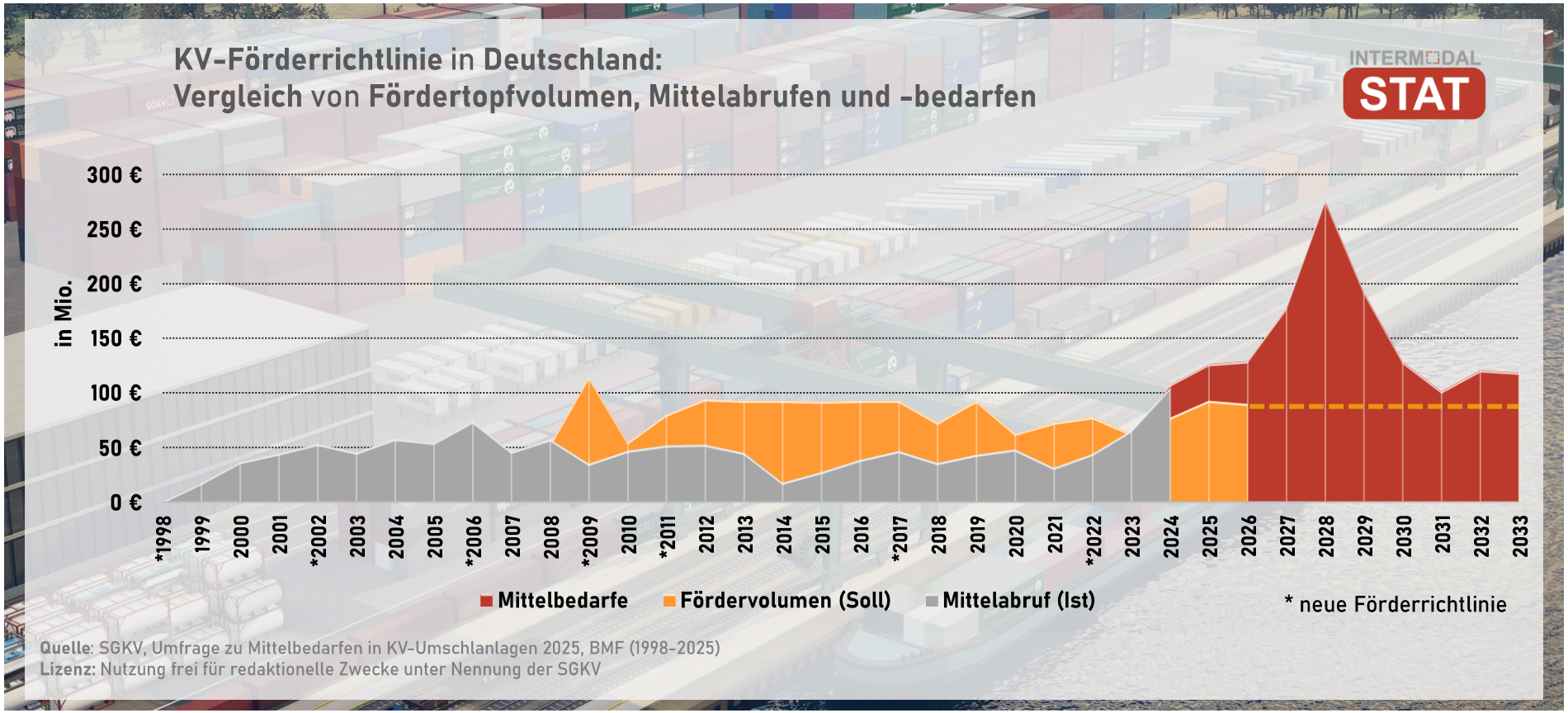


Exkurs I: Gesamtenergieeinsatz eines Containertransports mit verschiedenen Transportsystemen



- Die Auswertung basiert auf einer **konkreten Beispielrelation (Basel–Rotterdam)** und bildet damit eine **realitätsnahe Transportkette** mit typischen Vor- und Hauptläufen ab
- Dargestellt wird der **Gesamtenergieeinsatz** je Containertransport, einschließlich **Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger** (z. B. Strom, Diesel, Gas) – nicht nur der direkte Betriebsverbrauch
- Der **KV auf der Schiene** weist im Vergleich zum reinen Straßentransport einen **deutlich geringeren Energieeinsatz** auf; auch der KV über das Binnenschiff ist signifikant effizienter
- Die Ergebnisse verdeutlichen die **hohe Energieeffizienz intermodaler Transportketten** insbesondere bei längeren Hauptläufen auf Schiene oder Wasserstraße
- Vor dem Hintergrund steigender Energiepreise und klimapolitischer Zielsetzungen unterstreicht die Analyse die **Bedeutung des KV für eine energieeffiziente und nachhaltige Güterverkehrsentwicklung**

Exkurs II: Mittelbedarfe für KV-Terminals bis 2033 (SGKV-Umfrage 2025)



- Die Analyse stellt die **Entwicklung der Fördermittel (Soll/Ist) seit 1998** den **prognostizierten Mittelbedarfen der Terminalbetreiber bis 2033** gegenüber
- Bereits im Jahr 2024 haben die **Mittelabrufe das vorgesehene Fördervolumen überschritten** und konnten nur durch **haushaltsinterne Umschichtungen** gedeckt werden; für die kommenden Jahre ist eine solche Kompensation voraussichtlich nicht mehr zu erwarten
- Die verfügbaren Haushaltsmittel werden sich nach aktuellem Stand **auf einem Niveau von rund 90 Mio. € jährlich stabilisieren bzw. tendenziell rückläufig entwickeln**
- Dem gegenüber stehen **deutlich steigende Mittelbedarfe**, die insbesondere durch **anstehende Ersatzinvestitionen in bestehende Umschlaganlagen** (Baujahre überwiegend 1990er/2000er) getrieben sind
- Der ausgewiesene **Bedarfs-Peak im Jahr 2028** ist im Kontext des begrenzten Planungshorizonts der Umfrage zu interpretieren; für die Folgejahre liegen teilweise noch **keine belastbaren Angaben der Terminalbetreiber** vor, sodass von einem anhaltend hohen Bedarf auszugehen ist
- Insgesamt zeigt sich eine **zunehmende Diskrepanz zwischen verfügbaren Fördermitteln und tatsächlichem Investitionsbedarf**, die die langfristige Leistungsfähigkeit der KV-Infrastruktur gefährdet.

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

Fragen zum Bericht an:
Diana Fieberg, *dfieberg@sgkv.de*

Unsere KV-Tools:
Intermodal Map
Intermodal Academy
Zahlen zum KV (Dashboard)

Folgen Sie uns auf:
LinkedIn

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

Veröffentlicht am 29.04.2026