intraplan BALM

August 2025

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Sommer 2025

Auftraggeber

Bundesministerium für Verkehr
Referat G 13
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

vertreten durch

Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Werderstraße 34
50672 Köln

Auftragnehmer

Intraplan Consult GmbH
Dingolfinger Straße 2
81673 München

Fachliche Ansprechpartner Intraplan

Alexandra Rudolf
T +49 (89) 45 911 130
Alexandra.Rudolf@intraplan.de

Rita Tinajera
T +49 (89) 45 911 116
Rita.Tinajera@intraplan.de

Tobias Kluth
T +49 (89) 45 911 128
Tobias.Kluth@intraplan.de

Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)
Referat V3 – Marktzugang, Luftverkehr
Werderstraße 34
50672 Köln

Fachlicher Ansprechpartner BALM
Patrick Knebel
T +49 (0221) 5776 4331
patrick.knebel@balm.bund.de

Inhaltsverzeichnis

0 Zusammenfassung 1

1 Einleitung 11

2 Rahmenbedingungen 13

2.1 Überblick über die zentralen Annahmen der Prognose 13

2.2 Demographische Leitdaten 16

2.3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten 20

2.4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten 25

2.5 Weitere Rahmenbedingungen 34

3 Güterverkehr 38

3.1 Überblick 38

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern 43

3.2.1 Gesamter Güterverkehr 43

3.2.2 Straßengüterverkehr 47

3.2.3 Eisenbahnverkehr 50

3.2.4 Binnenschifffahrt 57

3.2.5 Rohrleitungen 61

3.2.6 Luftfracht 62

3.2.7 Seeverkehr 62

3.2.8 Modal Split 66

3.2.9 Transportintensität 68

3.2.10 Langfristige Entwicklung nach Verkehrsträgern 70

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen 71

3.4 Güterverkehr der leichten Nutzfahrzeuge 75

3.5 Güterverkehr nach Güterabteilungen 78

3.6 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen 84

4 Personenverkehr 89

4.1 Überblick 89

4.2 Motorisierter Individualverkehr 100

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr 109

4.4 Eisenbahnverkehr 119

4.5 Luftverkehr 126

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Z - 1	Entwicklung des Güterverkehrs (Veränderung in %)	5
Abbildung Z - 2	Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. 2019 in %)	6
Abbildung R - 1	Bruttostromverbrauch, -außenhandel und -erzeugung	30
Abbildung G - 1	Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	66
Abbildung G - 2	Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	67
Abbildung G - 3	Transportleistung und Transportintensität	69
Abbildung G - 4	Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern	70
Abbildung P - 1	Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. 2019 in %)	89
Abbildung P - 2	Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. Vorjahr in %)	94
Abbildung P - 3	Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	98
Abbildung P - 4	Modal Split der Personenverkehrsleistung	98
Abbildung P - 5	Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex	101
Abbildung P - 6	Monatliche Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs von 2019 bis 2025	103
Abbildung P - 7	Langfristige Entwicklung des Preises für Superbenzin	104
Abbildung P - 8	Monatliche Entwicklung der Fahrtenzahl im ÖPNV von 2019 bis 2025 (VDV-Unternehmen, 2024/25 ohne SPNV)	110
Abbildung P - 9	Gebührensatz IFR-Flüge	126
Abbildung P - 10	Entwicklung Streckengebühren	127

Tabellenverzeichnis

Tabelle Z - 1	Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern	3
Tabelle Z - 2	Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	10
Tabelle R - 1	Demographische Leitdaten	18
Tabelle R - 2	Weltwirtschaftliche Leitdaten	20
Tabelle R - 3	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	23
Tabelle R - 4	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	25
Tabelle G - 1	Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	46
Tabelle G - 2	Übersicht über die Datenlage zum Eisenbahngüterverkehr	52
Tabelle G - 3	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	72
Tabelle G - 4	Einordnung des Verkehrs der leichten Nutzfahrzeuge (LNF) in den Verkehr aller Güterverkehrsfahrzeuge	76
Tabelle G - 5	Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge	77
Tabelle G - 6	Gesamter Güterverkehr[1)] nach Güterabteilungen	79
Tabelle G - 7	Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	80
Tabelle G - 8	Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	81
Tabelle G - 9	Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	82
Tabelle G - 10	Seeverkehr nach Güterabteilungen	83
Tabelle G - 11	Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	86
Tabelle G - 12	Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	87
Tabelle G - 13	Luftfracht nach Kontinenten	88
Tabelle P - 1	Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	97
Tabelle P - 2	Komponenten des Motorisierten Individualverkehrs	107
Tabelle P - 3	Haupteinflussgrößen des Motorisierten Individualverkehrs	108
Tabelle P - 4	Verkehr mit Bussen und Bahnen (absolute Zahlen)	117
Tabelle P - 5	Verkehr mit Bussen und Bahnen (Veränderungen)	118
Tabelle P - 6	Luftverkehr (absolute Zahlen)	128
Tabelle P - 7	Luftverkehr (Veränderung gegenüber Vorjahr bzw. 2019)	129

Abkürzungsverzeichnis

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
AGEB	Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen
ARA-Häfen	Akronym für die Nordseehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen
BAFA	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
BALM	Bundesamt für Logistik und Mobilität (vormals BAG)
BASt	Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BDEW	Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft
BDO	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
BPEX	Bundesverband Paket und Expresslogistik (vormals BIEK)
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMV	Bundesministerium für Verkehr (vormals BMDV)
BMWE	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (vormals BMWK)
DB	Deutsche Bahn AG
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EIA	Energy Information Administration (US-Behörde für Energiestatistik)
GD	Gemeinschaftsdiagnose (der deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
IWF	Internationaler Währungsfonds
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
KMK	Kultusministerkonferenz
LNF	Leichte Nutzfahrzeuge
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
SNF	Schwere Nutzfahrzeuge
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt / Destatis
Tkm	Tonnenkilometer
VCI	Verband der Chemischen Industrie e.V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGR	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung
zGM	Zulässige Gesamtmasse

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ hat Intraplan Consult im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV, inzwischen Bundesministerium für Verkehr (BMV)), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), die „Mittelfristprognose Sommer 2025“ erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2025 bis 2027 und gibt auch einen Überblick über die jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende Entwicklung im Jahr 2024.

In allen Tabellen dieses Prognoseberichts wird – zusätzlich zu den Veränderungsraten für die einzelnen Jahre gegenüber dem jeweiligen Vorjahr – auch diejenige für den Zeitraum zwischen 2019 und 2027, dem letzten Zieljahr dieser Prognose, ausgewiesen. Daraus ist abzulesen, in welchem Ausmaß die jeweilige Größe im Jahr 2027 über oder unter dem Vorkrisenstand 2019 liegt. Im Personenverkehr sind die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr in den Jahren 2021 bis 2023 häufig nahezu aussagelos. Deshalb haben wir in allen Tabellen dieses Berichtsteils zusätzlich die – in der Regel wesentlich aussagefähigeren – Veränderungen gegenüber 2019 dargestellt. Im Güterverkehr war dies nicht erforderlich.

Seit der Sommerprognose 2012 wird der Luftverkehr (Fracht und Passage) vom Referat „Marktzugang, Luftverkehr“ des Bundesamts für Logistik und Mobilität (BALM, vormals Bundesamt für Güterverkehr (BAG)) prognostiziert.

Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bilden der Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE, vormals BMWK) vom 24. April 2025, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, die Grundlage.

Gegenwärtig ist die kurzfristige Entwicklung sowohl des Verkehrs als auch der Wirtschaft erneut mit gravierenden Unsicherheiten behaftet. Die Unwägbarkeiten erstrecken sich zum einen auf die neuerlichen geopolitischen Krisen (Russland, Nahost, evtl. China/Taiwan) und die Außenhandelspolitik der US-Regierung (möglicher Handelskrieg mit Europa und/oder China). Wegen der fundamentalen Bedeutung für die Prognoseergebnisse haben wir die zentralen Annahmen zu den wichtigsten Einflussgrößen der Verkehrsentwicklung auch in diese Zusammenfassung aufgenommen:

» Trotz der jüngsten Entwicklungen werden keine Handelskriege zwischen den USA und Europa angenommen. Dies würde nicht nur spürbare, sondern sogar dramatische Folgen für die deutsche Wirtschaft haben. Jede andere Annahme wäre beliebig.

» Das Sanktionsregime gegen Russland bleibt im Prognosezeitraum bestehen, Energierohstoffe bleiben somit weiterhin knapp.

» Die Auswirkungen der geopolitischen Anspannungen auf die europäische Wirtschaft werden sich nicht verstärken. Dies gilt nicht nur für Russland, sondern auch für die Situation im Nahen und im Fernen Osten. Eine Eskalation des Kriegs in Gaza und der angrenzenden Region könnte zu einem neuerlichen Energiepreisschub führen, während eine militärische Auseinandersetzung um Taiwan zu Handelskriegen mit China führen könnte, die deutliche Auswirkungen auf die Weltwirtschaft hätten.

» Der Flüchtlingszustrom aus der Ukraine hat sich stark abgeschwächt, der (gesamte) Wanderungssaldo wird sich weiter normalisieren.

» Der Preis für das Deutschlandticket, der im Jahr 2025 von 49 auf 58 Euro erhöht wurde, wird im weiteren Prognosezeitraum weniger deutlich angehoben.

» Die sog. „CO_2-Bepreisung“ wird nach der aktuellen, zuletzt im Januar 2024 modifizierten, Beschlusslage fortgeführt.

» Die Auswirkungen der Trassenpreiserhöhung auf die Preisgestaltung im Schienengüter- und -personenfernverkehr sind aufgrund anhängiger Klagen sowie nach wie vor noch nicht entschiedener Fördermöglichkeiten noch offen. Für die Prognose wird von einer lediglich leichten Erhöhung der Nutzerkosten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ausgegangen.

» Die Arbeitskämpfe des vergangenen Jahres sowie zu Beginn des Jahres 2025 im öffentlichen Personenverkehr werden sich im Prognosezeitraum nicht wiederholen, sondern entsprechende Basiseffekte auslösen.

Im **Güterverkehr** wurde der tiefe Einbruch des Jahres 2020 im Folgejahr zu mehr oder minder großen Teilen ausgeglichen. Somit wurde die Entwicklung ab dem Jahr 2022 nicht mehr – wie im Personenverkehr – von weiteren Aufholbewegungen dominiert, sondern wie üblich von den gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten geprägt. Im Jahr 2023 verstärkte sich die bereits im Vorjahr einsetzende konjunkturelle Abwärtsbewegung. Der gesamtmodale Güterverkehr verzeichnete ein deutliches Minus.

Im Jahr **2024** entwickelten sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten schlechter als erhofft. Das BIP wie auch der Außenhandel nahmen im zweiten Jahr in Folge leicht ab. Von den, vor allem für die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt noch wichtigeren, branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist die Bauwirtschaft nochmals spürbar geschrumpft. Im Kohlesektor hat sich der kräftige Rückgang des Jahres 2023 fortgesetzt, allerdings abgeschwächt. Deutlich besser als im Jahr 2023 verliefen die Rohstahlproduktion und die Chemieindustrie. Vor diesem Hintergrund verbuchte die gesamtmodale Güterverkehrsleistung im Jahr 2024 mit - 0,3 % nur ein leichtes Minus. Beim gesamtmodalen Transportaufkommen ist der Rückgang gegenüber Vorjahr mit 1,7 % deutlicher.

Der **Straßengüterverkehr** nahm im Jahr 2024 zum dritten Mal in Folge ab, allerdings mit 2,3 % (Aufkommen) bzw. 1,3 % (Leistung) wesentlich schwächer als im Vorjahr. Noch größere Auswirkungen als die gesamtwirtschaftlichen Bremseffekte hatte hier die Bauproduktion. Im **Eisenbahnverkehr** kam es im Jahr 2024 zu einem Anstieg um 0,1 % (Aufkommen) bzw. 0,8 % (Leistung). Trotz der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verzeichnete der Kombinierte Verkehr eine unerwartet kräftige Zunahme (2,9 % (t) bzw. 5,9 % (tkm)). Dies muss allerdings vor dem Hintergrund der vorjährigen Rückgänge betrachtet werden, die damit noch nicht vollständig ausgeglichen wurden. Auch bei chemischen Erzeugnissen und Mineralölerzeugnissen entstanden spürbare Wachstumsbeiträge. Dem stehen mehrere Rückgänge gegenüber, darunter der stärkste erneut bei den Kohletransporten, darüber hinaus bei Baustoffen und Schadholz. Die **Binnenschifffahrt** konnte im Jahr 2024 ebenfalls ein Plus von 1,2 % (Aufkommen) und 4,7 % (Leistung) erzielen. Der stärkste Effekt entstand bei den chemischen Grundstoffen, die von einem überdurchschnittlichen Wiederanstieg der Produktion angetrieben wurden. Dem standen jedoch erneut die Kohlebeförderungen entgegen, die nochmals stark geschrumpft sind. Das Aufkommen der **Pipelinetransporte** hat entsprechend des kräftigen, exportgetriebenen Anstiegs der Raffinerieproduktion und damit der Rohöleinfuhren deutlich zugenommen (10 %). Der **Luftfrachtverkehr** in Deutschland wuchs 2024 um 2,1 %, während es europaweit ein deutlich höheres Plus von mehr als 11 % gab. Im **Seeverkehr** ist der Containerverkehr spürbar gestiegen. Weitere Rückgänge bei

der Kohle wurden hier durch Zunahmen bei Rohöl und Erdgas ausgeglichen. Der Gesamtumschlag stieg um gut 3 %.

Tabelle Z - 1 Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Transportaufkommen												
Straßenv.[2]	3758,7	3420,5	3340,3	3300,2	3340,3	3373,4	-6,1	-2,3	-1,2	1,2	1,0	-10,2
Eisenbahnv.[3]	390,8	366,9	367,2	361,6	362,7	364,8	-5,0	0,1	-1,5	0,3	0,6	-6,6
Binnenschifff.	205,1	171,7	173,8	171,2	168,9	166,4	-5,9	1,2	-1,5	-1,3	-1,5	-18,9
Rohrleitungen[4]	85,1	76,3	83,6	79,9	79,1	78,4	-12,0	9,5	-4,4	-1,0	-0,9	-7,9
Luftfracht[5]	4,8	4,7	4,8	4,8	4,9	5,0	-6,6	2,1	1,0	1,1	1,7	3,9
Insgesamt	**4444,4**	**4040,2**	**3969,7**	**3917,8**	**3955,9**	**3987,9**	**-6,1**	**-1,7**	**-1,3**	**1,0**	**0,8**	**-10,3**
Seeverkehr[6]	290,2	263,3	269,8	275,0	277,7	281,1	-4,2	2,5	1,9	1,0	1,2	-3,1
dar.: Komb. V.												
- Eisenbahnv.	106,3	105,6	108,6	109,6	112,5	116,1	-6,6	2,9	0,9	2,6	3,2	9,2
- Binnenschifff.	21,2	16,2	16,7	17,3	17,4	17,5	-11,2	3,3	3,4	0,7	0,7	-17,5
- Zusammen	127,5	121,8	125,4	126,9	129,9	133,6	-7,2	2,9	1,2	2,4	2,9	4,8
Transportleistung[1]												
Straßenv.[2]	498,6	480,7	474,6	467,4	473,7	481,4	-4,4	-1,3	-1,5	1,3	1,6	-3,5
Eisenbahnv.[3]	138,2	134,4	135,5	133,9	135,4	137,4	-6,9	0,8	-1,1	1,1	1,5	-0,6
Binnenschifff.	50,9	41,5	43,4	42,8	42,5	42,1	-5,9	4,7	-1,5	-0,7	-0,8	-17,2
Rohrleitungen[4]	17,6	17,3	18,4	17,6	17,4	17,3	-2,3	6,2	-4,3	-1,0	-0,9	-2,2
Luftfracht[5]	1,6	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	-7,3	2,1	1,0	1,1	1,8	1,4
Insgesamt	**707,0**	**675,5**	**673,4**	**663,3**	**670,6**	**679,8**	**-5,0**	**-0,3**	**-1,5**	**1,1**	**1,4**	**-3,8**
dar.: Komb. V.												
- Eisenbahnv.	55,7	56,1	59,1	59,9	61,9	64,2	-7,6	5,4	1,5	3,2	3,8	15,2
- Binnenschifff.	5,8	4,6	4,8	4,9	5,0	5,0	-0,6	4,0	2,8	1,4	1,4	-13,5
- Zusammen	61,5	60,6	63,8	64,8	66,8	69,2	-7,1	5,3	1,6	3,1	3,6	12,5

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, einschl. der Verkehre, die nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Genesis, früher Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen, sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (früher Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden

4) Nur Rohölleitungen

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

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Die bisherige Entwicklung im Jahr **2025** ist nicht günstiger als im Vorjahr. Die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten werden im Gesamtjahr maximal stagnieren (BIP) bzw. erneut etwas schrumpfen wie der Außenhandel. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren wird die Bauwirtschaft nochmals abnehmen, wenn auch nicht mehr ganz so stark wie im Vorjahr. Im Kohlesektor wird sich der letztjährige Rückgang erheblich abschwächen. Die Rohstahlproduktion wird sich hingegen wieder in ein deutliches Minus drehen. Auch die, nicht nur energie-, sondern auch

transportintensive, Chemieindustrie verzeichnet wieder eine Abnahme. Lediglich der Absatz von Mineralölprodukten zeigt im laufenden Jahr eine positive Entwicklung. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, schätzen wir für das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen ein Minus von 1,3 % und für die Leistung von 1,5 %.

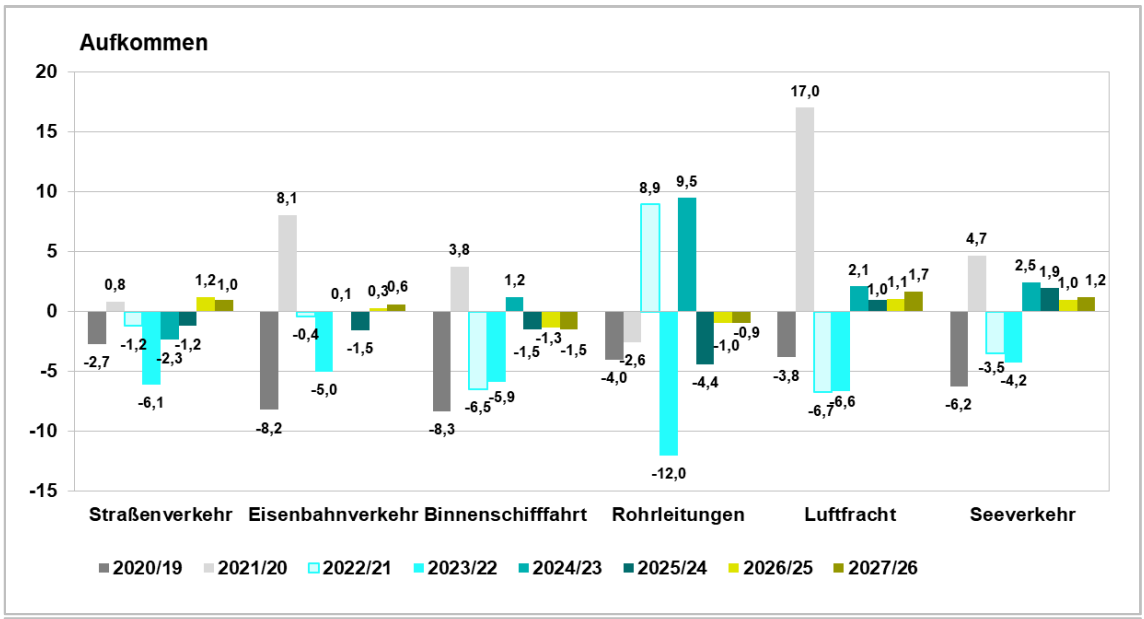
Beim **Straßengüterverkehr** wird sich neben den nicht verbesserten gesamtwirtschaftlichen Einflüssen auch die weiterhin rückläufige Bauproduktion auswirken. Deshalb wird der (gesamte) Straßengüterverkehr sinken (-1,2 % (Aufkommen) bzw. -1,5 % (Leistung)). Auch den **Eisenbahnverkehr** beeinflussen die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitgrößen des laufenden Jahres. Einem moderaten Anstieg des Kombinierten Verkehrs sowie der Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ und hier ausschließlich der Baustoffe stehen mehrere Rückgänge gegenüber, darunter der mengenmäßig stärkste bei „Metallen und Metallerzeugnissen“. Ebenfalls rückläufig sind die Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ sowie die Kohletransporte. Für den gesamten Schienengüterverkehr ergibt sich aus alledem sowohl ein Rückgang der Beförderungsmenge (-1,5 %) als auch der Leistung (-1,1 %). Bei der **Binnenschifffahrt** steigen 2025 entgegen dem Trend der letzten Jahre die Kohletransporte aufgrund von Sondereffekten bei der Stromerzeugung. Dennoch sinken Aufkommen und Leistung insgesamt jeweils um 1,5 % insbesondere durch den starken Rückgang in der anteilsstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse". Die Transporte in **Rohrleitungen** werden aufgrund des erwarteten Rückgangs der deutschen Raffinerieproduktion um 4 % abnehmen. Für den **Luftfrachtverkehr** wird aufgrund der nur langsamen Erholung der Weltwirtschaft eine Steigerung um 1,0 % erwartet. Im **Seeverkehr** entwickelt sich der Containerverkehr trotz der ausbleibenden Belebung des Außenhandels positiv. In der Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ übertrifft die starke Zunahme der Erdgas-Einfuhren die Rückgänge bei Kohle und Rohöl deutlich. Daraus ergibt sich für den Gesamtumschlag eine leichte Zunahme (rund 2 %).

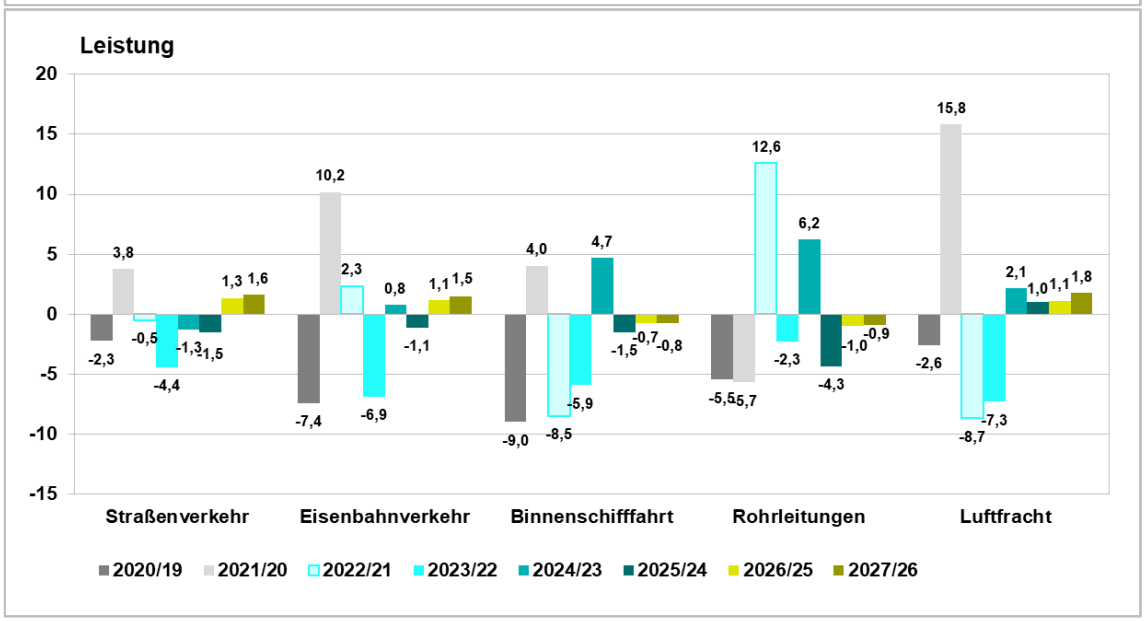
Im mittelfristigen Prognosezeitraum **bis 2027** wird sowohl für das BIP als auch für den Außenhandel eine sichtbare Dynamik erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist 2026 für die Bauproduktion mit einem spürbaren Plus zu rechnen. Ab 2027 sollte die Industrieproduktion steigen und die Rohstahlerzeugung zumindest knapp stagnieren. Lediglich der Steinkohleabsatz wird in beiden Jahren weiter kräftig sinken. Unter diesen Voraussetzungen ist für das gesamtmodale Transportaufkommen für 2026 und 2027 im Gegensatz zu den Jahren von 2022 bis 2025 wieder ein Wachstum zu erwarten, das wir mit rund 1 % p. a. prognostizieren. Bei der Transportleistung liegt der erwartete Anstieg jeweils knapp über 1 % p. a.

Im **Straßengüterverkehr** wird sich neben den gesamtwirtschaftlichen Einflüssen auch die steigende Bauproduktion auswirken. Aus diesen Gründen prognostizieren wir für den Lkw-Verkehr einen Wiederanstieg und quantifizieren das mit rund 1 % p. a. beim Aufkommen und etwas mehr als 1 % p. a. bei der Leistung. Beim **Eisenbahnverkehr** (rund 0,5 % p. a. Aufkommen, gut 1 % p. a. Leistung) wird das Wachstum im Kombinierten Verkehr sowie in den von der Baukonjunktur beeinflussten Abteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" sowie „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ erneut durch kräftig sinkende Kohlebeförderungen abgeschwächt. Bei der **Binnenschifffahrt** ist ab 2026 für die Kohletransporte wieder ein Rückgang zu erwarten. Dagegen werden die Baukonjunktur und die sich stabilisierende Stahlproduktion die Transporte davon betroffener Güterarten anheben. Insgesamt resultiert jedoch ein Minus von gut 1 % p. a. (Aufkommen) bzw. knapp 1 % p. a. (Leistung). Damit wird hier das Vorkrisenniveau um 19 % bzw. 17 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2027 aller Güterverkehrsträger dar. Für die Entwicklung in den Jahren 2026 und 2027 gehen wir von jeweils rückläufigen Rohöleinfuhren aus (-1 % p. a.). Dies sollte dann in gleicher Höhe auch für den **Pipelinedurchsatz** gelten. Beim **Luftfrachtverkehr** wird aus den gleichen Gründen wie

2025 von einem geringen Wachstum von 1,1 % (2026) bzw. 1,7 % (2027) ausgegangen. Im **Seeverkehr** sollte der Containerverkehr analog zum deutschen Außenhandel allmählich an Dynamik gewinnen. Bei den Massengütern ist erneut mit spürbaren Bremseffekten insbesondere im Kohlesektor zu rechnen, so dass der Gesamtumschlag lediglich moderat um rund 1 % p. a. steigt.

Abbildung Z - 1 Entwicklung des Güterverkehrs (Veränderung in %)

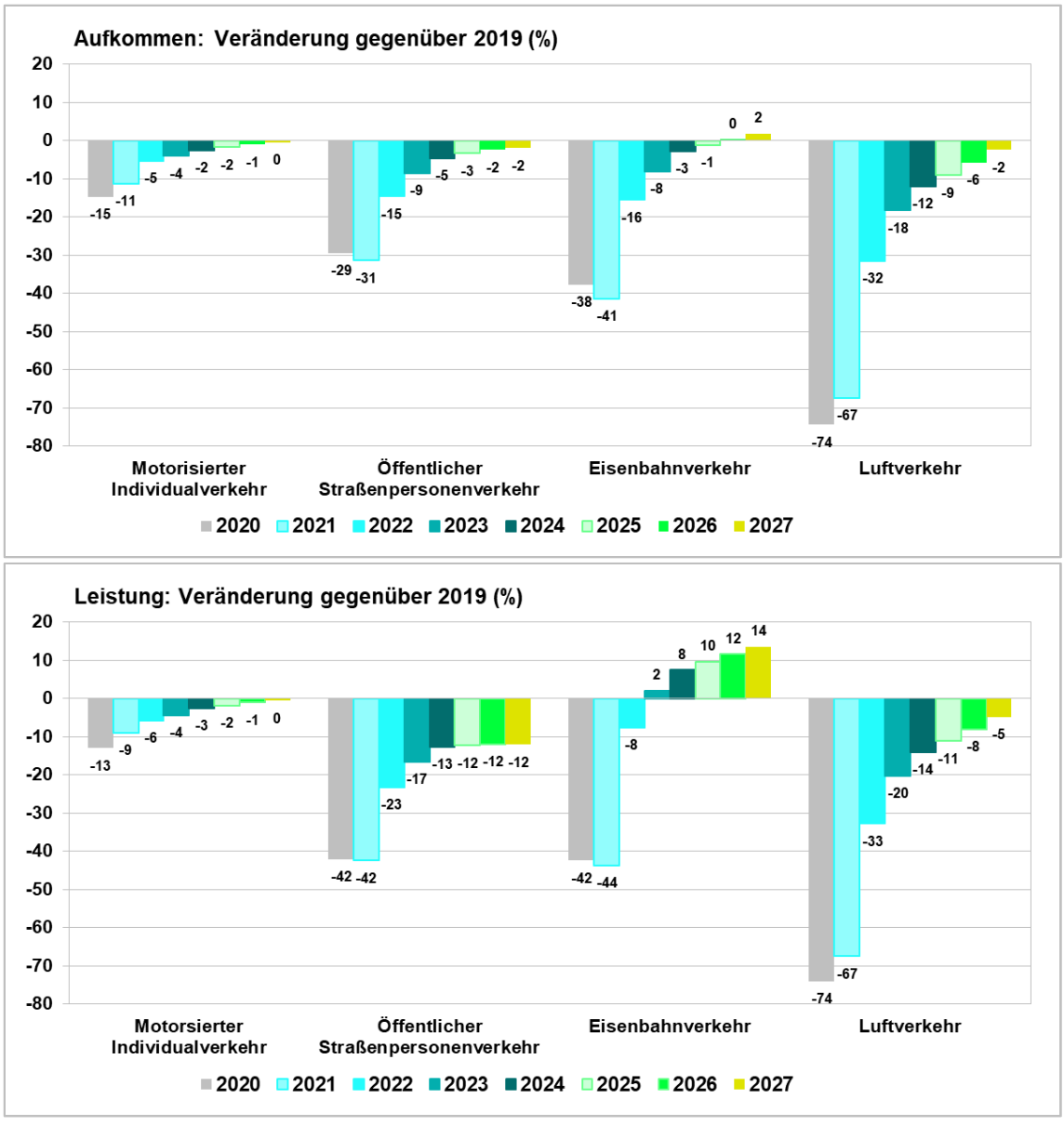




Die gegenwärtige Entwicklung des **Personenverkehrs** muss immer noch vor dem Hintergrund der drastischen Rückgänge und Verlagerungen im Jahr **2020** betrachtet werden, die aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie entstanden und sich gesamtmodal auf 18 % (Aufkommen) bzw. 21 % (Leistung) beliefen. Dabei sind alle Verkehrsarten zweistellig gesunken. Im Jahr **2021** ist der gesamtmodale Personenverkehr aufgrund der anhaltenden Eindämmungsmaßnahmen über eine annähernde Stagnation nicht hinausgekommen. Der Sachverhalt, dass im Jahr 2021 keine oder nur sehr geringe Teile des Vorjahresrückgangs aufgeholt wurden, gilt in der Grundtendenz erneut für alle Verkehrsarten. Erst im Jahr **2022** wurden nennenswerte Teile der Einbrüche von 2020 ausgeglichen, so dass sich der Abstand zum Vorkrisenstand mit rund 7 % (Aufkommen) bzw. 9 % (Leistung) mehr als halbiert hat. Im Jahr **2023** hat sich dieser Aufhol-

prozess grundsätzlich fortgesetzt. Gesamtmodal hat sich der Abstand zum Jahr 2019 weiter auf 5,0 % bzw. 5,6 % verringert. Im Folgejahr **2024** hat der gesamtmodale Personenverkehr den Abstand zum Vorkrisenstand weiter verkürzt, und zwar auf jeweils rund 3 % (Fahrtenzahl und Leistung). Gegenüber 2023 bedeutet das einen Anstieg um gut 2 % (Aufkommen) bzw. knapp 3 % (Leistung). Dieses Plus liegt bei beiden Größen etwas niedriger als im Jahr 2023 und zeigt das sinkende Aufholpotenzial.

Abbildung Z - 2 Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. 2019 in %)



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Im laufenden Jahr **2025** wird für die privaten Konsumausgaben nur ein sehr leichtes Plus von 0,2 % erwartet. Die Entwicklung des Pkw-Bestands wird etwas unter jener in den beiden Vorjahren bleiben (+0,5 %). Die Kraftstoffpreise werden insgesamt leicht sinken (rund 3 %), da der Rohölpreisrückgang die Anhebung des CO_2-Preises mehr als ausgleicht.

Vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung einerseits und der verbliebenen Aufholprozesse sowie dauerhaften Auswirkungen der Pandemie andererseits wird der gesamtmodale

Personenverkehr im Jahr 2025 sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung jeweils rund 1 % über Vorjahr und somit nur noch rund 2 % unter Vorpandemieniveau 2019 liegen.

Beim **Motorisierten Individualverkehr** erwarten wir für die Fahrleistung des laufenden Jahres einen Anstieg um 1,1 % gegenüber dem Vorjahr. Bei der Verkehrsleistung und dem Aufkommen (jeweils 0,8 %) werden die Steigerungsraten aufgrund der unterschiedlich hohen Aufholpotenziale für 2025 etwas geringer ausfallen. Da der Individualverkehr den gesamtmodalen Verkehr mit rund 80 % dominiert, ist der Abstand zu 2019 mit jeweils knapp 2 % beim Aufkommen und Leistung fast gleichauf mit dem gesamtmodalen Wert.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** wird der **Liniennahverkehr** im laufenden Jahr von der Zunahme der Zahl der Auszubildenden zumindest etwas angeregt, zudem erhöhen Basiseffekte aus den Streiks im Vorjahr sowie weitere postpandemische Aufholprozesse die Ergebnisse. Dem entgegen stehen mehrere Streiktage im ÖSPNV im 1. Quartal 2025. Insgesamt erwarten wir für den Liniennahverkehr für 2025 eine Zunahme bei den Fahrgastzahlen von 1,3 %, die sich somit dem Vorkrisenniveau 2019 weiterhin annähern (rund 3 %). Die Verkehrsleistung nimmt um 1,2 % zu und liegt wie schon im Vorjahr leicht über dem Niveau von 2019 (1,3 %). Im **Buslinienfernverkehr** gehen wir aufgrund der leicht rückläufigen Entwicklung in den Jahren vor der Pandemie auch für 2025 grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Verbliebene postpandemische Aufholprozesse sollten die Zahlen noch leicht anheben. Da die Zahlen für das 1. Quartal 2025 ein deutliches Minus zeigen, gehen wir auch für das Gesamtjahr von einem Minus von 3 % bei der Fahrgastzahl und rund 4 % bei der Leistung aus. Auch für den **Gelegenheitsverkehr** nehmen wir an, dass sich der langfristige Abwärtstrend im Prognosezeitraum grundsätzlich fortsetzen wird. Insgesamt nimmt dieser gegenüber dem Vorjahr zumindest beim Aufkommen noch leicht zu (0,4 %), bei der Leistung hingegen ab (rund -2 %) und liegt somit weiter deutlich unter Vorkrisenniveau (Aufkommen: um 52 %, Leistung: um 45%). Im gesamten ÖSPV entwickelt sich das Aufkommen auch 2025 im Ausmaß des Nahverkehrs (+1,3 %). Bei der Leistung verändert sich der gesamte ÖSPV (+0,4 %) schwächer, da hier die negative Entwicklung des Linienfernverkehrs und des Gelegenheitsverkehrs stärker zu Buche schlagen. Die Annäherung an die Zahlen des Vorkrisenjahrs 2019 verlangsamt sich weiter. Insgesamt liegt das Aufkommen im ÖSPV 2025 noch gut 3 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung noch gut 12 %.

Beim **Eisenbahnverkehr** kommt es im Nahverkehr neben geringen verbliebenen Aufholprozessen zu positiven Basiseffekten aufgrund der GDL-Streiks im Jahr 2024. Der Homeoffice-Effekt, der den **SPNV** wegen der hier längeren Entfernungen der Berufsverkehrsfahrten wesentlich stärker bremst als alle anderen Verkehrsarten, hat sich verstetigt. Für die Fahrgastzahl des Jahres 2025 entsteht so ein Plus von 1,6 % gegenüber 2024, ähnlich bei der Leistung (1,5 %). Die Fahrgastzahl liegt nur noch 1 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung überschreitet diese wie schon im Vorjahr deutlich (rund 12 %). Im **Fernverkehr** wird das Angebot weiterhin ausgeweitet. Zudem gibt es auch hier positive Basiseffekte durch die Streiks im Vorjahr. Dagegen ist die positive Wirkung der gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren schwächer als in früheren Zeiträumen. Die anhaltenden Reisezeitverlängerungen durch die geplanten Großbaustellen sowie die fortdauernden Qualitätsprobleme im Betriebsablauf werden das Nachfragewachstum etwas reduzieren. Neben der verminderten Verkehrsleistung durch Videokonferenzen werden ab 2025 im Fernverkehr keine postpandemischen Effekte mehr angesetzt. Saldiert erwarten wir für den SPFV für 2025 ein Wachstum um 2,5 % (Fahrgastzahl) bzw. 2,7 % (Leistung). Somit liegt im SPFV das Aufkommen weiter unter (-3,6 %), die Leistung jedoch über Vorkrisenniveau 2019 (+7,3 %). Für den gesamten Eisenbahnverkehr errechnet sich für den Zeitraum 2025/19 für die Fahrgastzahl noch ein leichtes Minus (1,2 %) und für die Leistung ein deutliches Plus (9,7 %).

Das Jahr 2024 war im **Luftverkehr** weiterhin von Erholung gekennzeichnet. In Teilbereichen des Luftverkehrs wurden die Passagierzahlen aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 bereits übertroffen oder zeigten deutliche Erholungstendenzen. So lag der innereuropäische Luftverkehr im Jahr 2024 zwar noch unter dem Niveau des Vorkrisenjahres 2019, aber hat in den letzten Jahren eine deutliche Erholung gezeigt. Insgesamt beträgt die Steigerung zum Vorjahr 7,9 %. Auch im Interkontinentalverkehr nähert sich die Passagierzahl dem Vor-Corona-Niveau an. Hier beträgt die Steigerung zum Vorjahr 8,3 %. Der innerdeutsche Verkehr kann mit dieser Erholung nicht Schritt halten. Die Steigerung zum Vorjahr fällt mit 3,7 % deutlich geringer aus. Kumuliert beträgt die Wachstumsrate für den gesamten Passagierluftverkehr 7,7 %. Für das Jahr 2025 werden rund 11,5 Millionen innerdeutsche Passagiere und rund 194,7 Millionen Passagiere im grenzüberschreitenden Verkehr prognostiziert.

Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für die Jahre **2026 und 2027** eine jährliche Wachstumsrate von jeweils knapp 1 % angenommen. Einwohnerzahl und Erwerbstätigenzahl werden zunächst stagnieren, letztere zumindest ab 2027 wieder eine leicht positive Tendenz aufzeigen, die Zahl der Auszubildenden wird in beiden Jahren weiterhin leicht zunehmen. Die Kraftstoffpreise werden ab 2027 wieder leicht steigen. Der Pkw-Bestand wird sich in den kommenden beiden Jahren wie im laufenden Jahr ausweiten.

Vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung einerseits und der dauerhaften Auswirkungen der Pandemie andererseits wird der gesamtmodale Personenverkehr in den Jahren 2026 und 2027 sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung um jeweils (knapp) 1 % p. a. zunehmen und somit 2027 sowohl beim Aufkommen (-0,6 %) als auch bei der Leistung (-0,3 %) nur noch knapp unter Vorpandemieniveau 2019 liegen.

Im Jahr 2026 bleibt das jährliche Wachstum der **Pkw**-Fahrleistung mit 1,1 % auf gleichem Niveau wie 2025, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiver sind und die (realen) Kraftstoffpreise weiter leicht sinken, die Einwohner- und die Erwerbstätigenzahl aber stagnieren und vor allem die pandemiebezogenen Aufholeffekte zunehmend auslaufen. Im Jahr 2027 sind die wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen auf etwa demselben Niveau wie 2026. Da es kaum noch pandemiebedingte Aufholprozesse gibt, liegt die Steigerungsrate bei der Fahrleistung mit 0,8 % etwas unter Vorjahresniveau. Die jährlichen mittelfristigen Veränderungsraten für die Verkehrsleistung und das Aufkommen sind wegen des unterschiedlich hohen Aufholpotenzials etwas geringer als bei der Fahrleistung (jeweils 0,7 % für 2026, 0,5 % und 0,6 % für 2027). Im Jahr 2027 liegen schließlich sowohl die Fahrleistung (-0,6 %) als auch die Verkehrsleistung und das Verkehrsaufkommen nur noch knapp unter Vorkrisenniveau von 2019 (jeweils 0,5 %).

Innerhalb des **ÖSPV** war die langjährige Entwicklung des **Liniennahverkehrs** vor 2019 leicht positiv in Bezug auf Aufkommen und Leistung. Betrachtet man die Haupteinflussfaktoren, wird von der Erwerbstätigenzahl mittelfristig kein positiver Impuls ausgehen, die Zahl der Auszubildenden dagegen zunehmen. Ebenso laufen die letzten postpandemischen Aufholprozesse aus und werden ab 2027 nicht mehr angesetzt. Somit prognostizieren wir für das Aufkommen im Liniennahverkehr für 2026 eine leichte Zunahme von 1,0 % und für die Leistung von 0,8 %, für 2027 nur noch von 0,5 % bzw. 0,3 %. Bis 2027 liegt das Aufkommen dann nur noch 1,4 % unter Vorkrisenniveau 2019, die Leistung mit 2,4 % darüber.

Beim **Linienfernverkehr** gehen wir mittelfristig grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Für 2026 setzen wir nur noch einen leichten positiven Impuls aus dem postpandemischen Aufholprozess an, für die Folgejahre hingegen nicht mehr. Somit prognostizieren wir für das Jahr 2026 eine Wachstumsrate von 1,0 % sowohl beim Aufkommen als

auch bei der Leistung, für 2027 gehen wir von einer Stagnation bei beiden Größen gegenüber Vorjahr aus. Der große Abstand zum Vorpandemieniveau bleibt mit rund 53 % (Aufkommen) und 46 % (Leistung) auch mittelfristig erhalten.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der sehr langfristige Abwärtstrend von vor der Pandemie auch mittelfristig fortsetzen wird. Für 2026 kommt es durch letzte postpandemische Aufholeffekte zumindest beim Aufkommen noch zu einer positiven Entwicklung (+0,4 %), bei der Leistung ist diese weiterhin negativ (-2,2 %). Da ab 2027 keine postpandemischen Aufholprozesse mehr angesetzt werden, nehmen wir an, dass sich sowohl die Fahrtenanzahl (-0,6 %) als auch die Leistung (-3,2 %) negativ entwickeln werden. Der große Abstand zum Vorkrisenniveau 2019 bleibt auch hier mit rund 52 % (Aufkommen) und 47 % (Leistung) erhalten bzw. vergrößert sich sogar wieder.

Insgesamt entwickelt sich das Fahrgastaufkommen des **ÖSPV** bis 2027 leicht positiv, nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (+1,0 % 2026 und +0,5 % 2027). Die Leistung stagniert über beide Jahre betrachtet, da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennahverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2027 mit -1,9 % nur noch wenig unter dem Vorkrisenjahr 2019. In Bezug auf die Leistung des gesamten ÖSPV hat sich die Wiederannäherung an 2019 nicht nur verlangsamt, sondern verharrt bis 2027 mit rund -12 % unter 2019.

In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im **Schienennahverkehr** wird die Erwerbstätigenzahl zumindest ab 2027 wieder leicht ansteigen. Für das Angebot im SPNV ist in diesen beiden Jahren keine Erweiterung zu erwarten. Positive Impulse kommen nur noch 2026 aus den letzten verbliebenen Aufholprozessen. Grundsätzlich prognostizieren wir daher für die Jahre 2026 und 2027 für den SPNV ein jährliches Wachstum von 1,5 % beim Aufkommen und 1,4 % bei der Leistung, was aufgrund der geringen Impulse aus wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen etwas unter den langjährigen vorpandemischen Trendraten liegt. Das Fahrgastaufkommen wird 2027 rund 2 % über dem Vorpandemiejahr 2019 liegen, die Leistung wird dieses sogar um rund 15 % übertreffen.

Auch im **SPFV** setzen wir für 2026 und 2027 keine Basiseffekte oder postpandemische Aufholprozesse mehr an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich in den Jahren 2026 und 2027 leicht positiv. Positive Impulse kommen zwar ab 2027 vor allem aus der Fertigstellung der wesentlichen Elemente von Stuttgart 21. Jedoch sind für 2026 und 2027 im Zuge der Korridorsanierung zahlreiche Großbaustellen geplant, die wiederum einen dämpfenden Einfluss haben. Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für 2026 und 2027 eine jährliche Wachstumsrate von jeweils rund 2 % für Aufkommen und Leistung. Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst bei der Leistung auf +12 % und auch das Aufkommen liegt 2027 erstmals wieder über 2019 (+0,5 %).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den gesamten Eisenbahnverkehr für den Zeitraum 2027/19 ein Plus in Höhe von rund 2 % bzw. 14 % (Aufkommen bzw. Leistung).

Für 2026 werden im **Luftverkehr** 11,5 Millionen innerdeutsche Passagiere und 202,5 Millionen grenzüberschreitende Passagiere erwartet. Davon entfallen 158,6 Millionen auf Passagiere von und nach Europa (109,8 Millionen zu und von Zielen innerhalb der EU). Im Jahr 2027 werden 11,4 innerdeutsche Passagiere und 210,3 Millionen grenzüberschreitende Passagiere erwartet, davon 164,9 Millionen Passagiere innerhalb Europas (115,3 Millionen innerhalb der EU).

Tabelle Z - 2 Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm								
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Aufkommen									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	52350	44609	46456	49552	50208	51045	51442	51791	52108
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3]	9735	6864	6682	8311	8900	9287	9406	9499	9546
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2509	2733	2890	2936	2981	3026
Luftverkehr[4)]	227	58	74	155	185	199	206	214	221
Insgesamt	65283	53382	54952	60526	62026	63421	63991	64486	64901
Leistung[1)]									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	917,4	798,7	835,9	865,5	877,2	894,0	901,4	907,9	912,9
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3]	78,9	45,7	45,4	60,6	65,8	68,9	69,2	69,5	69,3
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,1	109,8	111,9	113,9	115,9
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	57,3	61,8	63,8	66,1	68,4
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1068,7	1104,5	1134,5	1146,4	1157,3	1166,4
	Veränderung in %								
	p.a.					**insgesamt**			
	23/22	**24/23**	**25/24**	**26/25**	**27/26**	**24/19**	**25/19**	**26/19**	**27/19**
Aufkommen									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	1,3	1,7	0,8	0,7	0,6	-2,5	-1,7	-1,1	-0,5
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3]	7,1	4,4	1,3	1,0	0,5	-4,6	-3,4	-2,4	-1,9
Eisenbahnverkehr	8,9	5,7	1,6	1,5	1,5	-2,7	-1,2	0,4	1,8
Luftverkehr[4)]	19,3	7,7	3,4	3,6	3,6	-12,0	-9,1	-5,8	-2,4
Insgesamt	2,5	2,2	0,9	0,8	0,6	-2,9	-2,0	-1,2	-0,6
Leistung[1)]									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	1,4	1,9	0,8	0,7	0,5	-2,6	-1,7	-1,0	-0,5
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3]	8,7	4,7	0,4	0,4	-0,2	-12,6	-12,2	-11,9	-12,1
Eisenbahnverkehr	10,4	5,4	2,0	1,7	1,7	7,6	9,7	11,6	13,5
Luftverkehr	18,6	7,9	3,2	3,5	3,5	-13,9	-11,1	-8,1	-4,8
Insgesamt	3,4	2,7	1,1	1,0	0,8	-3,0	-2,0	-1,1	-0,3

1) Innerhalb Deutschlands

2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr

3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen

4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

1 Einleitung

Intraplan Consult wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV, inzwischen BMV), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), mit der Erstellung der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ in den Jahren von 2024 bis 2026 beauftragt. Sie wird in einem halbjährlichen Turnus erstellt. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte „Winterprognose“ die kurzfristige Prognose für das laufende und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im dritten Quartal des jeweiligen Jahres erarbeitete „Sommerprognose“ hat die Prognose für das laufende und die beiden folgenden Jahre zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte „Mittelfristprognose Sommer 2025“ auf die Jahre von 2025 bis 2027. Die in der Winterprognose vom Februar 2025 ausgewiesenen Werte für das Vorjahr stellten noch Schätzwerte dar. Deshalb wird in der aktuellen Sommerprognose auch ein Überblick über die jetzt weitgehend als Ist-Werte vorliegende Entwicklung im Jahr 2024 gegeben.

In allen **Tabellen** dieses Prognoseberichts wird – zusätzlich zu den Veränderungsraten für die einzelnen Prognosejahre gegenüber dem jeweiligen Vorjahr – auch diejenige für den Zeitraum zwischen 2019 und 2027, dem letzten Zieljahr dieser Prognose, ausgewiesen, und zwar insgesamt und nicht pro Jahr. Daraus ist abzulesen, in welchem Ausmaß die jeweilige Größe über oder unter dem Vorkrisenstand 2019 liegt. Im Personenverkehr sind die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr in den Jahren 2021 bis 2023 häufig nahezu aussagelos. Deshalb haben wir uns dafür entschieden, in allen Tabellen dieses Berichtsteils für alle Jahre ab 2024 zusätzlich die – in der Regel wesentlich aussagefähigeren – Veränderungen gegenüber 2019 darzustellen. Im Güterverkehr war dies nicht erforderlich, hier wird der Vorkrisenvergleich nur für 2027 ausgewiesen. Sollte er für andere Jahre zum Verständnis hilfreich sein, dann wird darauf in der Kommentierung eingegangen. Zum besseren Verständnis haben wir die absoluten Werte für 2019 in den Tabellen belassen, um den damaligen Einbruch darzustellen.

Seit der Sommerprognose 2012 wird der **Luftverkehr** (Fracht und Passage) vom Referat „Marktzugang, Luftverkehr“ des **Bundesamts für Logistik und Mobilität** (BALM, vormals Bundesamt für Güterverkehr (BAG)) prognostiziert. Sämtliche Berichtsteile zum Luftverkehr wurden vom BALM erstellt. Alle Leitdaten und sonstigen Rahmenbedingungen gelten natürlich auch für sie. Die intermodalen Interdependenzen wurden berücksichtigt.

Hinsichtlich des **Berichtsaufbaus** wird zunächst auf die zentralen Annahmen etwa zur geopolitischen Situation sowie die demographischen, wirtschaftlichen, (verkehrs-) politischen und weiteren Rahmenbedingungen eingegangen, die die Verkehrsentwicklung nachhaltig beeinflussen (Kapitel 2). Anschließend werden die Prognosen des Güterverkehrs (Kapitel 3) und des Personenverkehrs (Kapitel 4) beschrieben.

Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, eine der zentralen **Rahmenbedingungen** für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet die mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE, vormals BMWK) vom 24. April 2025, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, die Grundlage. Die Vorausschätzung der darüber hinaus erforderlichen branchenwirtschaftlichen Leitdaten stützte sich auf Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden. Für die weltwirtschaftlichen Leitdaten (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) wurde die aktuelle Prognose der Weltbank vom 17. Juni 2025 herangezogen.

Gegenwärtig ist die kurzfristige Entwicklung sowohl des Verkehrs als auch der Wirtschaft erneut mit gravierenden Unsicherheiten behaftet. Sie können als ähnlich hoch wie vor drei Jahren bewertet werden, als die unmittelbaren Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine auf Rohstoffpreise und Handelsbeziehungen sowie die teilweise dadurch ausgelöste wirtschaftliche Abschwächung in der Welt und in Deutschland hohe Prognoseunsicherheiten nach sich zogen. Nunmehr erstrecken sich die Unwägbarkeiten auf die neuerlichen geopolitischen Krisen (Ukraine, Nahost, evtl. China/Taiwan) und die Außenhandelspolitik der US-Regierung (Handelskrieg mit Europa und/oder China, vgl. Abschn. 2.1). Bei allen prognostischen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum 07.08.2025 vorlagen. **Redaktionsschluss** für die Texterstellung war der 19.08.2025.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Überblick über die zentralen Annahmen der Prognose

Im Folgenden werden die zentralen Annahmen zu den wichtigsten Parametern, die die Verkehrsentwicklung beeinflussen, kurz zusammengefasst.

» **Geopolitische Situation**

– Bis zum 06.08.2025 galt für EU-Staaten bei den meisten Produktgruppen ein Basiszoll von 10 % auf Ausfuhren in die USA, was auch der BMWE-Prognose vom April zu Grunde liegt, auf der die vorliegende Sommerprognose 2025 basiert. Ab 07.08.2025 stieg dieser Basiszoll auf 15 %, während für einige Produktgruppen noch höhere Zölle angesetzt wurden. Die diesbezüglichen Verhandlungen wurden insbesondere Ende Juli zwischen den USA und der EU geführt, einige Details sind bis dato jedoch noch unklar oder nicht final verhandelt. Auch für viele andere Handelspartner der USA gelten seit 07.08.2025 (z. T. seit 12.08.2025) neue Zollsätze zwischen 10 und 41 %, darunter China mit einem Basiszoll von 35 %.[1] Da bisherige Ankündigungen des US-Präsidenten, die EU sowie andere Länder wie insbesondere Kanada, China und Mexiko mit Zöllen zu belegen, oftmals wieder zurückgenommen bzw. ausgesetzt oder kurzfristig geändert wurden und es auch weiterhin mit den meisten Partnern Verhandlungen gibt, ist die Lage insgesamt sehr volatil und schwer einzuschätzen. Grundsätzlich gehen wir jedoch davon aus, dass zwischen den USA und Europa kein Handelskrieg entsteht. Ein solcher würde spürbare Folgen für die deutsche Wirtschaft haben. Insgesamt ist sowohl die weltwirtschaftliche Lage als auch die wirtschaftliche Lage in der EU und Deutschland unsicher und mit erheblichen Risiken behaftet.

– Unabhängig vom Fortgang des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine gehen wir davon aus, dass das Sanktionsregime gegen Russland im Prognosezeitraum bestehen bleibt und somit Energierohstoffe weiterhin knapp bleiben. Nachdem sich die Preise auf den Weltenergiemärkten weitgehend normalisiert und die Handelsströme neu ausgerichtet haben, ist die befürchtete verschärfte Verknappung mittlerweile unwahrscheinlich geworden.

  Es wird weiterhin unterstellt, dass sich die Auswirkungen der geopolitischen Anspannungen auf die europäische Wirtschaft nicht verstärken. Dies gilt nicht nur für Russland, sondern auch für die Situation im Nahen und im Fernen Osten. Eine Eskalation des Kriegs in Gaza und der angrenzenden Region könnte zu einem neuerlichen Energiepreisschub führen. So hat die zwischenzeitliche Eskalation des Konflikts zwischen Israel und dem Iran Mitte Juni zu einem kurzzeitig erheblichen Anstieg des Ölpreises geführt, der sich aber innerhalb weniger Tage wieder zurückgebildet hat.
– Der Flüchtlingszustrom aus der Ukraine hat sich bereits wenige Monate nach Kriegsbeginn stark abgeschwächt, allerdings blieb der (gesamte) Wanderungssaldo auch 2023 noch deutlich über dem langjährigen Durchschnitt. Mit insgesamt rückläufigen Flüchtlingszahlen auch aus anderen Ländern lag der Wanderungssaldo im Jahr 2024 hingegen nicht mehr viel über und im 1. Quartal 2025 sogar wieder auf „Normalniveau“. Im Einzelnen wird darauf in Abschnitt 2.2 eingegangen. Bei einer neuerlichen Ausweitung der militärischen

[1] https://www.handelsblatt.com/politik/international/usa-trump-verschiebt-unerwartet-das-datum-fuer-neue-zoelle/100145513.html vom 01.08.2025

Auseinandersetzungen in der Ukraine oder anderen Regionen wäre diese Prämisse jedoch nicht mehr zutreffend.

» **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und in der Welt**

– Die Perspektiven für die deutsche Wirtschaft haben sich gegenüber unserer Winterprognose nochmals leicht eingetrübt. Deshalb wurden alle nationalen und internationalen Konjunkturprognosen für das Jahr 2025 etwas abwärts revidiert auf Stagnation bzw. ein nur noch sehr moderates Plus. Ein spürbarer Aufschwung hingegen wurde von den Konjunkturforschern auf die Jahre 2026 und folgende verschoben (vgl. Abschnitt 2.3). Was die weltwirtschaftliche Lage angeht, setzt sich der aktuelle moderate Anstieg in den meisten Wirtschaftsregionen fort. Dies gilt unter den in allen Prognosen unterstellten oben beschriebenen Annahmen zur geopolitischen Situation

» **Verkehrspolitische Annahmen**

– Das Deutschlandticket, das als Nachfolger des 9-Euro-Tickets zum 01.05.2023 mit einem Preis von 49 Euro eingeführt wurde, wurde ab 01.01.2025 zu einem Preis von 58 Euro weitergeführt. Für den verbliebenen Prognosezeitraum, also bis Ende 2027, gehen wir von einer Beibehaltung des Deutschlandtickets bei geringeren Preissteigerungen (als 2025) aus. Auf Einzelheiten wird in Abschnitt 2.5, auf die (spürbaren) verkehrlichen Auswirkungen der Einführung in den Abschnitten 4.3 und 4.4 eingegangen.

– Die sogenannte „CO_2-Bepreisung“ wird nach der aktuellen, zuletzt im Januar 2024 modifizierten, Beschlusslage fortgeführt (vgl. Abschnitt 2.5).

– Da bezüglich der geplanten Trassenpreiserhöhungen im Schienenverkehr zum einen noch Klagen anhängig sind, zum anderen noch keine finalen Entscheidungen zu möglichen Erhöhungen der entsprechenden Förderungen von Seiten des BMV getroffen wurden und zum dritten nicht klar ist, wie sich die Trassenpreiserhöhung auf die Preisgestaltung im Personen- und Güterverkehr auswirken wird, ist der Effekt auf das Preisniveau weiterhin schwierig zu quantifizieren. Für die Prognose wird von einer leichten Erhöhung der Nutzerkosten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ausgegangen.

» **Sonstiges**

– Bezüglich der Wasserstände herrschte im gesamten April 2025 Niedrigwasser, darunter zwei Wochen erheblich mit entsprechenden Behinderungen für die Binnenschifffahrt. Für den Rest des Jahres 2025 und die Jahre 2026 und 2027 wird von Störungen im üblichen Ausmaß ausgegangen.

– Die Arbeitskämpfe des vergangenen Jahres im ÖPNV und im Eisenbahnverkehr haben nicht nur in den betroffenen Monaten März und Mai 2024, sondern auch im Gesamtjahr 2024 das Ergebnis spürbar beeinflusst und zeigen sich in entsprechenden Basiseffekten im laufenden Jahr. Im 1. Quartal 2025 gab es im ÖSPNV ebenfalls Warnstreiks, die in den Monatszahlen entsprechend ablesbar waren. Wir gehen davon aus, dass sich diese Situation im restlichen Jahr sowie in den Prognosejahren 2026 und 2027 nicht wiederholen wird.

– Die negativen Auswirkungen des gegenwärtigen Zustandes der Schieneninfrastruktur auf den Eisenbahnbetrieb insbesondere im Schienenpersonenfernverkehr bleiben bestehen.

Hinsichtlich der **Risikoabschätzung** wird in nahezu allen nationalen und internationalen Konjunkturprognosen festgehalten, dass die herrschende Unsicherheit außergewöhnlich hoch ist mit entsprechenden Risiken für die Wirtschaftsentwicklung, wobei die Abwärtsrisiken nach wie vor weitaus überwiegen. Dabei werden vor allem die oben genannten geopolitischen Spannungen mit möglichen Folgen für globale Rohstoffmärkte und internationale Lieferketten sowie die möglichen Auswirkungen von internationalen Handelskriegen sowie zunehmendem Protektionismus aufgrund der US-Zollpolitik genannt. Im Gegensatz dazu haben sich die Risiken hinsichtlich der Energieversorgung der deutschen Wirtschaft deutlich vermindert.

2.2 Demographische Leitdaten

Die demographischen Leitdaten beeinflussen in einem gewissen Ausmaß die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs. Zwar bewegen sich ihre jährlichen Veränderungsraten in der Regel – von Ausnahmen wie den Jahren 2015 oder 2022 abgesehen – in dem Bereich von wenigen Zehntelprozentpunkten. Dennoch ist das vor allem für Verkehrsarten wie den ÖPNV, deren Dynamik grundsätzlich ähnlich gering ist, nicht gänzlich unbedeutend. Seit Juni 2024 stellt die amtliche Statistik sukzessive alle Bevölkerungszahlen auf den Zensus 2022 um. So wurde mit Stichtag 15. Mai 2022 bereits die Bevölkerungszahl insgesamt um etwa 1,4 Millionen Personen von rund 84,1 Millionen (Ergebnis der bisherigen Bevölkerungsfortschreibung auf Basis des Zensus 2011 zum Stichtag 30.06.2022) auf rund 82,7 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner angepasst[2]. Da mittlerweile auch die für die Gleitende Mittelfristprognose relevanten Bevölkerungszahlen nach Altersklassen auf Basis des Zensus 2022 vorliegen, stellen wir mit der vorliegenden Sommerprognose 2025 auf die demographischen Daten gemäß Zensus 2022 um. Daher können die hier zitierten Bevölkerungszahlen sowie die auf Basis der Einwohner über 18 Jahren berechnete Pkw-Dichte nicht direkt mit den Angaben in den letzten Ausgaben der Mittelfristprognose verglichen werden. Bisher liegen noch keine Bevölkerungsrückrechnungen für die Jahre vor 2022 oder Bevölkerungsvorausberechnungen auf Basis des Zensus 2022 vor. Wir haben daher die Rückrechnung für die relevanten Jahre bis 2019 sowie die Vorausberechnung bis 2027 auf die vorliegenden neuen Bevölkerungszahlen gemäß Zensus 2022 mit entsprechenden Veränderungsraten gemäß bis dato vorliegenden Rück- und Vorausberechnungen umgestellt.

Der Wanderungssaldo belief sich im Jahr **2022** durch die kriegsbedingten Zuwanderungen auf 1,46 Mio., womit der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2015 (1,14 Mio.) deutlich übertroffen wurde. Damit lag die Einwohnerzahl, die in den Jahren 2020 und 2021 wegen des niedrigen Wanderungssaldos infolge der pandemiebedingten Reisebeschränkungen nur sehr geringfügig stieg (um zusammen 0,1 %), am Jahresende 2022 mit 83,12 Mio. um 1,3 % über dem Vorjahresstand (82,07 Mio., jeweils basierend auf Zensus 2022). Dies ist der höchste prozentuale Anstieg in einem Jahr seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland. Im Jahresdurchschnitt, der für den Vergleich mit der Vorjahresentwicklung etwas geeigneter ist, fällt die Zunahme geringer aus (0,5 Mio. bzw. 0,6 %).

Auch im Jahr **2023** wurde die demographische Entwicklung noch von den Flüchtlingsbewegungen geprägt, wenngleich in einem weit geringeren Ausmaß als im Vorjahr. So sank der Wanderungssaldo gegenüber dem o. a. Vorjahreswert um über die Hälfte auf rund 663.000 Personen. Gleichzeitig erreichte das Geburtendefizit (Differenz zwischen Geburten und Sterbefällen) mit über 335.000 einen neuen Höchststand. Die Einwohnerzahl lag am Jahresende 2023 mit 83,46 Mio. um 0,4 % über dem Vorjahresstand. Im Jahresdurchschnittsvergleich ist die Zunahme jedoch – anders als 2022 – deutlich höher (0,7 Mio. bzw. 0,9 %).

Für **2024** betrug der Wanderungssaldo rund 430.000 und somit rund ein Drittel unter Vorjahr. Dies ist auf einen Rückgang der Nettozuwanderung aus Syrien, Afghanistan und der Türkei zurückzuführen. Zudem ist der Wanderungssaldo mit EU-Staaten erstmals seit 2008 negativ, d. h. es gab weniger Zuzüge aus der EU als Fortzüge. Bezogen auf die Ukraine reduzierten sich sowohl Zuzüge als auch Fortzüge gegenüber 2023 deutlich, so dass der Wanderungssaldo stabil blieb (2023

---

[2] https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/_inhalt.html

und 2024 jeweils 121.000)[3]. Bei einem Geburtendefizit von weiterhin rund 330.000 lag die Einwohnerzahl somit am Jahresende 2024 mit knapp 83,6 Mio. Menschen nur noch um 121.000 über dem Vorjahresstand.[4] Im Jahresdurchschnittsvergleich ist die Zunahme erneut etwas höher (0,2 Mio. bzw. 0,3 %).

Die Entwicklung in den Jahren **2025 bis 2027** hängt zum einen von der Höhe des Defizits aus der natürlichen Bewegung und zum anderen vom weiteren Migrationsgeschehen ab. In der jüngsten 15. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts vom Dezember 2022, die unter Berücksichtigung der hohen Flüchtlingsbewegungen im Zuge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine erstellt wurde, wurden für den Wanderungssaldo im Prognosezeitraum der vorliegenden Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose 2025 - 2027 im Durchschnitt 238.000 (Variante 1), 372.000 (Variante 2) bzw. 506.000 (Variante 3) Personen erwartet.[5] Auch dies verdeutlicht den hohen derzeitigen Unsicherheitsbereich. Der für 2024 angegebene Wert (0,4 Mio., s. o.) liegt mittlerweile wieder deutlich näher an Variante 2 als an Variante 3, der Wanderungssaldo für das 1. Quartal 2025 liegt jedoch rund 40 % unter Vorjahresquartal und wieder annähernd auf dem Niveau von 2021, also vor dem Ukraine-Krieg. Daher schätzen wir für das laufende Jahr basierend auf den Zahlen des 1. Quartals und angelehnt an das Niveau und den Jahresverlauf von 2021 einen Wanderungssaldo von rund 333.000. Für die Prognosejahre 2026 bis 2027 schreiben wir diesen mit der Veränderungsrate des Wanderungssaldos aus Variante 2 fort, so dass dieser bis 2027 auf knapp 0,3 Mio. abnimmt. Wie erwähnt lag das Defizit aus der natürlichen Bewegung in den Jahren 2022 bis 2024 bei jeweils rund 330.000. Hier liegen die drei Hauptvarianten der 15. KBV mit durchschnittlich 285.000 (V1), 278.000 (V2) bzw. 271.000 (V3) jeweils deutlich zu niedrig und selbst die Variante 6 (niedrige Geburtenrate bei hohem Wanderungssaldo) liegt mit 292.000 weit unter dem Niveau der letzten Jahre. Auch in den ersten vier Monaten 2025 übersteigt die Zahl der Gestorbenen jene der Geborenen deutlich. Das Geburtendefizit liegt bis April 2025 bereits bei mehr als 160.000 und somit über den Vergleichszeiträumen der Vorjahre 2020 bis 2024 (jeweils zwischen rund 90.000 und 150.000). Selbst wenn man davon ausgeht, dass das erste Quartal durch die relativ hohen Todeszahlen in Folge der Grippewelle ein vergleichsweise hohes Defizit aufweist und man daher für die Monate von Mai bis Dezember jeweils den Mittelwert der jeweiligen Vorjahresmonate aus den Jahren 2020 bis 2024 ansetzt, beträgt das Defizit aus der natürlichen Bewegung für 2025 in Summe rund 332.000. Da dies den geschätzten positiven Wanderungssaldo von 333.000 nahezu exakt aufhebt, gehen wir für 2025 von einer stagnierenden Bevölkerungszahl aus. Für die Folgejahre 2026 und 2027 rechnen wir damit, dass das Geburtendefizit auf diesem Niveau verbleibt, während der Wanderungssaldo leicht zurückgeht. Somit geht auch die Bevölkerungszahl bis 2027 leicht zurück auf 83,5 Mio. Dies entspricht einer Trendumkehr, die in unserer letzten Winterprognose 2024/25, in der wir zwar von einem weiterhin hohen Defizit aus der natürlichen Bewegung, aber von einem höheren positiven Wanderungssaldo ausgegangen sind, so noch nicht absehbar war. Da angesichts der erwähnten geopolitischen Risiken auch die Flüchtlingsbewegungen schwer zu prognostizieren sind, ist auch die Prognose der Einwohnerzahl mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Für Herbst 2025 ist die nächste Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung angekündigt, die dann auf dem neuen

---

[3] Statistisches Bundesamt, Nettozuwanderung 2024 auf 430 000 Personen gesunken, Pressemitteilung 224/2025 vom 24.06.2025
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/06/PD25_224_12411.html

[4] Statistisches Bundesamt, Bevölkerung Deutschlands wächst im Jahr 2024 geringfügig um 0,1 %, Pressemitteilung 221/2025 vom 20.06.2025
Bevölkerung Deutschlands wächst im Jahr 2024 geringfügig um 0,1 % - Statistisches Bundesamt

[5] Statistisches Bundesamt, 15. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung – Deutschland, Statistischer Bericht, Wiesbaden, 02. Dezember 2022.

Zensus basiert und aller Voraussicht nach auch das hohe Geburtendefizit der Jahre seit Erstellung der letzten KBV berücksichtigen wird (vgl. Tabelle R - 1, jeweils bezogen auf den Zensus 2022).

Tabelle R - 1 Demographische Leitdaten

	Mio. Personen							Veränderung in %						
								p.a.						Insg.
	2019	2022	2023	2024	2025	2026	2027	22/21	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Einwohner[1)]	82,16	82,53	83,29	83,52	83,58	83,57	83,54	0,6	0,9	0,3	0,1	0,0	0,0	1,7
- üb. 18 Jahre[1)])	68,68	68,81	69,34	69,54	69,62	69,65	69,66	0,6	0,8	0,3	0,1	0,0	0,0	1,4
Auszubildende[2)]	13,64	13,78	13,91	13,99	14,10	14,19	14,28	0,7	0,9	0,6	0,7	0,7	0,6	4,7

1) Jahresdurchschnitt, auf Basis des Zensus 2022

2) Schüler und Studenten, Mittelwert der Schuljahre bzw. Wintersemester t-1/ t und t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre entwickelt sich in der Regel ähnlich wie die gesamte Einwohnerzahl. In früheren Jahren fand der Rückgang, der aus den langfristig sinkenden Geburtenzahlen entstand, in dieser Altersgruppe später statt als bei der gesamten Einwohnerzahl, so dass die fahrfähige Bevölkerung stärker stieg als die gesamte. Seit 2016 ist das nicht mehr der Fall, vielmehr entwickelt sie sich geringfügig schwächer. Im Prognosezeitraum wird sich die Entwicklung wieder angleichen. Wir haben auch hier die Entwicklung des Anteils der Über-18-Jährigen an der Gesamtbevölkerung gemäß Variante 2 der 15. KBV verwendet. Im Ergebnis entspricht die Veränderungsrate in den Jahren 2025 bis 2027 derjenigen für die Gesamtzahl.

Die Zahl der **Auszubildenden** besitzt vor allem für die Entwicklung des ÖPNV eine hohe Bedeutung. Sie setzt sich zusammen aus der Zahl der **Schülerinnen und Schüler** (an allgemein- und berufsbildenden Schulen) sowie der Studierenden. Erstere nahm von 2004 bis 2019, geprägt noch von dem scharfen Geburtenrückgang in Ostdeutschland in den ersten Jahren nach der Vereinigung, spürbar ab, nämlich um rund 13 %, d. h. um 0,9 % p. a. Anschließend kam diese Abwärtsbewegung zum Stillstand. Im Schuljahr 2022/23 war eine erhebliche Zahl von Kindern aus der Ukraine in den deutschen Schulunterricht zu integrieren, die sich im 4. Quartal 2024 auf rund 222.000 belief.[6] Vor allem deshalb erhöhte sich die gesamte Schülerzahl in diesem Schuljahr um 1,9 %.[7] Dies ist das höchste Plus seit 1992. Im folgenden Schuljahr 2023/24 war der Anstieg (1,1 %)[8] geringer, aber immer noch der zweithöchste seit 1996. Im Schuljahr 2024/25 schwächte sich der Zuwachs der Schüleranzahl insgesamt ab auf 0,9 %[9]. Für die Folgejahre haben wir die Werte aus der letzten Vorausberechnung der KMK vom November 2024 übernommen und auf die aktuelle Entwicklung angepasst. Somit schwächt sich die jährliche Wachstumsrate von 1,2 % im

---

6 https://www.kmk.org/fileadmin/Dateien/pdf/Statistik/Ukraine/2024/AW_Ukraine_4-24.pdf

7 Statistisches Bundesamt, Zahl der Schülerinnen und Schüler 2022/23 um 1,9 % gestiegen, Pressemitteilung 105/23 vom 15.03.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/03/PD23_105_211.html

8 Statistisches Bundesamt, Statistischer Bericht: Allgemeinbildende und Berufliche Schulen – Schnellmeldung Schülerinnen und Schüler Schuljahr 2023/24 vom 14.03.2024

9 Statistisches Bundesamt, 0,9 % mehr Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2024/2025, Pressemitteilung 090/25 vom 12.03.2025

Jahr 2025 auf 0,9 % im Jahr 2027 ab.[10] Ab 2025 steigen dabei die Zahlen der ÖPNV-affineren Schülerinnen und Schüler im Sekundarbereich I und II stärker als der ab 2027 sogar rückläufig prognostizierte Primarbereich, dessen Schüler sich eher nichtmotorisiert zur Schule begeben und der vor allem 2022 und 2023 stark zugenommen hatte.

Die **Studierendenzahl** ist im Wintersemester 2022/23 um 1,0 % gesunken.[11] Dies ist der niedrigste Wert seit dem Jahr 2007 (-1,9 %), dazwischen ist sie um 3,3 % p. a. gestiegen. Im folgenden Wintersemester 2023/24 hat sich der Rückgang sogar noch auf 1,7 % verstärkt.[12] Dazu trägt die demographische Entwicklung, d. h. die abnehmende Besetzung der entsprechenden Altersstufen, bei. Zum Wintersemester 2024/25 blieb die Gesamtzahl der Studierenden gegenüber Vorjahr hingegen nahezu konstant, obwohl die Zahl der Erstimmatrikulierten, insbesondere jener aus dem Ausland, deutlich stieg.[13] Im Prognosezeitraum bis 2027 wird jedoch die weiter rückläufige Besetzung der studienrelevanten Jahrgänge die Zahl der Studierenden in einem Ausmaß drücken, das von steigenden Quoten (pro Jahrgang) nicht ausgeglichen werden kann. Hinzu kommen ab 2025 die Auswirkungen der Rückkehr zur längeren Schulzeit („G 9“) in (den bevölkerungsreichen Bundesländern) Nordrhein-Westfalen und Bayern, die in den Jahren ab 2017 beschlossen wurde und sich nunmehr in den Schulabgängerzahlen auswirkt. Vor allem aus diesem Grund wird die Studierendenzahl gemäß der letzten Vorausberechnung der KMK aus dem Jahr 2021, der ersten seit 2005, in den Jahren von 2025 bis 2027 um 0,7 % p. a. abnehmen.[14]

Damit wendet sich also bei der Zahl **aller Auszubildenden** das Bild der letzten rund zwanzig Jahre – sinkende Schüler- werden durch steigende Studierendenzahlen abgeschwächt – seit dem Jahr 2022 in das Gegenteil. Zusammen überwiegt jedoch die Schülerzahl, so dass die Zahl aller Auszubildenden weiterhin zunimmt, und zwar in den Jahren 2025 und 2026 um jeweils 0,7 % und anschließend um 0,6 % (vgl. Tabelle R - 1). Somit wächst die Zahl aller Auszubildenden im Prognosezeitraum im Gegensatz zur Einwohnerzahl insgesamt. Damit liegt sie im Jahr 2027 mit 14,3 Mio.um 0,6 Mio. oder immerhin 4,7 % über dem Stand von 2019. Zwischen 2003 mit dem damaligen Höchstwert (14,45 Mio.) und 2019 ist die Zahl der Auszubildenden um rund 6 % gesunken.

---

10 Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Schüler-/innen und Absolvierendenzahlen 2023 – 2035, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 242, Bonn, November 2024.

11 Statistisches Bundesamt, Wintersemester 2022/2023: Erstmals seit 15 Jahren weniger Studierende als im Vorjahr, Pressemitteilung 503/22 vom 30.11.2022, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/11/PD22_503_21.html

12 Statistisches Bundesamt, Wintersemester 2023/2024: Studierendenzahl weiter rückläufig, Pressemitteilung 455/23 vom 28.11.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/11/PD23_455_21.html,

13 Statistisches Bundesamt, 10 % mehr ausländische Studienanfängerinnen und – anfänger im Studienjahr 2024, Pressemitteilung 089/2025 vom 11.03.2025 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/03/PD25_089_213.html

14 Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Studienanfänger- und Studierendenzahlen 2021 – 2030, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 229, Bonn, November 2021.

2.3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

Die **Weltwirtschaft** hat in den Jahren 2021 und 2022 die massiven coronabedingten Verluste des Jahres 2020 großteils bis vollständig ausgeglichen. Dies wurde allerdings bereits im Jahr 2022 durch den Preisschub bei Energierohstoffen, die erheblich gestraffte Geldpolitik in weiten Teilen der Welt sowie die Folgen der Non-Covid-Politik in China deutlich beeinträchtigt. Im Jahr 2023 wurde trotz diverser negativer Faktoren wie dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine, steigenden Energiepreisen und einer restriktiven Geldpolitik ein Wachstum von 3,3 % erreicht. Dieses Plus übertrifft die Entwicklung des Welthandels, der im Jahr 2023 nur um 0,7 % gestiegen ist. Dessen Einfluss auf das weltweite BIP wurde durch das Wachstum des Dienstleistungssektors ausgeglichen. 2024 ist die Weltwirtschaft um 2,8 % gewachsen, wobei sich die regionalen Unterschiede verstärkten. Der Welthandel erholte sich und wuchs mit 3,4 % um 0,6 Prozentpunkte stärker als das globale BIP. Energiepreise und Inflation haben sich stabilisiert.

Das Jahr **2025** begann mit der Aussicht auf ein stabiles Wachstum der Weltwirtschaft. Die Verhängung von Zöllen durch die neue US-Regierung gegenüber Handelspartnern sowie die Unsicherheit über die US-Politik dämpften die Wachstumserwartungen jedoch enorm. Die Wirtschaftsprognosen wurden für Länder mit hoher Integration in den Welthandel am stärksten reduziert.

Tabelle R - 2 Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung in %						
	p.a.						Insg.
	20/19	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Welthandel[1)]	-7,9	0,7	3,4	1,8	2,4	2,7	20,0
BIP							
Welt	-3,1	3,3	2,8	2,3	2,4	2,6	21,1
Euroraum	-6,3	0,4	0,8	0,7	0,8	1,0	5,9
USA	-3,4	2,9	2,8	1,4	1,6	1,9	15,8
Japan	-4,6	1,5	-0,2	0,7	0,8	0,8	2,1
China	2,2	5,2	4,8	4,5	4,0	3,9	42,1
Indien	-6,6	8,2	6,5	6,3	6,5	6,7	51,8

1) In der Definition des IWF

Quelle: Weltbank (17.06.2025)

Aktuell deuten daher die Perspektiven auf eine Verlangsamung des Wachstums hin. Die Weltbank prognostiziert in ihrer Publikation vom 17. Juni 2025 für 2025 ein globales BIP-Wachstum von 2,3 %[15]. Das entspricht einem Rückgang um 0,5 Prozentpunkte gegenüber der Prognose vom Januar. Die aktuellen Prognosen gehen davon aus, dass dieses Wachstumsniveau bis **2027** annähernd beibehalten wird. Dieser Wert liegt deutlich unter der durchschnittlichen Wachstumsrate

15 World Bank. 2025. Global Economic Prospects, June 2025. Washington, DC: World Bank. doi: 10.1596/978-1-4648-2193-6. https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects. Die Prognose der Weltbank basiert auf den am 27. Mai geltenden Zollsätzen, die während des gesamten Prognosezeitraums als konstant angenommen wurden.

von 3,7 % im Zeitraum von 2000 bis 2019[16]. Für die USA prognostiziert die Weltbank für 2025 ein Wachstum von nur noch 1,4 %. Das ist eine deutliche Reduktion gegenüber den Prognosen der Weltbank und des IWF vom Jahresanfang. Im Euroraum tendieren die aktuellen Wachstumsperspektiven zu einem Wert unter 1 % in den kommenden Jahren. Die Prognose für China ist mit 4,5 % verglichen mit den anderen Räumen weiterhin hoch. Auch die Perspektiven für den Welthandel haben sich seit Jahresbeginn deutlich eingetrübt: Für 2025 wird nur noch eine Wachstumsrate von 1,8 % prognostiziert, dieser Wert liegt 0,5 Prozentpunkte unter dem der Winterprognose.

Für **2026 und 2027** wird eine Erholung erwartet, und zwar mit einem Wachstum von 2,4 % bzw. 2,7 %. Der IWF veröffentlichte am 29.07.2025 ein Update seiner Prognose vom Mai 2025 mit etwas optimistischeren Annahmen u. a. für das globale BIP-Wachstum (2025: 3,0 %; 2026: 3,1 %). Da aber auch diese neue IWF-Prognose den Zoll-Deal zwischen den USA und der EU von Ende Juli noch nicht berücksichtigten konnte, dieser nach Meinung von Wirtschaftsexperten (z. B. IfW Kiel) das Wachstum eher dämpft und zudem diese IWF-Prognosen vom Juli und Mai im Gegensatz zu jener der Weltbank nur bis 2026 und nicht bis zu unserem Prognosejahr 2027 reichen, ziehen wir für die vorliegende Sommerprognose die o.g. weltwirtschaftlichen Leitdaten der Weltbank vom Juni 2025 heran.

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der Gleitenden Mittelfristprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWE zu Grunde gelegt. Die vorliegende Sommerprognose basiert auf der mittelfristigen Frühjahrsprojektion des BMWE vom 24. April 2025,[17] die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt und in der die Entwicklung im aktuellen Jahr sowie den Folgejahren prognostiziert wird. Im Jahr 2024 ist das reale BIP gemäß den Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 0,2 % geschrumpft (vgl. Tabelle R - 3).[18]

Für **2025** ging die Projektion des Wirtschaftsministeriums vom Januar noch von einem moderaten Wachstum aus. Mit den Unsicherheiten infolge der Wirtschaftspolitik der neuen US-Regierung sowie den aktuell geltenden US-Zöllen und teilweisen Gegenzöllen haben sich die Perspektiven seit Jahresbeginn verschlechtert. Das BMWE geht in der Frühjahrsprojektion für 2025 von einer Stagnation aus. Für 2026 und 2027 wird mit jeweils +1 % eine leichte Erholung erwartet. Die Gemeinschaftsdiagnose von April stimmt mit dieser BMWE-Prognose weitgehend überein. Im Mai veröffentlichte der SVR[19] einen Bericht, der die Erwartungen des BMWE ebenfalls bestätigt. Sowohl das BMWE als auch der SVR gehen in ihren Berechnungen noch von einem Basiszoll von 10 % auf US-Einfuhren aus, derzeit ist für die meisten Produkte ein Basiszoll von 15 % vereinbart. Mittlerweile liegen die BIP-Zahlen für das 1. Quartal 2025 vor, diese sind positiver als bis dahin

---

16 World Economic Outlook Update, January 2025: Global Growth: Divergent and Uncertain

17 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (jetzt BMWE Bundesministerium für Wirtschaft und Energie), Frühjahrsprojektion 2025, Berlin, April 2025.
https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Artikel/Wirtschaft/Projektionen-der-Bundesregierung/projektionen-der-bundesregierung-fruehjahrsprojektion-2025.html

18 Statistisches Bundesamt, Bruttoinlandsprodukt: Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 1. Quartal 2025, Pressemitteilung 182/25 vom 23.05.2025,
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/05/PD25_182_811.html
Mit der Veröffentlichung des BIP-Werts für das zweite Quartal am 30.7.2025 wurden die gesamten Berechnungen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (VGR) für die Jahre von 2021 bis 2024 revidiert. In Tabelle R - 3 wurde dies noch nicht eingearbeitet, weil entsprechende Werte derzeit nur für das BIP, aber nicht für die anderen Aggregate der VGR vorliegen. Die revidierte Wachstumsrate des BIP für 2024 beträgt -0,5 %. Nähere Erläuterungen zu den Revisionen hat das Statistische Bundesamt für den 22.08.2025 angekündigt.
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/07/PD25_278_811.html

19 Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung https://www.sachverstaendigenrat-wirtschaft.de/fruehjahrsgutachten-2025.html. Mai 2025

erwartet (+0,4 %)[20]. Die Wirtschaftsforschungsinstitute sind sich einig, dass dies auf Vorzieheffekte von Exporten in Erwartung höherer US-Zölle zurückzuführen ist.

Die Sommerprognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute vom Juni des laufenden Jahres[21] sind etwas optimistischer, was vor allem auf diesen relativ positiven Zahlen des 1. Quartals und dem damals geltenden Stand der US-Zollpolitik von 10 % Basiszoll beruht: sie prognostizieren im Durchschnitt ein BIP-Wachstum von 0,3 % im Jahr 2025 und 1,3 % für 2026 und liegen somit etwas über den Prognosen des BMWE, des SVR und der GD vom Frühjahr. Die Bundesbank erwartet in ihrem Bericht vom 17. Juni unter den damals geltenden Rahmenbedingungen für 2025 eine Stagnation, für 2026 ein moderates Wachstum von 0,7 % und für 2027 eine Erholung mit +1,2 %[22].

Die weitere Entwicklung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2025 wird maßgeblich durch die US-Handelspolitik (negativ) beeinflusst. Für die zweite Jahreshälfte wird daher allgemein eine Verlangsamung des Wachstums erwartet. Seit 07.08.2025 gelten höhere US-Zölle für EU-Einfuhren der meisten Produktgruppen von 15 %, sowie deutlich höhere für Aluminium und Stahl (50 %) und Fahrzeuge (27,5 %), wobei weiterhin Verhandlungen zwischen der EU und den USA bzgl. Höhe und genauer Ausgestaltung laufen[23].

Dieses aktuell geltende Zollniveau liegt höher als in den o. g. Wirtschaftsprognosen aus dem ersten Halbjahr 2025 angenommen und könnte sowohl die Entwicklung der deutschen Wirtschaft als auch der Weltwirtschaft und des Welthandels negativ beeinflussen. Allerdings geht das Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW) in aktuellen Berechnungen davon aus, dass die Minderung des BIP in Deutschland bei 0,15 % und für die EU insgesamt bei 0,1 % innerhalb eines Jahres liegen wird[24], die Folgen also überschaubar sind. Die von uns für die vorliegende Sommerprognose 2025 verwendeten Wirtschaftsprognosen vom Frühjahr bzw. Frühsommer 2025 liegen trotz dieser erhöhten US-Zölle noch im realistischen Bereich.

Ab **2026** soll unter anderem die angekündigte expansive Fiskalpolitik der neuen deutschen Bundesregierung im Zuge der Lockerung der Schuldenbremse sowie die steigenden Ausgaben für Verteidigung und staatliche Infrastruktur zur Erholung der deutschen Konjunktur beitragen. Laut Bundesbank wird „der kumulierte Gesamteffekt aus den zusätzlichen Verteidigungs- und Infrastrukturausgaben auf das BIP-Wachstum (…) auf etwa +3/4 Prozentpunkte geschätzt“[25] und kommt vor allem in den Jahren 2026 und 2027 zum Tragen.

---

20 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/05/PD25_182_811.html?templateQueryString=Ausr%C3%BCstungsinvestitionen.

21 Dabei handelt es sich – in chronologischer Reihenfolge – um die Prognosen von HWWI (Hamburg), IWH (Halle), IfW (Kiel), ifo (München), RWI (Essen) und DIW (Berlin), die zwischen dem 5.6.2025 und dem 13.6.2025 publiziert wurden.

22 Bundesbank. Monatsbericht Juni 2025. https://publikationen.bundesbank.de/publikationen-de/berichte-studien/monatsberichte/monatsbericht-juni-2025-959270

23 vgl. z. B. Handelsblatt vom 12.09.2025: Trump hält EU hin – Autoindustrie warnt vor Milliardenschaden. https://www.handelsblatt.com/politik/international/zoelle-trump-haelt-eu-hin-autoindustrie-warnt-vor-milliardenschaden/100147833.html

24 Handelsblatt vom 27.07.2025: Handelskonflikt. Trump verkündet Einigung im Zollstreit mit der EU.

https://www.handelsblatt.com/politik/international/handelskonflikt-trump-verkuendet-einigung-im-zollstreit-mit-der-eu/100144058.html

25 Deutsche Bundesbank, Monatsbericht – Juni 2025, S.10

Die vorliegende Sommerprognose basiert, sofern nicht anders angegeben, weiterhin auf der Frühjahrsprojektion des BMWE.

Die **Inflationsrate** hat sich zwar im Jahr 2024 gegenüber 2022 (6,9 %) und 2023 (5,9 %) deutlich abgeschwächt, lag aber mit 2,7 % immer noch im oberen Bereich der Werte, die zwischen 1994 und 2021 zu beobachten waren (durchschnittlich 1,5 % p. a., maximal 3,1 %). Dies führte zu einer Erholung der Kaufkraft, die allerdings durch die weiter angespannte Wirtschaftslage nicht zu einer Erhöhung der privaten Konsumausgaben führte. Für das Jahr 2025 wird erwartet, dass die Preissteigerungsrate bei 2 % liegt, insbesondere aufgrund sinkender Energiepreise. Dieses Inflationsniveau wird gemäß BMWE bis 2027 bestehen bleiben. Risiken bestehen jedoch weiterhin bei den Energiepreisen auf Grund der Konflikte im Nahen Osten und generell wegen der Unsicherheit in Bezug auf die US-Handelspolitik.

Die **privaten Konsumausgaben** wurden 2023 durch die anhaltenden inflationsbedingten Kaufkraftverluste und – damit zusammenhängend – das historisch niedrige Konsumklima erheblich gebremst. Im Jahr 2024 wurde ein geringes Wachstum verzeichnet (+0,2 %), wodurch die kaufkraftbedingten Einkommensverluste des Jahres 2022 teilweise ausgeglichen wurden. Für das Jahr 2025 prognostiziert das BMWE einen Anstieg der privaten Konsumausgaben um lediglich 0,2 % (Winterprognose noch +0,5 %) gegenüber dem Vorjahr. Dies spiegelt das weiterhin vorsichtige Verbraucherverhalten in einem Klima der Instabilität in Bezug auf geopolitische Krisen wie Ungewissheit über Beschäftigung und Einkommen wider. Für die mittelfristige Entwicklung bis 2027 erwartet das BMWE mit schwindenden Unsicherheiten im In- und Ausland ein Wachstum von 1,0 % p. a. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2027 um 2,3 % übertroffen. Zum Vergleich: Die Sommerprognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute sind für 2025 etwas optimistischer. Die Institute sind sich einig, dass die aktuelle Situation das Verbraucherverhalten im Jahr 2025 dämpfen wird, dennoch sollte es besser sein als 2024. Die Wirtschaftsinstitute prognostizieren für die Entwicklung des privaten Konsums im Jahr 2025 durchschnittlich 0,8 % und für 2026 0,9 % Anstieg.

Tabelle R - 3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Bruttoinlandspr.[1)]	104,3	104,8	104,6	104,5	105,6	106,7	-0,3	-0,2	0,0	1,0	1,0	2,3
Priv. Konsum[1)2)]	107,2	107,6	107,8	108,0	108,8	109,7	-0,4	0,2	0,2	0,8	0,9	2,3
Ausrüstungsinv.[1)]	113,1	107,3	101,5	102,2	106,1	108,0	-0,8	-5,4	0,7	3,8	1,9	-4,4
Exporte[1)]	110,5	113,0	110,9	108,5	110,0	112,3	-0,3	-1,8	-2,2	1,3	2,1	1,7
Importe[1)]	108,8	115,9	115,1	117,1	119,6	122,3	-0,6	-0,7	1,8	2,1	2,3	12,4
Erwerbstätige[3)]	45,29	46,01	46,08	46,01	46,05	46,13	0,7	0,2	-0,2	0,1	0,2	1,8
Verbraucherpr.[4)]	99,5	116,7	119,9	122,3	124,7	127,2	5,9	2,7	2,0	1,9	2,0	27,8

1) Preisbereinigt, Kettenindex (2020 = 100)
2) Konsumausgaben der privaten Haushalte, einschl. privater Organisationen ohne Erw erbszw eck
3) Im Inland, Jahresdurchschnitt, Mio.
4) 2020 = 100

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

Im Jahr 2024 sind die **Ausrüstungsinvestitionen** stark zurückgegangen (-5,4 %). Die Gründe waren die ungünstigen Finanzierungsbedingungen und die wirtschaftspolitische Unsicherheit.[26] Auch 2025 wird sich die Unsicherheit im Zuge der US-Zollpolitik auf die Investitionsentscheidungen der Unternehmen auswirken. Allerdings wird die vom BMWE erwartete Erholung gegenüber der Winterprognose revidiert (-0,4 Prozentpunkte), damit wird diese 2025 mit 0,7 % moderater ausfallen. Das BMWE rechnet für 2026 mit einer starken Erholung von 3,8 % und mit einer Stabilisierung im Jahr 2027 mit 1,9 %. Dennoch wird das Vorkrisenniveau 2019 auch im Jahr 2027 noch um 4,4 % unterschritten. Zum Vergleich: Die Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten für 2025 kein Wachstum (Mittelwert: -0,1 %), für 2026 jedoch ebenfalls ein deutliches Plus von 3,8 %.

Die deutschen **Exporte**, die traditionell zu den wachstumsstärksten Größen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung gehören, sind 2024 zum zweiten Mal in Folge gesunken (-1,8 %). Die Gründe dafür sind strukturelle Veränderungen, hohe Energiekosten und die Verminderung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit sowie „Chinas Aufstieg in der Wertschöpfungskette“[27]. Im 1. Halbjahr 2025 sanken die Exporte aufgrund gewisser Vorzieheffekte in Erwartung der US-Zölle nur um 0,1 %[28]. Für 2025 insgesamt rechnet das BMWE mit einem Rückgang von -2,2 % (revidiert von -0,3 % im Januar), der Mittelwert der Wirtschaftsinstitute ist mit -0,6 % optimistischer, liegt aber auch unter dem aktuellen Wert für das 1. Halbjahr. Die Exporte werden nicht nur durch die Zölle der USA beeinträchtigt, sondern auch durch die verzögerte Erholung der Eurozone. Auch die Abwertung des Dollars spielt eine Rolle. Der Euro ist gegenüber dem US-Dollar gestiegen: von 1,05 USD im Februar auf derzeit (15.08.2025) 1,16 bis 1,17 USD mit Potenzial bis 1,20 USD[29]. Für 2026 ist gemäß BMWE eine Erholung der deutschen Exporte auf +1,3 % gegenüber Vorjahr zu erwarten und für 2027 von 2,1 %. Mit diesem Wachstum wird 2027 das Niveau von 2019 um knapp 1,7 % übertroffen. Zwar wird derzeit für die nächsten Jahre eine Erholung erwartet, doch sind potenzielle weitere Folgen der US-Handelspolitik noch nicht absehbar.

Auch die **Importe** sind im Jahr 2023 leicht gesunken (-0,6 %), wofür vor allem die schwache binnenwirtschaftliche Nachfrage verantwortlich war. Im Jahr 2024 sanken sie um 0,7 %. Das BMWE prognostiziert für 2025 eine Steigerung der Importe von 1,8 %, was deutlich unter dem Ist-Wert für das 1. Halbjahr liegt. Der Mittelwert der Wirtschaftsforschungsinstitute ist mit 1,2 % für das Gesamtjahr 2025 sogar noch pessimistischer. Ab 2026 wird ein Importwachstum von über 2 % erwartet. Gründe hierfür sind der steigende Binnenkonsum sowie die Erholung der Industrieproduktion. Damit wird 2027 der Wert von 2019 um 12,4 % übertroffen. Das stellt das höchste Plus aller gesamtwirtschaftlichen Verwendungsaggregate dar.

Generell folgt die Entwicklung der **Erwerbstätigenzahl** mit einer gewissen Zeitverzögerung der inländischen Produktion. Die Abschwächung der Produktion in den Jahren 2023 und 2024 hat somit erst mit Verzögerung Auswirkungen auf die Erwerbstätigenzahl. So wurde für 2024 noch ein moderater Beschäftigungsaufbau verzeichnet (+0,2 %), während für 2025 ein leichter Rückgang erwartet wird (-0,2 %). Hier wirkt noch die konjunkturelle Abschwächung der Jahre 2023 und 2024 nach. Im Vergleich zu 2019 wird es im Jahr 2027 1,8 % mehr Erwerbstätige geben, während die gesamte Bevölkerung in diesem Zeitraum um 1,7 % zunimmt (vgl. vorheriges Kapitel).

---

[26] Gemeinschaftsdiagnose, a.a.O., S. 46

[27] Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Jahreswirtschaftsbericht 2025, Berlin, Januar 2025, S. 8.

[28] Destatis. 07.08.2025. Erste Detaildaten zum Außenhandel. https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Aussenhandel/Tabellen/aussenhandel-detaildaten.html

[29] Handelsblatt vom 11.08.2025. Euro und Dollar: Wann wird der starke Euro zum Problem?

2.4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

Die branchenwirtschaftlichen Leitdaten sind für den Güterverkehr mindestens genauso bedeutsam wie die gesamtwirtschaftlichen, für die meisten Verkehrsarten (Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Seeverkehr, Pipelines) sogar noch bedeutender.

Tabelle R - 4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte						Veränderung in %				
							p.a.				Insg.
A	2019	2023	2024	2025	2026	2027	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Bauproduktion[1)]	93,6	96,1	93,4	91,2	94,4	96,2	-2,8	-2,3	3,5	1,9	2,8
Industrieprod.[2)]	104,7	98,6	93,8	91,9	92,0	92,7	-4,8	-2,0	0,0	0,8	-11,5
Rohstahlprod[3)]	39,7	35,4	37,2	33,6	33,2	33,2	5,2	-9,9	-1,0	-0,2	-16,4
Steinkohleabs.[3)4)]	39,6	31,4	28,2	27,5	25,1	22,8	-10,3	-2,5	-8,7	-9,0	-42,4
Mineralölpr.abs.[3)]	102,9	88,4	88,0	89,5	88,7	88,0	-0,5	1,7	-0,9	-0,8	-14,5

1) Produktionsindex für den Hoch- und Tiefbau (2021 = 100)
2) Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe (2021 = 100)
3) Mio. t
4) In der Definition der Energiebilanzen

Quellen: Stat. Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Wirtschaftsvereinigung Stahl, Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, eigene Prognosen

Bauwirtschaft

Vor der Analyse der Baukonjunktur ist auf eine statistische Umstellung der Produktionsindizes einzugehen. Mit der Umbasierung des Referenzjahres von bisher 2015 auf jetzt 2021 wurde auch die Systematik geändert. Die bisherige Kategorie „Bauhauptgewerbe“, die am besten mit der Entwicklung des Güterverkehrs in diesem Segment korrelierte, wurde gestrichen. Die neue Kategorie „Baugewerbe“ zeigt einen geringeren Zusammenhang. Besser geeignet ist der Index des „Hoch- und Tiefbaus“. Deshalb haben wir ihn bei unserer Prognose verwendet und gehen in der folgenden Kommentierung auf diesen ein.

Die Bauproduktion zeigte zwischen 2015 und 2020 eine ungewöhnlich starke Dynamik (+5,8 % p. a.), getrieben durch niedrige Zinsen, hohen Bedarf und mangelnde Anlagealternativen. Bereits im Jahr 2021 ließ diese Dynamik der Bauproduktion deutlich nach und fiel durch erhebliche Materialengpässe und einen kräftigen Preisanstieg für Bauleistungen auf +1,1 %. Im Jahr 2022 ist die Bauproduktion um 1,1 % gesunken. Dies ist auf Kapazitätsengpässe, steigende Energiepreise und die daraus resultierenden Preissteigerungen zurückzuführen.[30] Hinzu kam der kräftige Anstieg des Zinsniveaus. Im Jahr 2023 verminderten sich die Baupreise, blieben jedoch auf

30 Statistisches Bundesamt, Baumaterialien erneut stark verteuert, Pressemitteilung N 006/23 vom 01.02.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_N006_61.html

hohem Niveau.[31] Verstärkt durch Arbeitskräftemangel, sinkende Realeinkommen und ein gedämpftes Investitionsklima setzte sich der Rückgang der Bauproduktion fort (-2,9 %).[32]

Im Jahr 2024 hat sich der Preisauftrieb abgeschwächt, aber im Vergleich zum Zeitraum vor 2021 sind die Preise immer noch hoch.[33] Die Finanzierungskosten verharrten ebenfalls auf hohem Niveau, während die Realeinkommen der privaten Haushalte leicht zunahmen. Dies führte zu einem Rückgang der Bauinvestitionen um 3,5 % im Vergleich zum Vorjahr, wobei sowohl der Wohnungsbau (-5 %) als auch der gewerbliche Bau (-3 %) schrumpften. Die Bauproduktion sank insgesamt um 2,8 % (2023: -2,9 %). Die Witterungsbedingungen im Januar 2024 wirkten sich zusätzlich dämpfend aus.

Damit sollte nach übereinstimmender Meinung der Wirtschaftsforschungsinstitute und des BMWE die Talsohle fast erreicht sein. Im Jahr 2025 sollte sich der Rückgang trotz der schwachen Wirtschaftslage abschwächen, zumal der Preisauftrieb rückläufig ist und die Bedarfe unverändert hoch sind. Im laufenden Jahr hat die Witterung im Winter die Produktion stärker gebremst als in den Vorjahren, dennoch wird nur noch ein leichter Rückgang der Bauinvestitionen um 0,4 % erwartet, was leicht besser ist als in der Winterprognose angenommen (-0,6 %). Das BMWE prognostiziert für 2026 eine Steigerung von 2,4 % und für 2027 eine Stabilisierung mit +0.9 %.

Die Produktion in der o. a. Definition weist eine ähnliche Differenz zu den Investitionen in den letzten zehn Jahren auf (rund zwei Prozentpunkte) wie die des Bauhauptgewerbes. Allerdings war die Abweichung in Zeiten einer deutlich sinkenden Produktion geringer (2023/24: 0,6 Prozentpunkte) als bei einem Anstieg (2021/13: 3,3 Prozentpunkte). Für das Jahr 2025 ist für die Bauproduktion im Hoch- und Tiefbau auf Basis der Ist-Werte für das erste Halbjahr (-5,7 %) ein spürbarer Rückgang um 2,3 % zu erwarten, der somit deutlich unter demjenigen der Investitionen liegt. Deshalb haben wir den Zuschlag auf die Veränderung der Investitionen für die beiden Prognosejahre abgesenkt. Im Jahr 2026 ist somit eine Erholung zu erwarten (3,5 %), die sich 2027 etwas abgeschwächt fortsetzt (+1,9 %). Unter diesen Annahmen wird der Vorkrisenwert von 2019 im Jahr 2027 um knapp 3 % übertroffen (vgl. Tabelle R - 4). Der frühere Höchststand aus dem Jahr 1994, als der Vereinigungsboom sein Ende fand und von dem aus die Bauproduktion bis zum Tiefpunkt im Jahr 2005 um insgesamt 36 % gesunken ist, wird im Jahr 2027 um 7 % übertroffen.

Industrie

Die Industrieproduktion ist maßgeblich für die Entwicklung des Güterverkehrs und wird stark von der Entwicklung bei den Investitionsgütern beeinflusst. Die Produktion sank in den Jahren 2019 und 2020 aufgrund eines verschlechterten außenwirtschaftlichen Umfelds und der Corona-Krise um insgesamt 12 %. Das Plus von 5 % im Jahr 2021 konnte diesen Rückgang nicht ausgleichen. Die Industrie litt zu dieser Zeit zunehmend unter weltweiten Lieferengpässen. Im Jahr 2022 kam der Aufholprozess zum Stillstand, da sich die Lieferengpässe langsamer als erwartet auflösten

---

31 Statistisches Bundesamt, Preise für viele Baumaterialien gehen 2023 zurück, aber immer noch höher als vor Energiekrise, Pressemitteilung N 012/24 vom 14.03.2024, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/03/PD24_N012_61.html

32 Statistisches Bundesamt (Destatis), Genesis-Online Tabelle 42153-0001. Der Wert für das früher ausgewiesene Bauhauptgewerbe vor der Revision und mit dem Referenzjahr 2015 lautete -1,2 %. Die Unterschiede beeinflussen die Analyse des Güterverkehrs spürbar.

33 Statistisches Bundesamt (Destatis), Genesis-Online https://www.dashboard-deutschland.de/indicator/data_bau_bauleistungspreise?mtm_campaign=dd-social-sharing. Tabelle 61261-0001

und der Preisanstieg für Energierohstoffe die Produktion in energieintensiven Branchen stark bremste. Insgesamt sank die Industrieproduktion leicht um 0,2 %.[34] Im Jahr 2023 entspannte sich der Vorproduktmangel zwar, jedoch führten die weltweite Konjunkturabschwächung und das weiterhin hohe Energiepreisniveau zu einem erneuten Rückgang der Industrieproduktion um 1,2 %. Die Bandbreite innerhalb der bedeutenden Industriezweige reichte von einem Rückgang um 13 % (Chemische Industrie, ohne Pharma) bis zu einem Anstieg um 11 % (Fahrzeugbau). Im Jahr 2024 sank die Produktion im Jahresverlauf deutlich und erreichte im Dezember 2024 den tiefsten Stand seit Beginn der Corona-Krise. Verantwortlich dafür sind sowohl konjunkturelle als auch strukturelle Faktoren. Im Gesamtjahr verzeichnete die Industrieproduktion ein Minus von 4,8 %, wobei insbesondere der Maschinenbau (-5,9 %) und der Fahrzeugbau (-8,2 %) stark betroffen waren. Lediglich die Chemieindustrie konnte sich von einem sehr niedrigen Niveau erholen.

Im Jahr 2025 wurde die veränderte US-Zollpolitik angekündigt und die daraus resultierenden Störungen in den Lieferketten kamen als weitere Faktoren hinzu, die die deutsche Industrie belasten. Damit haben sich die Erwartungen seit der Winterprognose (2025: -2,6 %) kaum verbessert. Aufgrund der Vorzieheffekte bei Exporten in Erwartung höherer US-Zölle verlief das erste Quartal allerdings zumindest in einigen Sektoren besser als zu Jahresbeginn erwartet: so stieg die Produktion der Pharmaindustrie, während jene von Stahl und chemischen Produkten zurückging. Die Daten für das zweite Quartal zeigen einen Rückgang von 1,0 % gegenüber dem Vorquartal,[35] was gegenüber dem Vorjahresquartal ein Minus um 3,6 % bedeutet.

In den Konjunkturprognosen der Institute vom Juni 2025, in denen die Bruttowertschöpfung der Industrie Gegenstand ist, wird für 2025 im Durchschnitt ein Anstieg um 0,1 % erwartet, was sich im Jahr 2026 mit einer Erholung (+1,0 %) fortsetzen sollte (GD-April -1,4 % und +1,1 %). Diese Größe enthält auch Dienstleistungsaktivitäten wie Forschungsleistungen und entwickelt sich daher günstiger als die Produktion. Die mittelfristige Verbesserung wird vor allem mit einer Belebung der Konjunktur im europäischen Ausland begründet, was allerdings mit großer Unsicherheit behaftet ist. Unter Berücksichtigung der Differenz zwischen den beiden Größen Industrieproduktion und Bruttowertschöpfung in den letzten Jahren zeichnet sich für die Industrieproduktion im Jahr 2025 ein nochmaliger spürbarer Rückgang (-2,0 %) ab, dann im vierten Jahr in Folge. Mit dem gleichen Ansatz ergibt sich für 2026 eine Stagnation und für 2027 eine leichte Erholung um 0,8 %. Damit wird im Jahr 2027 der Vorkrisenstand aus dem Jahr 2019 um beachtliche 11,5 % unterschritten.

Stahl

Die für den Güterverkehr insbesondere auf Schienen und Wasserstraßen immens bedeutende Rohstahlproduktion musste bereits im Jahr 2022 einen weiteren Einbruch um knapp 9 % hinnehmen, der sich im Jahr 2023 fortgesetzt hat, wenngleich mit -3,7 % in einem schwächeren Ausmaß. In beiden Jahren war das Minus weit höher als die Entwicklung in den wichtigsten Verwendungsbereichen, von denen die Produktion im Fahrzeug- und Maschinenbau sogar gestiegen sind, und auch höher als in der gesamten Industrie. Mögliche Gründe für die Divergenz sind

---

[34] vgl. dazu auch: Statistisches Bundesamt, Bedeutung der energieintensiven Industriezweige in Deutschland https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Industrie-Verarbeitendes-Gewerbe/produktionsindex-energieintensive-branchen.html

[35] Statistisches Bundesamt (Destatis), https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/08/PD25_289_421.html

Effizienzgewinne, Lagerveränderungen und – wichtiger – ein Anstieg des Außenhandelsdefizits. Zu Letzterem wiederum dürften die Preissteigerungen für Energierohstoffe beigetragen haben, die die (äußerst energieintensive) Stahlindustrie in Deutschland härter getroffen haben als in anderen Ländern.

Im Jahr 2024 ist die Rohstahlproduktion um 5,2 % gestiegen. Dennoch liegt die Produktion mit 37,2 Millionen Tonnen Rohstahl zum dritten Mal in Folge unter der Marke von 40 Millionen Tonnen. Hohe Energiekosten beeinträchtigten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie, während die Einfuhren von billigem Stahl zugenommen haben.[36] Erneut läuft dies entgegen der Produktion des Maschinen- und Fahrzeugbaus, diesmal allerdings in die andere Richtung.

Die Stahlproduktion ist im Jahr 2025 deutlich eingebrochen. Die in der Winterprognose erwartete Zunahme der Produktion bei den wichtigsten Stahlverbrauchern sowie die Belebung der gesamten Branche sind nicht eingetreten. In der Winterprognose hatten wir zumindest eine Stagnation erwartet. Im ersten Halbjahr ist die Stahlproduktion kumuliert um 11,6 % zurückgegangen[37]. In fast allen Monaten des ersten Halbjahres wurden zweistellige Verluste gemeldet, nur im Mai lag der Rückgang im einstelligen Prozentbereich (-6,4 %). Wir nehmen an, dass sich dieser Rückgang in den kommenden Monaten verlangsamen wird und das Jahr 2025 mit einem Wert von rund -10 % abgeschlossen wird. Die Perspektiven für 2026 werden einerseits von der konjunkturellen Aufwärtsbewegung, die auch auf die Stahlverbraucher ausstrahlen sollte, und andererseits von weiterhin zunehmenden Importüberschüssen geprägt. Deshalb ist 2026 mit einem Minus von 1,0 % zu rechnen. Für das Jahr 2027 ist ein Rückgang von 0,2 % zu erwarten. In absoluten Mengen entspricht das einer Rohstahlproduktion in Höhe von 33,2 Mio. t im Jahr 2027. Damit wird der Vorkrisenwert des Jahres 2019 (39,7 Mio. t) um 16,4 % unterschritten. Die Bandbreite zwischen 42,1 und 44,3 Mio. t, in der sich die Rohstahlproduktion nach der Finanzkrise von 2010 bis 2018 bewegte und die sie im Jahr 2019 verlassen hat, liegt nach wie vor in weiter Ferne.

Die US-Zollpolitik bedeutet für die Branche eine doppelte Belastung: einerseits die direkten Zölle für die Industrie und andererseits durch Zölle auf stahlintensive Güter wie Automobile und Maschinen[38]. Obwohl am 27.05.2025 eine Einigung zwischen der EU und den USA erreicht wurde, gibt es noch offene Punkte. Die Auslegung der EU lautet: „Die Zölle von 50 % auf Stahl, Aluminium und Derivate (verarbeitete Produkte) sollen laut von der Leyen durch Zollabbau und Quoten angepasst werden“[39]. Die von den USA zuvor verhängten, deutlich höheren Zölle auf europäische Automobile gelten jedoch bisher (Stand 18.08.2025) weiterhin, die vereinbarte Reduzierung ist bislang durch die amerikanische Seite nicht umgesetzt worden. Die Gespräche zwischen der US-Regierung und der Europäischen Union dauern an, während die Automobilindustrie wiederholt auf mögliche erhebliche wirtschaftliche Belastungen hingewiesen hat[40]. Angesichts der volatilen Verhandlungsführung der US-Administration bleibt das wirtschaftliche Umfeld für die Branche von erheblicher Unsicherheit geprägt.

---

36 Rohstahlproduktion in Deutschland: Auch 2024 endet auf Rezessionsniveau | Wirtschaftsvereinigung Stahl - Stahlindustrie Deutschland, Pressemitteilung vom 22.1.2025

37 Zweistelliger Einbruch der Stahlproduktion im ersten Halbjahr: WV Stahl fordert politisches Spitzentreffen! | Wirtschaftsvereinigung Stahl - Stahlindustrie Deutschland Pressemitteilung vom 18.7.2025

38 Statement der Wirtschaftsvereinigung Stahl vom 03.04.2025 https://www.wvstahl.de/statements/us-zoelle-schwarzer-tag-fuer-den-transatlantischen-handel/

39 IHK Regensburg. https://www.ihk.de/regensburg/fachthemen/international/nachrichten-international/zoelle-usa-eu-fragen-antworten-katalog-der-eu-kommission-6475196

40 Zölle: Trump hält EU hin – Autoindustrie warnt vor Milliardenschaden

Kohle

Die Entwicklung des Kohlesektors hat eine außerordentliche Bedeutung für den Güterverkehr, insbesondere für den Eisenbahnverkehr, die Binnen- und die Seeschifffahrt. In den letzten Jahren ist die Kohleproduktion trotz zwischenzeitlicher Schwankungen deutlich zurückgegangen, was sich in der Transportnachfrage widerspiegelte. Der Verbrauch von Steinkohle (einschließlich Koks), der sich von 2016 bis 2020 fast halbiert hatte (-46 %), in den beiden Folgejahren aber gegen den Trend um (zusammen) 19 % gestiegen ist, ist im Jahr 2023 wieder kräftig um 18 % gesunken und hat damit den Wiederanstieg der beiden Vorjahre vollständig ausgeglichen.[41]

Verantwortlich für alle diese erheblichen Entwicklungen ist die Stromerzeugung. Deren Verlauf kann nicht allein mit Verschiebungen in der Energieträgerstruktur erklärt werden und bedarf – auch und gerade unter prognostischen Aspekten – einer eingehenden Analyse. Hierfür wiederum ist zum besseren Verständnis der aktuellen Entwicklungen die Kenntnis der Verläufe in den Jahren zuvor hilfreich. Sie wird hier deshalb verkürzt dargestellt.

» **2017-2019**: Rückgang des Kohleverbrauchs aufgrund des Ausbaus erneuerbarer Energien und einer nur moderaten Wirtschaftsentwicklung. Der Fokus lag auf der Reduzierung der Kohleverstromung, während der industrielle Bedarf relativ stabil blieb.

» **2020**: Deutlicher Rückgang des Gesamtstromverbrauchs aufgrund der COVID-19-Pandemie und der damit verbundenen wirtschaftlichen Einschränkungen. Dies führte zu einem weiteren Rückgang des Kohleverbrauchs.

» **2021**: Anstieg des Stromverbrauchs durch die wirtschaftliche Erholung. Gleichzeitig stiegen die Kohleimporte aufgrund von Engpässen bei anderen Energieträgern und einem geringeren Angebot erneuerbarer Energien.

» **2022**: Erneuter Anstieg des Kohleverbrauchs, vor allem aufgrund des russischen Angriffskrieges in der Ukraine und der daraus resultierenden Energiekrise. Die Reduzierung der Gasimporte aus Russland und die Außerbetriebsetzung von drei der letzten sechs Kernkraftwerke am Jahresende 2021 führte zu einer verstärkten Nutzung von Kohle zur Stromerzeugung und zur Sicherstellung der Energieversorgung. Der industrielle Bedarf blieb relativ stabil, wurde aber durch Lieferengpässe und hohe Energiepreise beeinflusst.

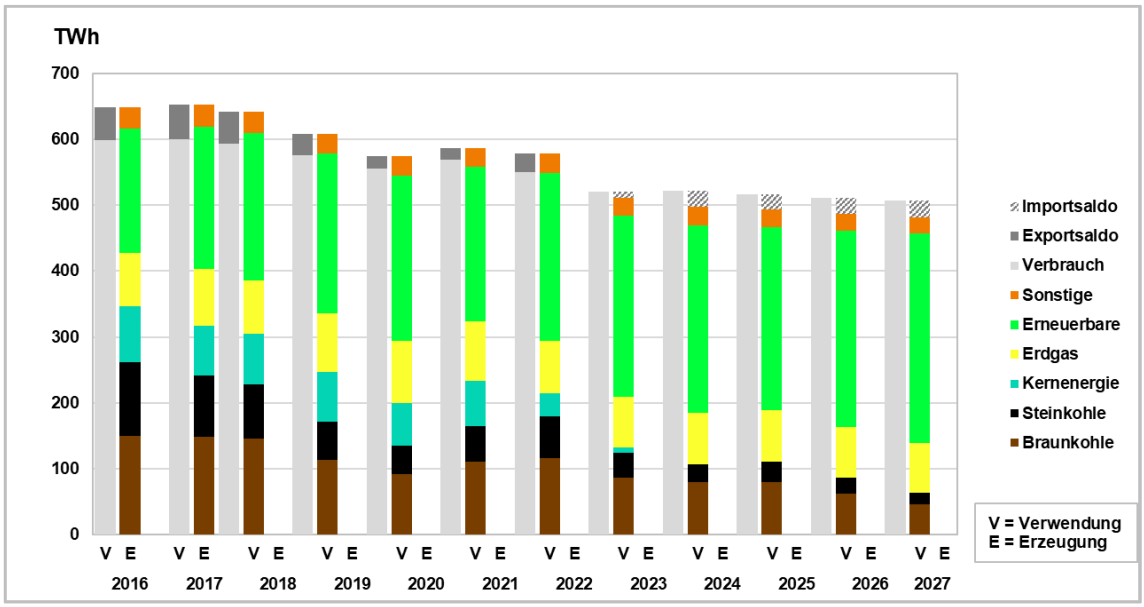
» **2023**: Ein deutlicher Rückgang der Kohleverstromung (55 TWh oder 31 %) trotz Ausstiegs aus der Kernenergie, bedingt durch, den Zuwachs erneuerbarer Energien und einen gesunkenen Stromverbrauch. Der gesamte Steinkohleabsatz schrumpfte damit 2023 um 25 %, d. h. um über 10 TWh. Auch die Stromimporte spielten eine Rolle, da sie im Jahr 2023 um 17 % gestiegen sind. Auf den Güterverkehr der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt hatte diese Entwicklung spürbare Auswirkungen.

Die folgende Abbildung veranschaulicht die zuvor beschriebene Dynamik. Eine ausführliche Erläuterung der Entwicklung des Energiesektors seit 2017 ist in früheren Berichten der Gleitenden Mittelfristprognose bis einschließlich der Winterprognose 2024/25 zu finden.

---

41 In der Abgrenzung der Energiebilanzen.

Abbildung R - 1 Bruttostromverbrauch, -außenhandel und -erzeugung



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, BDEW, eigene Prognosen

Im Jahr 2024 nahm der Bruttostromverbrauch um 1,2 % zu[42]. Expansiv wirkte der Wiederanstieg der Produktion in den energieintensiven Industriezweigen, z. B. von Chemischen Grundstoffen. Die Mehrbedarfe, die durch die diversen Elektrifizierungen (Kfz-Verkehr, Wärmepumpen) ausgelöst werden, waren auch im Jahr 2024 noch zu gering, um sich nennenswert im Jahresergebnis niederzuschlagen.

Der Außenhandel mit Strom hängt von zahlreichen Unwägbarkeiten ab. Im gesamten Jahr hat sich der Importüberschuss von 9 TWh im Vorjahr auf 23,5 TWh, d. h. um rund 15 TWh erhöht.[43] Offensichtlich haben die Erzeugungskapazitäten im Ausland einen Anstieg der Importe in diesem Zeitraum um 17 % zugelassen. Somit sinkt die Bruttostromerzeugung um diese 15 TWh, d. h. um 3 %.

In der Energieträgerstruktur hat die Erzeugung aus erneuerbaren Quellen um gut 3 % zugenommen, was 9 TWh entspricht. Damit erreichten die erneuerbaren Energien 58 % der Strombedarfsdeckung. Die endgültige Stilllegung der drei letzten Kernkraftwerke im Jahr 2023 bedeutete im Folgejahr den Wegfall der (geringen) Produktionsmenge von 2023, also 7 TWh. Daraus errechnet sich für die Stromerzeugung aus (Stein- und Braun-)Kohle für 2024 ein kräftiges Minus um 18 TWh oder 15 %.

Innerhalb der Kohleverstromung ist diejenige von Steinkohle stärker gesunken (-29 %) als die von Braunkohle (-8 %). Eine derartige Abweichung um über 20 Prozentpunkte ist äußerst ungewöhnlich. Seit 2017, als der starke Rückgang der Kohleverstromung begann, beläuft sie sich im Mittel auf 5 Prozentpunkte. Gewichtsbezogen entspricht der Rückgang (gegenüber 2023) 4 Mio. t (nach 8 Mio. t im Jahr 2023). Die Lieferungen an die Stahlindustrie nahmen bei einer spürbar steigenden

---

42 AGEB. Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2024. https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/AGEB_Jahresbericht2024_20250801_dt.pdf

43 AGEB. Energieverbrauch in Deutschland – Daten für das 1. – 4. Quartal 2024: https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/2025/01/quartalsbericht_q4_2024_aktualisiert.pdf

Produktion und den regelmäßigen Effizienzgewinnen zu (rund +7 %)[44]. Der gesamte Steinkohleabsatz schrumpfte damit 2024 um -10,3 % oder 3,2 Mio. t. Auf den Güterverkehr der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt hatte diese Entwicklung spürbare Auswirkungen.

Im ersten Halbjahr 2025 ist der Bruttostromverbrauch leicht um 0,8 % gesunken[45]. Dazu hat die kalte Wetterlage, insbesondere im Februar, beigetragen. Zudem sank die Produktion der energieintensiven Industrien, und die Perspektiven sind auch weiterhin negativ. Für das gesamte Jahr nehmen wir ebenfalls eine Abnahme um rund 1 % an.

Der Außenhandel mit Strom unterliegt zahlreichen Unsicherheiten, darunter die Wasserstände in französischen Flüssen und die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien in Deutschland und den Nachbarländern. Angesichts des aktuellen Preisniveaus für fossile Brennstoffe in Deutschland wird zunehmend auf kostengünstigere Stromimporte zurückgegriffen, was bei ausreichender Kapazität weitere Zunahmen erwarten lässt. Kapazitätsgrenzen und potenzielle Störungen könnten dies jedoch einschränken. In unserer Winterprognose gingen wir davon aus, dass der Importüberschuss bis 2027 auf dem hohen Niveau des letzten Jahres (24 TWh) verbleiben würde. In der aktuellen Prognose haben wir ihn für 2025 entsprechend des Verlaufs im ersten Halbjahr (7,4 nach 8.6 TWh[46]) etwas um rund 1 TWh reduziert. Ab 2026 setzen wir den Importsaldo auf das absolute Niveau von 2024.

Bei der Energieträgerstruktur sollten die Bemühungen zur beschleunigten Ausweitung der Kapazitäten von erneuerbaren Quellen grundsätzlich weiterhin zu einem spürbaren Anstieg der Stromerzeugung führen. Die Trendrate zwischen den Jahren 2010 und 2020 lag bei +9 % p. a., im Jahr 2024 aber lediglich bei +3 %. Aufgrund der Wetterbedingungen ist die Produktion aus Windstrom im Jahr 2025 bis April teilweise kräftig gesunken (-32 %), so dass die aus allen regenerativen Energien in diesem Zeitraum um 15 % abnahm. Bis Juni hat sich dieses Minus bereits auf 5 % abgeschwächt, so dass wir für das Gesamtjahr einen Rückgang um 2 % annehmen. Ab 2026 behalten wir unsere Annahmen aus früheren Prognosen bei, was einer Rate von +7 % pro Jahr entspricht. Dies bedeutet ein Plus um rund 20 TWh p. a.

Die Stromerzeugung aus Erdgas ist klimaschutzpolitisch wesentlich günstiger als aus (Braun- und Stein-)Kohle. Andererseits sind die Weltmarktpreise immer noch sehr hoch, wenn auch nicht mehr auf dem Niveau von 2022. Die zur Verstromung erforderlichen Mengen, die nach Kriegsausbruch 2022 sehr knapp waren, stehen aus anderen Herkunftsländern, teilweise in Form von Flüssiggas, zur Verfügung. Für das erste Halbjahr 2025 zeigen die Daten einen Anstieg des Erdgaseinsatzes in den Kraftwerken um 8 %, der aber, wie bei Kohle, fast ausschließlich im Februar (+35 %) entstand und sich anschließend bereits spürbar abgeschwächt hat (Q2: -5 %). In der Prognose gehen wir deshalb für 2025 nach wie vor von einer Stagnation aus. Ab 2026 behalten wir unsere bisherige Annahme eines moderaten Rückgangs der Erdgasstromerzeugung bei. Wir gehen von einem Rückgang um 2 % bzw. circa 2 TWh pro Jahr aus.

Aus diesen Verläufen der Stromproduktion aus erneuerbaren Energien und aus Erdgas resultiert residual für die aus (Stein- und Braun-)Kohle im Jahr 2025 ein Plus um 4 TWh oder 4 %.

---

44 AGEB. Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2024. https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/AGEB_Jahresbericht2024_20250801_dt.pdf . Seite 28.

45 AGEB. Daten für das 1. und 2. Quartal 2025 https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/quartalsbericht_q2_2025.pdf

46 BDEW, Konjunktur und Energieverbrauch, Ausgabe 07/2025, S. 10.

Rechnerisch ergibt sich dies aus der sinkenden Gesamterzeugung (-4 TWh) und der ebenfalls rückläufigen Produktion aus allen anderen Quellen (-7 TWh, vgl. Abbildung R - 1). Innerhalb der Kohleverstromung ist diejenige von Steinkohle im ersten Halbjahr drastisch stärker gestiegen (33 %) als die von Braunkohle (1 %). Bei gleichen Relationen im Gesamtjahr errechnet sich für die Steinkohle ein Plus um 12 %. In den beiden kommenden Jahren ergibt sich für die Kohleverstromung wieder ein kräftiger Rückgang um 21% (2026) bzw. 27% (2027). Obwohl der Einsatz von Stein- und Braunkohle in der Vergangenheit unterschiedliche Entwicklungen gezeigt hat, unterstellen wir für den Prognosezeitraum eine parallele Entwicklung (vgl. Abbildung R - 1).

Aufgrund der oben erwähnten Substitution erneuerbarer Energien im ersten Quartal 2025 wird der gesamte Steinkohleverbrauch (v.a. für Kraftwerke und Stahlerzeugung (-10 %)) im gesamten Jahr 2025 um nur rund 2,5 % oder 0,7 TWh zurückgehen. Ab 2026 erwarten wir eine Fortsetzung des sinkenden Trends mit rund -9 % p. a. bis 2027. Gewichtsbezogen bedeutet das – trotz der hohen prozentualen Rückgänge – eine absolute Abnahme des Steinkohleverbrauchs ab 2026 um nur mehr rund 2 Mio. t pro Jahr (2016-2020: -6,4 Mio. t p. a.).

Mineralöl

Der Absatz von Mineralölprodukten ist vor allem im Jahr 2020 (-9 %), aber auch noch 2021 (-2 %) pandemiebedingt kräftig um zusammen 11 Mio. t zurückgegangen. Der Rückgang konnte im Jahr 2022 nur teilweise ausgeglichen werden. Im Jahr 2023 sank der Absatz von Kraftstoffen insgesamt um 5,2 % bzw. knapp 5 Millionen Tonnen. Besonders deutlich war der Rückgang bei Rohbenzin (-15 %, -2,3 Mio. t), der die Entwicklung aller anderen Produkte übertraf. Auch der Dieselkraftstoffabsatz ging zurück (-4 %, -1,4 Mio. t), was auf einen schwächeren Güterkraftverkehr und den rückläufigen Anteil von Diesel-Pkw hindeutet. Im Jahr 2024 nahm der Mineralölproduktenabsatz[47] leicht um 0,5 % oder 0,4 Mio. t ab. Die größten Beiträge entstanden bei Dieselkraftstoff (-0,8 Mio. t) und beim leichten Heizöl (-0,7 Mio. t). Abgeschwächt wurden sie durch den Wiederanstieg des Absatzes von Rohbenzin (1,9 Mio. t) entsprechend der Chemieproduktion.

Im Jahr 2025 hat der Mineralölproduktenabsatz trotz der weiterhin schwachen Konjunktur eine positive Entwicklung genommen. Die Witterungsbedingungen im ersten Quartal führten zu einer Steigerung des Mineralölverbrauchs, die sich im zweiten Quartal abschwächte. Im ersten Halbjahr ist der Mineralölverbrauch um 2,6 % gestiegen. der Verbrauch von Ottokraftstoffen nahm um 3,6 % und der von Dieselkraftstoffen um 2,0 % zu. Die Menge an Rohbenzin, die an die Chemische Industrie geliefert wurde, verringerte sich dagegen um 5,4 %. Der Heizölverbrauch ist auf Grund günstiger Preise sogar um 18 % gestiegen. Da die Bestände der Endverbraucher weitestgehend aufgefüllt sind, wird sich dieser Effekt im Laufe des Jahres abschwächen. Im gesamten Jahr 2025 wird der Absatz von Mineralölprodukten um 1,7 % steigen. Für 2026 erwarten wir einen Rückgang um 0,9 % und 2027 um 0,8 %. Der Vorkrisenwert des Jahres 2019 wird im Jahr 2027 um 14,5 % unterschritten. Zu dieser Gesamtentwicklung tragen zahlreiche Hauptprodukte bei, so dass es keinen dominierenden Effekt gibt.

Die Entwicklung der deutschen Raffinerieproduktion kann von der des Produktenabsatzes spürbar abweichen. Im Jahr 2024 nahmen die Ausfuhren stark zu (19 %) und die Einfuhren kräftig ab (- 7 %). Somit stiegen die Raffinerieproduktion und die Rohöleinfuhr, von der die Transporte über

---

47 Ist-Daten nach den Amtlichen Mineralöldaten des BAFA (monatlich). Derzeit liegen Daten nur bis Dezember 2024 vor.

Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, trotz des sinkenden Inlandsabsatzes spürbar, nämlich um jeweils knapp 10 %. Die Raffinerieerzeugung verringerte sich im ersten Halbjahr 2025 um rund 8 %. Für das gesamte Jahr nehmen wir eine deutlich geringere Abnahme an (-3 %), weil die Exporte kräftig ab- und die Importe zunehmen. Die gleiche Rate erwarten wir für die Rohöleinfuhr. Für die Jahre ab 2026 haben wir für die Aus- und die Einfuhren eine annähernde Konstanz angenommen, weil die Bewegungen der letzten Jahre häufig nicht zu erklären waren. Daraus ergeben sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr die gleichen Veränderungen wie für den Inlandsabsatz.

2.5 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung kann vom **Rohölpreis** ausgehen. Der in US-Dollar fakturierte Weltmarktpreis lag 2023 bei einem Jahresdurchschnittspreis in Höhe von gut 82 USD pro Barrel, was eine Verbilligung gegenüber 2022 um 18 % bedeutet. Trotz der leichten Aufwertung des Euro zum US-Dollar (um 2 % auf 1,08 USD im Jahresdurchschnitt), die die Preissenkung rechnerisch erhöht, ist der deutsche Einfuhrpreis im Jahr 2023 nur um 15 % gesunken. Im Jahr 2024 erhöhte sich der Weltrohölpreis zunächst bis April auf 90 USD und pendelte sich zum Jahresende bei einem Niveau von etwa 74 USD ein. Der Jahresdurchschnittspreis für 2024 in Höhe von rund 80 USD lag somit 2,4 % unter Vorjahr. Der Wechselkurs des Euro zum US-Dollar hat sich im Jahr 2024 kaum verändert (weiterhin 1,08 USD), so dass der deutsche Einfuhrpreis im ähnlichen Ausmaß (3 %) wie der Weltmarktpreis sank.

Für das Jahr 2025 sind die Unsicherheiten derzeit etwas geringer als vor zwei Jahren. Das Weltmarktangebot hat sich stabilisiert, auch weil russisches Rohöl weiterhin zur Verfügung steht und sich nur die Abnehmerländer verändert haben. Während der Ölpreis Mitte Januar nochmals auf über 80 USD stieg, fiel er bis Anfang Mai auf unter 60 USD und erreichte nach der kurzzeitigen Eskalation des Nahost-Konflikts zwischen Israel und Iran Mitte Juni nochmals ein Niveau von über 75 USD. Insgesamt liegt der Jahresdurchschnitt bis Ende Juli bei rund 70 USD. Das entspricht auch in etwa dem Jahresmittelwert von 71 USD, der in der Gemeinschaftsdiagose vom April 2025 angenommen wurde. Im aktuellen Kurzfristausblick der EIA vom Juli 2025 wird mit einem Durchschnittspreis von rund 69 USD gerechnet.[48] Die Gründe werden vor allem im erheblichen globalen Ölbestandsaufbau gesehen, der die Preise weiterhin unter Druck setzt. Wir setzen für 2025 den in der Gemeinschaftsdiagnose prognostizierten Jahreswert von 71 USD an, was einen spürbaren Rückgang gegenüber Vorjahr um rund 12 % bedeutet. Für den Eurokurs zum Dollar wird eine leichte Aufwertung angenommen (auf 1,11 USD, Bundesbank 06/25[49]), so dass der Einfuhrpreis um rund 14 % sinkt. Im Jahr 2026 sollte sich einerseits die Weltölnachfrage mit der erwarteten Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft beleben, andererseits aber auch das Weltrohölangebot erhöhen. Deshalb erwarten die deutschen Konjunkturprognostiker in ihrer Gemeinschaftsdiagnose und die Warenterminbörsen, die bisher zu Zeiten sehr hoher und sehr niedriger Rohölpreise klare Hinweise auf die längerfristig zu erwartende Richtung gaben, übereinstimmend einen weiteren Preisrückgang auf etwa 67 USD, die EIA sogar auf unter 60 USD. Wir übernehmen die 67 USD der Gemeinschaftsdiagnose sowie der Warenterminbörsen, was einer Verbilligung von rund 5 % entspricht. Bei einer anzunehmenden Abwertung des Dollarkurses (1,13 USD 2026 gemäß Bundesbank) sinkt der deutsche Einfuhrpreis um 7 %. Diesen Stand haben wir auch für das Folgejahr 2027 angesetzt.

Im Rahmen der sogenannten **„CO_2-Bepreisung“**, die in Ihrer Wirkung einer Anhebung des Mineralölsteuersatzes gleichkommt, wurde von der Bundesregierung der CO_2-Preis ab dem 1.1.2024 auf 45 Euro gesetzt. Zum 01.01.2025 ist er um wiederum 10 Euro auf 55 Euro gestiegen. Ab 2026 soll sich der nationale Preis zunächst in einem Korridor (55-65 Euro) bewegen und ab 2027 in ein europäisches Emissionshandelssystem (EU-ETS 2) überführt werden, das das bisherig maßgebliche Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) ablöst, und sich somit am Markt bilden.[50] Im Rahmen des EU-ETS 2 muss für jede Tonne CO_2, die bei der Verbrennung fossiler Energieträger

---

48 EIA, Short-term Energy Outlook, https://www.eia.gov/outlooks/steo/

49 Deutsche Bundesbank, Monatsbericht – Juni 2025

50 https://www.energiewechsel.de/KAENEF/Redaktion/DE/Dossier/co2-preis.html

ausgestoßen wird, ein Zertifikat erworben werden. Die Anzahl der verfügbaren Zertifikate wird jährlich sinken. Wenn die CO_2-Emissionen langsamer zurückgehen als die Menge der Zertifikate, werden sich höhere CO_2-Preisen einstellen. Für das Jahr 2030 liegen Preisschätzungen zwischen rund 50 und 350 Euro pro Tonne mit entsprechenden Auswirkungen auf das mögliche Niveau der künftigen Kraftstoffpreise vor.[51] Die diesjährige Anhebung um 10 Euro pro Tonne wirkte sich auf den Tankstellenendpreis mit rund 3 Cent pro Liter aus. Für 2024 lag im (nicht im Verkehrssektor anzuwendenden EU-ETS 1) Emissionshandelssystem der Preis für eine Tonne CO_2 laut eex.com im Jahresdurchschnitt bei etwa 65 Euro und somit am oberen Ende des für 2026 geplanten Korridors. Für den Prognosezeitraum nach 2025 setzen wir die Erhöhung des CO_2-Preises weiterhin in jährlichen 10-Euro Schritten an wie in den Jahren 2024 und 2025, so dass wir für 2026 von 65 Euro und 2027 von 75 Euro pro Tonne CO_2 ausgehen. Bei einer angenommenen entsprechenden Verlängerung dieser Zeitreihe liegen wir im Jahr 2030 mit 105 Euro eher im unteren Bereich des oben genannten Spektrums an Schätzungen.

Innerhalb der Nutzerkosten des Verkehrs mit Bussen und Bahnen fand im Jahr 2022 in Gestalt des 9-Euro-Tickets die durchgreifendste Preisveränderung in der Geschichte des bundesdeutschen ÖPNV statt. Als Nachfolgeregelung wurde zum 01.05.2023 das **„Deutschlandticket“** zum Preis von 49 Euro als Abo mit monatlicher Kündbarkeit und erneut bundesweiter Gültigkeit im Nah- und Regionalverkehr eingeführt. Dieser Einführungspreis blieb bis Jahresende 2024 bestehen. Zum 01.01.2025 wurde der Preis um 9 Euro auf 58 Euro monatlich angehoben, um die Finanzierung des Tickets langfristig zu sichern. Auch wenn die Finanzierung ab 2026 derzeit noch offen ist, bekennen sich Bund und Länder doch weiterhin grundsätzlich zum Deutschlandticket.[52] Daher erscheint eine Fortsetzung auch in den kommenden Jahren sehr wahrscheinlich. Wir gehen davon aus, dass eine eventuelle weitere Preiserhöhung in den Jahren bis 2027 geringer als zum 01.01.2025 ausfallen wird. Eine Anhebung auf etwa 69 Euro würde die Akzeptanz und damit die Nachfragewirkungen spürbar beeinflussen.

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat im März 2024 die Erhöhung der **Trassenpreise** ab 01.01.2025 im Rahmen des Trassenpreissystems (TPS) 2025 genehmigt. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr fällt in den verschiedenen Segmenten sehr unterschiedlich aus und beträgt 17,7 % im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), 16,2 % im Schienengüterverkehr (SGV) und lediglich 0,6 % im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Obwohl letztgenanntes Segment für den meisten Verkehr auf der Schiene verantwortlich ist, sind hier die Schienennutzungsgebühren aufgrund einer gesetzlichen Regelung gedeckelt. Aufgrund dieser unterschiedlich starken Erhöhung klagten mehrere Eisenbahnunternehmen sowie die DB InfraGO gegen das Trassenpreissystem 2025 zunächst vor dem Verwaltungsgericht Köln.[53] Für die Trassenpreise 2026 läuft derzeit das Genehmigungsverfahren. Hier hat die DB InfraGO eine Erhöhung gegenüber dem TPS 2025 um 23,5 % im SPNV, 10,1 % im SPFV und 14,8 % im SGV beantragt. Die Genehmigung ist jedoch vom derzeit noch laufenden Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof, dem die Beurteilung vom Verwaltungsgericht Köln vorgelegt wurde, ob die erwähnte Deckelung der Trassenpreiserhöhungen im Regionalverkehr rechtens ist, abhängig.[54] Grundsätzlich schlägt sich eine

---

51 https://www.heise.de/hintergrund/CO-Handelssystem-EU-ETS2-ab-2027-Sprit-wird-absehbar-immer-teurer-10476986.html?wt_mc=nl.red.autos.autos-nl.2025-07-10.link.link

52 https://www.wiwo.de/dpa/verkehrsministerkonferenz-finanzierung-des-deutschlandtickets-ab-2026-bleibt-offen/30383968.html

53 https://www.zeit.de/news/2024-05/05/bahnunternehmen-klagen-gegen-hoehere-schienennutzungsgebuehren

54 https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-preise-lutz-trassenpreis-100.html

Erhöhung der Trassenpreise in einer Erhöhung der Gesamtkosten im SPFV, SPNV und SGV nieder. Inwieweit sich auch die Nutzerkosten in den drei Segmenten ab 2026 (bzw. im Personenverkehr ab Fahrplanwechsel im Dezember 2025) erhöhen werden, ist jedoch schwer einzuschätzen, so lange noch nicht absehbar ist, ob die anhängigen Klagen gegen das TPS 2025 erfolgreich sein werden. Zudem kann nicht abgeschätzt werden, ob und in welcher Form und Höhe mögliche Förderungen durch das BMV die Trassenpreiserhöhungen 2025 und 2026 im SPFV und SGV dämpfen werden. Zuletzt bleibt anzumerken, dass insbesondere im SPFV der DB AG die Preisgestaltung sehr differenziert ist und somit der Effekt der Trassenpreiserhöhung auf das Preisniveau der Fernverkehrstickets ähnlich schwer vorherzusehen ist wie jener, der die Verlader im Schienengüterverkehr treffen wird. Um dennoch die verkehrlichen Wirkungen der Trassenpreiserhöhung für die Zieljahre prognostizieren zu können, wird von einer leichten Erhöhung der Gesamtkosten im SPFV und SGV sowie ab 2026 auch im SPNV ausgegangen.

Die **Luftverkehrssteuer** wurde ab dem 1. Mai 2024 im Mittel um knapp 20 % erhöht. Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD ist vereinbart, dass luftverkehrsspezifische Steuern, Gebühren und Abgaben reduziert sowie die Erhöhung der Luftverkehrssteuer zurückgenommen werden sollen.[55] Da dies im aktuellen Haushaltsentwurf für 2026 jedoch nicht vorgesehen ist[56], gehen wir bis zum Ende des Prognosehorizonts 2027 nicht davon aus, dass mögliche Änderungen bei der Luftverkehrssteuer insoweit umgesetzt sind, dass diese bereits Wirkungen auf die Ticketpreise bzw. Kosten bei der Luftfracht entfalten.

Im Güterverkehr sieht sich das **Lkw-Verkehrsgewerbe** bereits seit dem Jahr 2022 mit einem außergewöhnlich hohen Gesamtkostenanstieg konfrontiert, in dem mehrere Komponenten, vor allem der Dieselkraftstoffpreis, Personal- und Fahrzeuganschaffungskosten, zusammenwirken. Durch die kräftige Anhebung der Mautsätze ab dem 01.12.2023 um 16 Cent pro Kilometer bzw. 83 % (Euro-VI, fünf und mehr Achsen) wurde der Kostendruck noch erhöht. Zudem wurde zum 1. Juli 2024 die Mautpflicht auf Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen zGM erweitert, Handwerkerfahrzeuge unter 7,5 Tonnen zGM sind jedoch weiterhin von der Maut ausgenommen. Änderungen bzgl. der Lkw-Maut sind im Prognosezeitraum derzeit nicht absehbar. Auf die verkehrlichen Auswirkungen des beschriebenen Kostenanstiegs wird in Abschnitt 3.2 eingegangen.

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen** ist zunächst auf die Fahrverbote für bestimmte Diesel-Pkw einzugehen. Zum Jahresbeginn 2025 waren sie nur noch in drei deutschen Städten in Kraft, in anderen im Planungsstadium. In Berlin und Hamburg wurden die 2018 und 2019 eingeführten Fahrverbote aufgrund der deutlich verbesserten Luftqualität mittlerweile wieder aufgehoben. Bis auf Stuttgart erstrecken sich die (geplanten) Maßnahmen auf die Sperrung von einigen wenigen Straßen(-abschnitten). Sie haben wegen der Ausweichmöglichkeiten schon in der jeweiligen Stadt selbst keine messbaren Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen und -leistung, geschweige denn auf bundesweiter Ebene. Flächendeckendere Fahrverbote, wie sie für das gesamte Stadtgebiet Stuttgart eingeführt wurden, sind zwar dort in der Pkw-Fahrleistung messbar. In deutschlandweiter Aggregation ist der Effekt dieser Maßnahme (Anteil von Stuttgart am bundesweiten Pkw-Bestand: 0,6 %[57]) aber vernachlässigbar. Jedoch verliert dieses Thema wegen

---

55 CDU, CSU und SPD: Verantwortung für Deutschland. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 21. Legislaturperiode (2025)

56 https://www.n-tv.de/politik/Regierung-haelt-doch-an-hoher-Ticketsteuer-beim-Fliegen-fest-article25933330.html vom 30.07.2025

57 KBA, Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2025 nach Zulassungsbezirken, Kraftstoffarten und Emissionsgruppen (FZ 1.2)

der klaren Fortschritte bei der Luftqualität und der immer mehr zunehmenden Bestandsdurchdringung mit neueren, emissionsärmeren sowie lokal emissionsfreien Fahrzeugen zunehmend an Bedeutung. Nichtsdestotrotz musste die Stadt München zum 1. Februar 2023 ein Dieselfahrverbot (für Euro-4-Pkw und schlechter) im inneren Teil des Stadtgebiets einführen.[58] Angesichts der zahlreichen Ausnahmegenehmigungen (Anwohner, Lieferverkehr u. a.) und der dadurch teilweise ausgelösten Umwegverkehre entsteht auch aus dieser Maßnahme kein bundesweit messbarer dämpfender Effekt.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** wurde die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Dezember 2022 eröffnet. Die erhebliche Reisezeitverkürzung um rund eine halbe Stunde kann allerdings erst zusammen mit der Fertigstellung von Stuttgart 21 realisiert werden, die nach dem derzeitigen Stand zumindest für große Teile des Fernverkehrs für Dezember 2026 geplant ist.[59] Somit wird von der Neubaustrecke erst in den Jahren ab 2027 eine nennenswerte Wirkung ausgehen. Im Jahr 2024 startete die Deutsche Bahn AG mit der Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim ihr Programm zur Generalsanierung 40 wichtiger Streckenabschnitte bis voraussichtlich 2036. Diese Generalsanierung beinhaltet neben einer Erneuerung der Infrastruktur auch die Modernisierung von Bahnhöfen sowie die Digitalisierung von Streckenabschnitten und bedeutet meist mehrmonatige Sperrungen der jeweiligen Korridore. Für 2025 sind die Generalsanierungen der Strecken Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen geplant, für 2026 Hagen – Wuppertal – Köln, Nürnberg – Regensburg, Obertraubling – Passau und Troisdorf – Wiesbaden. Im Folgejahr ist dann die Sanierung der Strecken Rosenheim – Salzburg, Lehrte – Berlin, Bremerhaven – Bremen und Fulda – Hanau vorgesehen, während Lübeck – Hamburg und Frankfurt – Heidelberg mittlerweile ins Jahr 2028 verschoben wurden.[60] Auf die Auswirkungen auf die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr wird in Abschnitt 4.4 eingegangen.

Ebenso zum Bereich Verkehrsinfrastruktur gehört die Inbetriebnahme des zweiten LNG-Terminals in Wilhelmshaven Ende Mai 2025, im Zuge dessen die LNG-Importe spürbar zugenommen haben. Im Juni wurde mit 11,7 Mrd. kWh die bislang größte monatliche Einspeisemenge aus dem LNG-Terminal in das deutsche Gasnetz registriert[61]. Besonders stark stiegen die Umsätze in Wilhelmshaven und Brunsbüttel[62] Die Entwicklung hat direkte Auswirkungen auf den Seeverkehr.

---

58 https://stadt.muenchen.de/news/dieselfahrverbot-in-der-umweltzone.html

59 https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Stuttgart-21-Ab-Ende-2025-Testbetrieb-im-Dezember-2026-Eroeffnung-des-kuenftigen-Hauptbahnhofs-12910472

60 https://www.airliners.de/deutsche-bahn-verlaengert-korridorsanierungen-2036/81868

61 BDEW. „Konjunktur und Energieverbrauch“ - 07/2025

62 https://www.tagesschau.de/inland/regional/lng-deutschland-importiert-so-viel-fluessiggas-wie-noch-nie,lng-148.html

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

Im Güterverkehr wurde der tiefe Einbruch des Jahres 2020 im Folgejahr zu mehr oder minder großen Teilen ausgeglichen. Somit wurde die Entwicklung ab dem Jahr 2022 nicht mehr – wie im Personenverkehr – von weiteren Aufholbewegungen dominiert, sondern wie üblich von den gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten geprägt. Im Jahr 2023 verstärkte sich die bereits im Vorjahr einsetzende konjunkturelle Abwärtsbewegung und betraf nahezu alle Leitdaten des Güterverkehrs. Der gesamtmodale Güterverkehr verzeichnete ein deutliches Minus von 6,1 % (Aufkommen) bzw. 5,0 % (Leistung), der sogar jenen Pandemiejahres 2020 übertraf.

Im Jahr **2024** entwickelten sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in vielen Bereichen nicht besser als 2023, insbesondere das BIP und der Außenhandel. Die Bauwirtschaft verzeichnete erneut einen spürbaren Rückgang in ähnlicher Größenordnung wie im Vorjahr. Im Kohlesektor setzte sich der Rückgang ebenfalls fort, wenn auch in abgeschwächter Form. Ein deutlich verringertes Minus wies auch der Mineralölproduktenabsatz auf. Die Rohstahlproduktion entwickelte sich deutlich besser als 2023 und wendete das Vorjahresminus sogar in ein Plus. Auch die energie- und transportintensive Chemieindustrie konnte zumindest einen Teil der zweistelligen Verluste der Vorjahre ausgleichen. Vor diesem Hintergrund verbuchte die gesamtmodale Güterverkehrsleistung im Jahr 2024 mit - 0,3 % nur ein leichtes Minus. Beim gesamtmodalen Transportaufkommen ist der Rückgang gegenüber Vorjahr mit 1,7 % deutlicher.

Der **Straßengüterverkehr** nahm im Jahr 2024 im dritten aufeinander folgenden Jahr ab, allerdings mit 2,3 % (Aufkommen) bzw. 1,3 % (Leistung) wesentlich schwächer als im Vorjahr. Die Gründe sind die gleichen wie im gesamtmodalen Güterverkehr, den der Lkw-Verkehr ohnehin quantitativ dominiert. Noch größere Auswirkungen als die gesamtwirtschaftlichen Bremseffekte hatte die schwache Bauproduktion.

Beim **Eisenbahnverkehr** kam es im Jahr 2024 hingegen zu einem Anstieg um 0,1 % (Aufkommen) bzw. 0,8 % (Leistung). Trotz der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung verzeichnete hier der Kombinierte Verkehr eine unerwartet kräftige Zunahme (2,9 % (t) bzw. 5,9 % (tkm)). Dies muss allerdings vor dem Hintergrund der vorjährigen Rückgänge betrachtet werden, die damit noch nicht vollständig ausgeglichen werden. Auch bei chemischen Erzeugnissen, Mineralölerzeugnissen und Metallen entstanden spürbare Wachstumsbeiträge. Dem stehen mehrere Rückgänge gegenüber, darunter der stärkste erneut bei den Kohletransporten, darüber hinaus bei Baustoffen und Schadholz.

Die **Binnenschifffahrt** konnte im Jahr 2024 ebenfalls ein Plus von 1,2 % (Aufkommen) und 4,7 % (Leistung) erzielen. Der stärkste Effekt entstand bei den chemischen Grundstoffen, die von einem überdurchschnittlichen Wiederanstieg der Produktion angetrieben wurden. Ein weiterer Impuls ergab sich bei den Mineralölprodukten, bei denen die Binnenschifffahrt von dem hohen Ausfuhrplus profitierte. Dem standen jedoch wie im Vorjahr die Kohlebeförderungen entgegen, die nochmals drastisch geschrumpft sind. Der Kombinierte Verkehr der Binnenschifffahrt ist um gut 3 % (Aufkommen) bzw. 4 % (Leistung) gestiegen. Allerdings muss dies vor dem Hintergrund der zweistelligen Verluste der Jahre 2022 und 2023 interpretiert werden.

Die **Pipelinetransporte** werden grundsätzlich von der Entwicklung der Rohölimporte geprägt. Diese nahmen im Jahr 2024 infolge eines kräftigen, exportgetriebenen Anstiegs der Raffinerieproduktion deutlich zu. Entsprechend erhöhte sich der Pipelinedurchsatz (rund 10 %). Erneut wich

hier die Entwicklung der Transportleistung von derjenigen der Menge ab, mit rund 6 %, anders als in den beiden Vorjahren, nach unten.

Obwohl die **Luftfracht** in Deutschland mit ca. 4,8 Millionen Tonnen, die 2024 an deutschen Flughäfen ein- und ausgeladen wurden, die Vor-Corona-Werte erreichte, wuchs sie in anderen Ländern stärker. Der Flughafen Frankfurt (Deutschlands größter Flughafen) hat seine Spitzenposition als Europas Cargo-Airport trotz eines Umschlags von knapp zwei Millionen Tonnen im Jahr 2024 an Istanbul verloren. Während in Deutschland die Luftfracht 2024 um 2,1 % zulegte, gab es europaweit ein Plus von mehr als elf Prozent. Prognosen des Weltflugverbands IATA und des Flugzeugherstellers Boeing geben an, dass die zwei unterschiedlich starken Steigerungsraten der Luftfracht in Deutschland und anderen Ländern über Jahre hinweg beibehalten werden könnten. Begründet wird dies mit der Tatsache, dass die Kontrollen und die Steuern und Gebühren für die Starts und Landungen zu bürokratisch, zu teurer und höher als im Ausland sind.[63] Im Jahr 2024 kam es durch das weiterhin steigende Aufkommen von E-Commerce-Sendungen und die sich langsam erholende Weltwirtschaft im Luftfrachtverkehr zu einem Wachstum von 2,1 %. Dies entspricht einem höheren Aufkommen der Gesamtluftfracht im Vergleich zu 2019, dem Referenzjahr vor der Coronapandemie.

Im **Seeverkehr** ist der Containerverkehr im Jahr 2024 trotz der schwachen Außenhandelsentwicklung um beachtliche 6 % gestiegen. Dies dürfte durch (Rück-)Verlagerungen von Verkehren ausländischer Seehäfen an der Nord- bzw. der Ostsee zustande gekommen sein. Der Umschlag von Kohle ging nochmals um gut 5 % zurück. Allerdings nimmt die Bedeutung für das Gesamtergebnis mit den stark sinkenden Mengen immer mehr ab. Bei Rohöl führte das unerwartet starke Plus der gesamten Einfuhren beim Seegüterumschlag zu einem nochmaligen Anstieg. Bei Erdgas stieg der Umschlag lediglich auf knapp 5 Mio. t und somit nur um 4 %. Damit fiel die Zunahme (absolut) weit geringer aus als im Vorjahr. Der Umschlag von Mineralölprodukten wurde von den stark sinkenden Einfuhren erheblich gedämpft. Aus alledem ergibt sich für den Gesamtumschlag ein Anstieg um 2,5 %.

Die bisherige Entwicklung im Jahr **2025** ist nicht günstiger als im Vorjahr. Die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten werden im Gesamtjahr maximal stagnieren (BIP) bzw. erneut etwas schrumpfen wie der Außenhandel. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren wird die Bauwirtschaft nochmals schrumpfen, wenn auch nicht mehr ganz so stark wie im Vorjahr. Im Kohlesektor wird sich der letztjährige Rückgang erheblich abschwächen. Die Rohstahlproduktion wird sich hingegen wieder in ein deutliches Minus drehen. Auch die, nicht nur energie-, sondern auch transportintensive, Chemieindustrie verzeichnet wieder einen Rückgang. Lediglich der Absatz von Mineralölprodukten zeigt im laufenden Jahr eine positive Entwicklung.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die in der Regel für das erste Quartal, zum Teil auch schon für die Monate bis Mai 2025 vorliegen, schätzen wir für das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen ein Minus von 1,3 % und für die Leistung von 1,5 %.

Beim **Straßengüterverkehr** wird im Jahr 2025 das Aufkommen im vierten aufeinander folgenden Jahr abnehmen, allerdings mit 1,2 % schwächer als im Vorjahr. Die Leistung sinkt um 1,5 % und somit ähnlich wie im Jahr 2024. Die Gründe für den Rückgang liegen darin, dass sowohl das BIP

---

63 Siehe Frankfurter Allgemeine Zeitung: „Paketmassen aus Asien fliegen an deutscher Luftfracht vorbei“, vom 26.05.2025, unter: https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/paketmassen-fliegen-an-deutscher-luftfracht-vorbei-110500744.html, abgerufen am 12.06.2025.

als auch der Außenhandel nicht über eine Stagnation bzw. leichtes Minus hinauskommen werden. Hinzu kommt der bereits mehrfach erwähnte Abschwung der Bauwirtschaft.

Der **Eisenbahnverkehr** wird im Jahr 2025 ebenfalls hauptsächlich durch die erwähnte Entwicklung der gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitgrößen beeinflusst. Deshalb erwarten wir für den Kombinierten Verkehr nur einen moderaten Anstieg. Die einzige weitere Güterabteilung, die einen nennenswerten Wachstumsbeitrag liefert, sind „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ und hier ausschließlich die Baustoffe. Dem stehen mehrere Rückgänge gegenüber, darunter der mengenmäßig stärkste bei „Metallen und Metallerzeugnissen“. Der Einbruch der Stahlproduktion strahlt auch auf die Güterabteilung „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ aus, die im Schienenverkehr zu einem nennenswerten Teil aus Stahlschrott besteht. Ein ebenfalls bedeutender Bremseffekt geht von der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" aus. Auch die Kohletransporte sind weiterhin rückläufig, wenn auch nicht im Ausmaß der beiden Jahre davor. Für den gesamten Schienengüterverkehr ergibt sich aus alledem sowohl ein Rückgang der Beförderungsmenge (-1,5 %) als auch der Leistung (-1,1 %).

Bei der **Binnenschifffahrt** steigen 2025 entgegen dem Trend der letzten Jahre die Kohletransporte aufgrund der gestiegenen Steinkohleverstromung im ersten Halbjahr (5 %). Die Transporte in der anteilsstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" sinken jedoch angesichts der ausbleibenden Erholung der Bauproduktion und des Rückgangs der Stahlerzeugung weiterhin. Der expansive Impuls, der im Jahr 2024 bei den chemischen Erzeugnissen entstand, dreht sich im laufenden Jahr wieder in ein Minus. Somit wird die gesamte Binnenschifffahrt im Jahr 2025 ein absolutes Minus um 2,6 Mio. t bzw. 0,6 Mrd. tkm verbuchen, was einem Rückgang um jeweils 1,5 % (Aufkommen und Leistung) entspricht. Für den Kombinierten Verkehr der Binnenschifffahrt ist ein Anstieg zu verzeichnen, womit er aber weiterhin noch um rund ein Drittel unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2017 liegt.

Die **Pipelinetransporte** werden im Jahr 2025 von einem leichten Plus beim Mineralölproduktenabsatz geprägt. Für die deutsche Raffinerieproduktion erwarten wir einen Rückgang, weil sich der Außenhandel mit Mineralölprodukten gegenläufig zum Vorjahr entwickelt, die Einfuhren also deutlich zu- und die Ausfuhren ebenso kräftig abnehmen. Der Rückgang in den Pipelines im gesamten Jahr 2025 beläuft sich auf gut 4 % (Aufkommen und Leistung).

Für den **Luftfrachtverkehr** wird für 2025 weiterhin von einem geringen Wachstum von 1,0 % ausgegangen. Die Weltwirtschaft erholt sich nur langsam und es liegen einige limitierende Risiken (geopolitisch) und Faktoren (wirtschaftlich) vor. Des Weiteren führt die Steigerung des Passagierverkehrs und damit verbunden, eine geringere Anzahl von Passagiermaschinen, welche zu Frachtmaschinen umgebaut worden sind, zu weniger Transport in der Luftfracht.

Auch den **Seeverkehr** betrifft die ausbleibende Belebung des deutschen Außenhandels im Jahr 2025. Dennoch bleibt ein Plus im Containerverkehr von 3,7 % erhalten, was knapp 3 Mio. t entspricht. Bei den Massengütern ist bei Kohle mit einem weiteren Rückgang zu rechnen. Bei Rohöl ist das Minus noch stärker ausgeprägt. Mit der Inbetriebnahme des zweiten Terminals in Wilhelmshaven schnellten jedoch die Erdgas-Einfuhren im April und Mai deutlich hoch, so dass die expansiven Effekte in der gesamten Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ deutlich überwiegen (+12 % bzw. 5 Mio. t). Daraus ergibt sich für den Gesamtumschlag eine leichte Zunahme (rund 2 %).

Im mittelfristigen Prognosezeitraum bis **2027** werden die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten stärker expandieren als im laufenden Jahr. Für das BIP wird ein Wachstum um 1,0 % p. a. und für den Außenhandel eine sichtbare Dynamik (gut 2 % 2027, Ex- und Importe) erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist für die Bauproduktion mit einem spürbaren Plus zu

rechnen (3,5 % 2026). Die Industrieproduktion sollte 2026 zunächst stagnieren und ab 2027 ebenfalls steigen (0,8 %) und die Rohstahlerzeugung sich zumindest auf ein nur noch leichtes Minus zurückbilden. Lediglich der Steinkohleabsatz wird auch ab dem Jahr 2026 weiter kräftig sinken (-9 % p. a.).

Unter diesen Voraussetzungen wird das gesamtmodale Transportaufkommen in den Jahren 2026 und 2027 im Gegensatz zu den Jahren von 2022 bis 2025 wieder ein Wachstum verbuchen, das wir mit 1,0 % (2026) bzw. 0,8 % (2027) prognostizieren.

Beim **Straßengüterverkehr** wird sich neben den gesamtwirtschaftlichen Einflüssen auch die steigende Bauproduktion auswirken. Aus diesen Gründen prognostizieren wir für den Lkw-Verkehr einen Wiederanstieg und quantifizieren das mit 1,2 % und 1,0 % beim Aufkommen und 1,3 % bzw. 1,6 % (jeweils 2026 bzw. 2027) bei der Leistung. Das Vorkrisenniveau des Aufkommens wird im Jahr 2027 immer noch deutlich verfehlt (-10 %), jenes der Leistung dagegen, das bereits in den Jahren 2021 und 2022 über 2019 lag, erneut nicht erreicht (-3,5 %).

Beim **Eisenbahnverkehr** werden sich in den Jahren von 2026 und 2027 nach den derzeitigen Erwartungen die meisten Leitdaten deutlich günstiger entwickeln als im laufenden Jahr. Deshalb erwarten wir mittelfristig für den Kombinierten Verkehr ein spürbares Wachstum, das wir beim Aufkommen auf 2,6 % für 2026 und 3,2 % für 2027 und bei der Leistung auf 3,3 % bzw. 3,9 % schätzen. Weitere expansive Effekte erwarten wir in den Abteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" sowie „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“, in der sich die anspringende Baukonjunktur und die Chemieproduktion auswirken sollte. Der bei weitem stärkste Bremseffekt entsteht erneut aus dem Steinkohleabsatz. Entsprechend stark werden die Kohlebeförderungen auf der Schiene zurückgehen (5 Mio. t in 2026 und 2027 zusammen). Saldiert sind für den gesamten Schienengüterverkehr in den kommenden beiden Jahren moderate Zuwachsraten um 0,3 % bzw. 0,6 % (Aufkommen) und 1,1 % bzw. 1,5 % (Leistung) zu erwarten.

Bei der **Binnenschifffahrt** ist im mittelfristigen Prognosezeitraum bis 2027 für die Kohletransporte wieder ein Rückgang zu erwarten. In absoluten Zahlen sinken die Kohletransporte in den beiden Jahren um 5 Mio. t. Ein gegenläufiger Effekt entsteht in der bedeutenden Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", deren Transporte aufgrund der wieder expandierenden Baukonjunktur und auch der sich stabilisierenden Stahlproduktion etwas zulegen sollten. Der Kombinierte Verkehr wird voraussichtlich ebenfalls zunehmen. Insgesamt resultiert aus alledem jedoch ein ähnliches Minus wie im laufenden Jahr, nämlich von 1,3 % bzw. 1,5 % (Aufkommen) und von 0,7 % bzw. 0,8 % (Leistung). Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau im Jahr 2027 um 19 % bzw. 17 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2027 aller Güterverkehrsträger dar.

Für die Entwicklung in den Jahren 2026 und 2027 gehen wir von jeweils rückläufigen Rohöleinfuhren aus (-1 % p. a.). Dies sollte dann in gleicher Höhe auch für den **Pipelinedurchsatz** gelten.

Beim **Luftfrachtverkehr** wird aus den gleichen Gründen wie 2025 von einem geringen Wachstum von 1,1 % bzw. 1,7 % ausgegangen. Damit steigt bis 2027 der Abstand zum Vorkrisenniveau von 2019 auf rund 4 % (Aufkommen).

Im **Seeverkehr** sollte in den Jahren von 2026 und 2027 analog zum deutschen Außenhandel der Containerverkehr allmählich an Dynamik gewinnen. Durch die anspringende Baukonjunktur und die gesamtwirtschaftliche Belebung ab 2026 kommt es in den Gütergruppen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Maschinen, langlebige Konsumgüter“ zu leichten Anstiegen. Bei den Massengütern ist erneut mit spürbaren Bremseffekten insbesondere im

Kohlesektor zu rechnen. Zudem dürften die expansiven Impulse beim Erdgas im Jahr 2026 auslaufen. Diese dämpfenden Effekte gleichen große Teile des Wachstums des Containerverkehrs aus, so dass für den Gesamtumschlag ein lediglich moderater Anstieg in Höhe von rund 1 % p. a. verbleibt. Damit wird das Vorkrisenniveau (290 Mio. t) auch im Jahr 2027 noch um 3 % verfehlt.

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern

3.2.1 Gesamter Güterverkehr

Im Jahr 2020 sank der gesamtmodale Güterverkehr aufgrund der Corona-Pandemie und den daraus resultierenden wirtschaftlichen Einbrüchen um 3,5 % (Aufkommen) bzw. 3,8 % (Leistung). 2021 erfolgte ein Wiederanstieg um 1,5 % bzw. 4,6 %, der einen Teil des Vorjahresverlusts ausglich. Ab 2022 prägten primär wieder die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Faktoren die Entwicklung. Das Jahr 2019 wird weiterhin als Referenzwert dargestellt, um das Vorkrisenniveau zu verdeutlichen. Im Jahr 2023 verstärkte sich die bereits im Vorjahr einsetzende konjunkturelle Abwärtsbewegung und betraf nahezu alle Leitdaten des Güterverkehrs. Der gesamtmodale Güterverkehr verzeichnete ein deutliches Minus von 6,1 % (Aufkommen) bzw. 5,0 % (Leistung). Dieser Rückgang übertraf sogar den des Pandemiejahres 2020 (-3,5 %) und war nach 2009 der zweitstärkste seit der Wiedervereinigung Deutschlands.

Im Jahr **2024** entwickelten sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in vielen Bereichen nicht besser als 2023, insbesondere das BIP (-0,2 %) und der Außenhandel (Exporte -1,8 %; Importe -0,7 %), der zum zweiten Mal in Folge sank, was seit der Wiedervereinigung nur in den Rezessionsjahren 1993 und 2009 sowie 2020 zu beobachten war. Die Bauwirtschaft verzeichnete erneut einen spürbaren Rückgang in ähnlicher Größenordnung wie im Vorjahr (jeweils knapp -3 %). Im Kohlesektor setzte sich der Rückgang ebenfalls fort, jedoch in abgeschwächter Form (-10 % nach -25 %). Die Rohstahlproduktion entwickelte sich dagegen deutlich besser als 2023 und wendete das Vorjahresminus (-4 %) in ein Plus (5 %). Ein verringertes Minus wird auch für den Mineralölproduktenabsatz verzeichnet (-0,5 % nach -5,2 %). Auch die energie- und transportintensive Chemieindustrie konnte zumindest einen Teil der zweistelligen Verluste der Vorjahre ausgleichen.

Vor diesem Hintergrund verbuchte die gesamtmodale Güterverkehrsleistung im Jahr 2024 mit -0,3 % ein leichtes Minus. Beim gesamtmodalen Transportaufkommen ist der Rückgang gegenüber Vorjahr mit 1,7 % deutlicher. Der Unterschied ist zum Teil auf den Rückgang in Güterbereichen mit klar unterdurchschnittlicher Transportweite (Baustoffe) zurückzuführen; zum Teil ist aber auch die Transportweite selbst in einigen Segmenten gestiegen.

Die minimale Abweichung zwischen unserer Winterprognose 2025 (0,1 % Leistung, -1,6 % Aufkommen) und den jetzt vorliegenden Ist-Werten für 2024 kommen unter anderem dadurch zustande, dass zum einen beim Schienenverkehr insbesondere die Leistung für 2024 rückwirkend revidiert wurde und zum anderen bei mehreren Verkehrsträgern die noch nicht vorliegenden Monate November und Dezember deutlich schlechter ausfielen als die vorangegangenen. Grundsätzlich liegen die gesamtmodalen Veränderungsraten für 2024 zwar noch im Minus, jedoch mit 4 (Aufkommen) bzw. 5 Prozentpunkten deutlich über dem o. a. kräftigen Rückgang im Jahr 2023. Dieses Ergebnis mag auf den ersten Blick angesichts des Sachverhalts, dass sich einige wichtige Leitdaten (BIP, Außenhandel, Bau) ähnlich ungünstig wie im Vorjahr entwickelt haben, überraschen. Dem stehen jedoch die o. a. expansiveren (Stahl, Chemie) bzw. schwächer sinkenden Größen (Kohle) entgegen.

Das Aufkommen sank 2024 in absoluten Zahlen um 71 Mio. t. Innerhalb der **Güterbereiche** entstanden 40 Mio. allein bei „Erze, Steine und Erden, sonstigen Bergbauerzeugnisse“ (-4,3 %).[64]

---

64 Für die einzelnen Güterabteilungen verwenden wir aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung häufig kürzere Bezeichnungen als die „offiziellen“, ausführlichen, also z. B. „Kohle, Rohöl“ anstelle von „Kohle, rohes Erdöl und

Sie wurden nochmals von der Baukonjunktur gedrückt, jedoch wurde eine stärkere Schrumpfung im Ausmaß des Vorjahrs (-9 %) durch den Anstieg der Erztransporte verhindert. In der Abteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ hat sich das Minus sowohl prozentual (von -12 % auf -4 %) als auch absolut (von 73 auf 21 Mio. t) erheblich reduziert. Hier hat sich zum einen der Wiederanstieg der Produktion der deutschen Chemieindustrie ausgewirkt. Der größere Teil dieser Abteilung besteht allerdings aus den Mineralerzeugnissen, die von der Bauwirtschaft abhängen, deshalb sanken und das Ergebnis der gesamten Güterabteilung ins Minus zogen. Schließlich entstand auch in der Abteilung „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ ein im Gesamtergebnis spürbarer Rückgang (-15 Mio. t bzw. -7 %), in dem sich die Investitionsschwäche der deutschen Industrie widerspiegelt. In der Abteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ (-1 % bzw. -1,3 Mio. t) wurde das erhebliche Minus der Kohletransporte durch ebenfalls deutliche Steigerungen der Rohölbeförderungen annähernd ausgeglichen. Die, grundsätzlich wachstumsstarken, Transporte der „Sonstigen Produkte“ sind im Gegensatz zum Vorjahr wieder gestiegen (1,7 %), und haben damit den größten Wachstumsbeitrag (13 Mio. t) beigesteuert. Alle anderen Güterabteilungen spielten im Jahr 2024 eine wesentlich kleinere Rolle.

Wie im Vorjahr haben sich auch die Aussichten für das Jahr **2025** im bisherigen Verlauf verschlechtert. Sie sind damit auch nicht, wie es in der Winterprognose vom März 2025 anzunehmen war, deutlich günstiger als im Vorjahr. Vor allem werden sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten im laufenden Jahr nicht besser entwickeln als im Jahr 2024, sondern maximal stagnieren (BIP) bzw. erneut etwas schrumpfen wie der Außenhandel. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren wird die Bauwirtschaft nochmals schrumpfen, wenn auch nicht mehr ganz so stark wie im Vorjahr (2025: -2,3 %; 2024: -2,8 %). Im Kohlesektor wird sich der letztjährige Rückgang abschwächen (-2 %). Für die Rohstahlproduktion hatten wir in der Winterprognose vom März noch aufgrund der positiven Entwicklung im Vorjahr eine Stagnation angenommen. Diese wird sich jedoch in ein deutliches Minus drehen (-10 %). Auch die, nicht nur energie-, sondern auch transportintensive, Chemieindustrie verzeichnet wieder einen Rückgang. Lediglich der Absatz von Mineralölprodukten zeigt im laufenden Jahr eine positivere Entwicklung (+2 %) als noch in der Winterprognose 2025 angenommen (-1 %).

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die in der Regel für das erste Quartal, zum Teil auch schon für die Monate bis Mai 2025 vorliegen, prognostizieren wir für das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen ein Minus von 1,3 % und für die Leistung ein Minus von 1,5 %.

Das Aufkommen sinkt in absoluten Zahlen um 52 Mio. t. Innerhalb der **Güterbereiche** entstehen 22 Mio. t allein bei „Erze, Steine und Erden, sonstigen Bergbauerzeugnisse“ (-2,5 %). Sie werden nochmals von der Baukonjunktur sowie bzgl. der Erztransporte durch die eingebrochene Rohstahlproduktion gedrückt. Das Minus in der Abteilung „Chemische und Mineralerzeugnisse“ schlägt mit 12 Mio. t zu Buche. Hier wirkt sich zum einen der Rückgang der Produktion der deutschen Chemieindustrie aus. Der größere Teil dieser Abteilung besteht allerdings aus den Mineralerzeugnissen, die von der Bauwirtschaft abhängen und deshalb ebenfalls sinken. Schließlich entsteht auch in der Abteilung „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch“ ein im Gesamtergebnis spürbarer Rückgang (-10 Mio. t), der die verhaltene konjunkturelle Lage wiederspiegelt, ebenso wie bei den „Metallen und Metallerzeugnissen“ (-5 Mio. t), der aufgrund der schwachen Stahlindustrie entsteht. Wieder stärker im Rückgang begriffen ist die Abteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ (-

---

Erdgas“. Bei der Abteilung „Erze …“ kann das zu Missverständnissen führen, weshalb wir hier in der Regel die ausführliche Bezeichnung verwenden.

4 Mio. t). Die, grundsätzlich wachstumsstarken, Transporte der „Sonstigen Produkte“ werden hingegen wieder leicht steigen (0,4 %) und den größten Wachstumsbeitrag (3 Mio. t) beisteuern. Alle anderen Güterabteilungen spielen im Jahr 2025 eine wesentlich kleinere Rolle.

Dieser aus derzeitiger Sicht zu erwartende Verlauf im Jahr 2025 liegt sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung unter unserer Winterprognose vom März (-0,4 % bzw. +0,3 %). Bei diesem Vergleich kommen die o. a. Ausführungen gleichermaßen zum Tragen: Die meisten Leitdaten sind aus heutiger Sicht schlechter einzuschätzen als vor einem halben Jahr. Dies gilt vor allem für die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen, daneben aber auch für die Bau- und insbesondere die Stahlproduktion. Lediglich Mineralölproduktenabsatz und Steinkohleabsatz haben sich verbessert, die davon abhängigen Gütergruppen fallen jedoch nicht so stark ins Gewicht wie jene, die von Bau- und Stahlproduktion abhängen.

Im mittelfristigen Prognosezeitraum bis zum Jahr **2027** werden die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten stärker expandieren als im laufenden Jahr. Für das BIP wird ein Wachstum um 1,0 % p. a. und für den Außenhandel eine sichtbare Dynamik (gut 2 % 2027, Ex- und Importe) erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist für die Bauproduktion erstmals seit 2021 mit einem spürbaren Plus zu rechnen (3,5 % 2026). Die Industrieproduktion sollte 2026 zunächst stagnieren und ab 2027 ebenfalls zum ersten Mal seit 2021 steigen (0,8 %) und die Rohstahlerzeugung nach dem deutlichen Minus im laufenden Jahr sich zumindest auf ein nur noch leichtes Minus zurückbilden. Lediglich der Steinkohleabsatz wird auch ab dem Jahr 2026 weiter kräftig sinken (-9 % p. a.).

Unter diesen Voraussetzungen wird das gesamtmodale Transportaufkommen in den Jahren 2026 und 2027 im Gegensatz zu den Jahren von 2022 bis 2025 wieder ein Wachstum verbuchen, das wir mit 1,0 % (2026) bzw. 0,8 % (2027) prognostizieren. Der deutliche Unterschied zu 2025 (-1,3 %) ist auf die erwartete klare Verbesserung der Baukonjunktur zurückzuführen. Dennoch wird damit nur ein Teil des kräftigen Rückgangs vor allem im Jahr 2023 (-6 %) ausgeglichen. Somit wird bei dieser Größe im Jahr 2027 der Stand von 2021 noch um 8 % und das Vorkrisenniveau (2019) sogar um knapp 10 % verfehlt.

Ein etwas überdurchschnittliches Wachstum ist in diesem Zeitraum für einige Segmente mit überdurchschnittlicher Transportweite zu erwarten. Darunter werden die grenzüberschreitenden Transporte zumindest etwas stärker zunehmen (1,2 % p. a.) als der Binnenverkehr (0,9 % p. a., vgl. Abschn. 3.6). Deshalb ist für die Transportleistung ein höherer Anstieg für 2026 und 2027 (1,1 % bzw. 1,4 %) zu erwarten als für die Beförderungsmenge. Diese Wachstumsrate liegt jedoch noch unter derjenigen in den Jahren von 2013 bis 2018, also zwischen der Finanzkrise (2009) und der damaligen Aufholbewegung (2010/11) einerseits und der beginnenden Konjunkturabschwächung (2019) andererseits (2,0 % p. a.). Die Leistung nahm im Jahr 2023 zwar etwas schwächer ab (-5 %), jedoch wird 2027 weder die Leistung von 2021 erreicht (-5 %) noch jene von 2019 (-4 %).

In den Jahren 2026 und 2027 werden insbesondere die von der anspringenden Baukonjunktur betroffenen **Güterbereiche** „Erze, Steine und Erden …“ (30 Mio.t) und „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ (18 Mio.t) sowie die „Sonstigen Produkte“ (43 Mio. t) zur Gesamtentwicklung beitragen. Spürbare Rückgänge entstehen bei den Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch (-15 Mio. t, rund 1 % p. a.) und bei den Kohletransporten (-13 Mio. t, -5 % p. a.). In allen anderen Abteilungen zeichnen sich weitaus geringere Veränderungen ab.

Tabelle G - 1 Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Transport-aufkommen												
Straßenv.[2)]	3758,7	3420,5	3340,3	3300,2	3340,3	3373,4	-6,1	-2,3	-1,2	1,2	1,0	-10,2
Eisenbahnv.[3)]	390,8	366,9	367,2	361,6	362,7	364,8	-5,0	0,1	-1,5	0,3	0,6	-6,6
Binnenschifff.	205,1	171,7	173,8	171,2	168,9	166,4	-5,9	1,2	-1,5	-1,3	-1,5	-18,9
Rohrleitungen[4)]	85,1	76,3	83,6	79,9	79,1	78,4	-12,0	9,5	-4,4	-1,0	-0,9	-7,9
Luftfracht[5)]	4,8	4,7	4,8	4,8	4,9	5,0	-6,6	2,1	1,0	1,1	1,7	3,9
Insgesamt	**4444,4**	**4040,2**	**3969,7**	**3917,8**	**3955,9**	**3987,9**	**-6,1**	**-1,7**	**-1,3**	**1,0**	**0,8**	**-10,3**
Seeverkehr[6)]	290,2	263,3	269,8	275,0	277,7	281,1	-4,2	2,5	1,9	1,0	1,2	-3,1
dar.: Komb. V.												
- Eisenbahnv.	106,3	105,6	108,6	109,6	112,5	116,1	-6,6	2,9	0,9	2,6	3,2	9,2
- Binnenschifff.	21,2	16,2	16,7	17,3	17,4	17,5	-11,2	3,3	3,4	0,7	0,7	-17,5
- Zusammen	127,5	121,8	125,4	126,9	129,9	133,6	-7,2	2,9	1,2	2,4	2,9	4,8
Transport-leistung[1)]												
Straßenv.[2)]	498,6	480,7	474,6	467,4	473,7	481,4	-4,4	-1,3	-1,5	1,3	1,6	-3,5
Eisenbahnv.[3)]	138,2	134,4	135,5	133,9	135,4	137,4	-6,9	0,8	-1,1	1,1	1,5	-0,6
Binnenschifff.	50,9	41,5	43,4	42,8	42,5	42,1	-5,9	4,7	-1,5	-0,7	-0,8	-17,2
Rohrleitungen[4)]	17,6	17,3	18,4	17,6	17,4	17,3	-2,3	6,2	-4,3	-1,0	-0,9	-2,2
Luftfracht[5)]	1,6	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	-7,3	2,1	1,0	1,1	1,8	1,4
Insgesamt	**707,0**	**675,5**	**673,4**	**663,3**	**670,6**	**679,8**	**-5,0**	**-0,3**	**-1,5**	**1,1**	**1,4**	**-3,8**
dar.: Komb. V.												
- Eisenbahnv.	55,7	56,1	59,1	59,9	61,9	64,2	-7,6	5,4	1,5	3,2	3,8	15,2
- Binnenschifff.	5,8	4,6	4,8	4,9	5,0	5,0	-0,6	4,0	2,8	1,4	1,4	-13,5
- Zusammen	61,5	60,6	63,8	64,8	66,8	69,2	-7,1	5,3	1,6	3,1	3,6	12,5

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschl. Behältergewichte im kombinierten Verkehr, einschl. der Verkehre, die nicht in der Eisenbahnverkehrsstatistik (Genesis, früher Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen, sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (früher Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgewiesen werden

4) Nur Rohölleitungen

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

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

3.2.2 Straßengüterverkehr

Der Lkw-Verkehr der deutschen und der ausländischen Unternehmen wird statistisch auf unterschiedlichen Wegen erfasst. Der erstgenannte wird vom Kraftfahrt-Bundesamt, der letztgenannte vom Herkunftsland des Zugfahrzeugs erhoben. Die Daten für deren Verkehr in Deutschland werden von Eurostat zusammengestellt und vom KBA publiziert sowie anschließend vom DLR (früher vom DIW) um die fehlenden Fahrzeuge aus den Nicht-EU-Ländern ergänzt. Gemäß diesem Erhebungssystem (vgl. auch Abschn. 3.3) nahm der gesamte Lkw-Verkehr im ersten Pandemiejahr 2020 um 2,7 % (Aufkommen) bzw. um 2,3 % (Leistung) ab.[65] Im Jahr 2021 machten sich schon die in vielen Wirtschaftsbereichen zu beobachtenden und sich zunehmend verschärfenden Lieferengpässe bemerkbar, so dass das Aufkommen nur leicht um 0,8 % stieg und somit nur einen kleinen Teil des vorjährigen Rückgangs wettmachte. Die Leistung verbuchte ein stärkeres Plus um 3,8 % und lag damit über dem Stand von 2019. Im Jahr 2022 wurde der Lkw-Verkehr von der Konjunkturabschwächung bereits etwas gebremst und verzeichnete eine moderate Abnahme um 1,2 % (Aufkommen) bzw. 0,5 % (Leistung). Im Jahr 2023 hat sich die gesamtwirtschaftliche Abwärtsbewegung verstärkt und führte zu einem Minus des Lkw-Verkehrs um 6,1 % bzw. 4,4 %.

Im Jahr **2024** ist der Verkehr der deutschen Lkw gemäß den mittlerweile vorliegenden vollständigen Zahlen gegenüber dem Vorjahreszeitraum erneut gesunken, allerdings mit 2,8 % (t) bzw. 1,9 % (tkm) nicht nochmals so kräftig wie im Jahr zuvor. Erneut verdienen die Baustofftransporte eine besondere Erwähnung, die um über 4 % (o. a. Güterabteilung „Erze, Steine und Erden…“) bzw. 9 % (Mineralerzeugnisse) geschrumpft sind, während die Bauproduktion in diesem Zeitraum etwas schwächer zurückgegangen ist (-3 %).[66] Offensichtlich sinken innerhalb der Bauproduktion die transportintensiven Bereiche mit einer niedrigen Wert-Mengen-Relation überproportional.

Für den Verkehr der ausländischen Lkw im Jahr 2024 liegen die, nur jährlich erstellten, Veröffentlichungen des KBA noch nicht vor. Diese werden voraussichtlich Ende Oktober 2025 veröffentlicht. Zentraler Indikator hierfür ist deren Fahrleistung auf den mautpflichtigen Bundesautobahnen. Sie ging (ohne die seit dem 1.7.2024 mautpflichtigen Lkw mit einer Gesamtmasse von 3,5 t bis 7,5 t) im Jahr 2024 um 0,4 % zurück. Dies unterscheidet sich kaum von dem Wert für die deutschen Fahrzeuge (-0,3 %), was einmal mehr das Ausmaß der Schwäche des deutschen Außenhandels zeigt, von dem der Verkehr der ausländischen Kfz stärker abhängt als der der inländischen. Für die Transportleistung und auch das Aufkommen der ausländischen Fahrzeuge nehmen wir vorläufig einen Rückgang in annähernd dieser Höhe an. Damit ergibt sich für den gesamten Straßengüterverkehr im Jahr 2024 ein Minus um 2,3 % (Aufkommen) bzw. 1,3 % (Leistung). Beide Größen nahmen somit im dritten aufeinander folgenden Jahr ab, allerdings wesentlich schwächer als im Jahr 2023.

Die Gründe für den Rückgang wurden oben bei der Kommentierung der gesamtmodalen Entwicklung bereits beschrieben: Sowohl das BIP als auch der Außenhandel sind im Jahresergebnis etwas geschrumpft. Hinzu kommt der bereits mehrfach erwähnte Abschwung der Bauwirtschaft.

Für den Verlauf nach Güterbereichen gelten die Ausführungen zum gesamtmodalen Güterverkehr, von dem 84 % (Aufkommen) bzw. 71 % (Leistung, jeweils 2024) auf den Lkw-Verkehr entfallen, gleichermaßen, so dass auf eine Wiederholung verzichtet werden kann. Auf die

---

65 Innerhalb Deutschlands, d. h. ohne die Auslandsstrecken des grenzüberschreitenden Verkehrs.

66 Zur geänderten Definition des Index für die Bauproduktion vgl. die diesbezüglichen Ausführungen in Abschnitt 2.4.

Entwicklung in den beiden von der Bauwirtschaft abhängigen Güterabteilungen wurde bereits eingegangen.

Zum 1. Dezember 2023 wurden die Lkw-Mautsätze deutlich angehoben. Konkret sind seitdem für einen Lkw mit fünf und mehr Achsen der Euro-6-Klasse zusätzlich 15,8 Cent pro Kilometer zu entrichten. Dies bedeutet einen Anstieg gegenüber dem vorherigen Mautsatz (19 Cent) um 83 %. Dies wiederum erhöht die, auf den mautpflichtigen Kilometer bezogenen, Gesamtkosten eines solchen Fahrzeugs um rund 8 %. Ein Anstieg der Transportkosten des gesamten Lkw-Verkehrs in diesem Ausmaß würde nach Modellrechnungen von Intraplan zu einem Rückgang der Transportleistung um rund 1 % führen. Tatsächlich lagen die Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr 2024 um 6 % über dem Vorjahr, was aber auch auf gestiegene Lohn- und Personalkosten zurückzuführen ist.[67] Allerdings beziehen sich die Erzeugerpreise auf die deutschen Unternehmen. Die ausländischen Unternehmen, die aufgrund geringerer anderer Kostenarten, z. B. Personal, preisgünstiger sind, werden natürlich auch von der Mauterhöhung betroffen, dennoch führen Marktanteilsgewinne der ausländischen Unternehmen tendenziell zu einer Dämpfung des Gesamtkostenanstiegs. Hinzu kommt, dass sich auch im Schienengüterverkehr die Erzeugerpreise erhöht haben, vor allem gegenüber 2022 (22 %, ggü. 2023: 4 %).[68]

Aus diesen Gründen haben wir in der Winterprognose vom März 2024 erwartet, dass die Mautsatzerhöhung wie schon der vorangegangene Gesamtkostenanstieg des Lkw-Verkehrs nur zu Verlagerungen zum Schienengüterverkehr in einer Höhe führen wird, die im Lkw-Verkehr kaum spürbar sind. Auf die Wirkung auf den Schienengüterverkehr wird im nächsten Unterabschnitt eingegangen. Zum wiederholten Mal in den letzten Jahre3n wirkt der gegenwärtige hohe Gesamtkostenanstieg, der aus dem hohen Niveau des Dieselkraftstoffpreises (nach dem drastischen Anstieg im Jahr 2022 um 40 %), den Steigerungen der Fahrzeugpreise und der Personalkosten resultiert, weniger auf die Nachfrage im Lkw-Verkehr als auf die betriebswirtschaftliche Situation der deutschen Unternehmen. Bereits im Jahr 2022 haben sich die Erzeugerpreise des Straßengüterverkehrs um 13 % erhöht, die des Eisenbahnverkehrs dagegen nur um knapp 3 %.[69] Auf die Entwicklung der modalen Teilung in diesem Jahr hatte dieser Sachverhalt keine spürbaren Auswirkungen.

Dies gilt auch für das Jahr **2025**. Die spürbare Erhöhung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr (vgl. Abschnitt 2.5) wirkt sich hier nur sehr begrenzt aus. Angesichts der Größenverhältnisse zwischen ihm und dem Straßenverkehr sind die Effekte auf den letztgenannten noch weit geringer. Deshalb wird der Lkw-Verkehr auch im Jahr 2025 zum größten Teil von den gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren bestimmt, die denjenigen des gesamtmodalen Güterverkehrs stark ähneln. Weder das BIP noch der für den Lkw-Verkehr besonders bedeutende Außenhandel steigen im laufenden Jahr. Auch die, für den Lkw-Verkehr noch wichtigere, Bauwirtschaft erholt sich in diesem Jahr noch nicht. Die ausbleibende konjunkturelle Erholung insgesamt sowie des Außenhandels und der Bauwirtschaft sind in den bereits vorliegenden Zahlen für das Jahr 2025 deutlich ablesbar.

---

67 Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise für Dienstleistungen im Jahr 2024 um 2,4 % gegenüber 2023 gestiegen, Pressemitteilung 108/25 vom 21.03.2025, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/03/PD25_108_61311.html

68 Statistisches Bundesamt (Destatis), Genesis-Online, Tabelle 61311-0003

69 Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise für Dienstleistungen im Jahr 2022 um 5,5 % gegenüber 2021 gestiegen, Pressemitteilung 113/23 vom 21.03.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/03/PD23_113_61311.html

Im ersten Quartal 2025 ist der Verkehr der deutschen Lkw gegenüber dem Vorjahreszeitraum beim Aufkommen um 2,5 % gestiegen und bei der Leistung um 1,1 % gesunken.

Die für das Aufkommen im Straßengüterverkehr besonders relevante Gütergruppe „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ in Form von Baustofftransporten verzeichnet für das 1. Quartal 2025 für die deutschen Lkw ein Plus von 5 % gegenüber Vorjahresquartal. Da dieses Wachstum ausschließlich aus dem Nahverkehr mit entsprechend geringen Entfernungen stammt, während Regional- und Fernverkehr rückläufig sind, liegt das Plus bei der Leistung mit 1 % entsprechend niedriger. Grundsätzlich ist für den Hoch- und Tiefbau jedoch von einer deutlich negativen Entwicklung im gesamten Jahr 2025 auszugehen, weshalb wir für die Gütergruppe im gesamten Jahr nach wie vor ein Minus ansetzen. Auch die von der Bauproduktion abhängigen sonstigen Mineralerzeugnisse verzeichnen für das 1. Quartal 2025 bei Aufkommen und Leistung jeweils ein Plus gegenüber Vorjahresquartal von 3,4 % bzw. 5,3 %. Im Gesamtjahr sollte sich das spürbar abschwächen. Eine weitere wichtige Abteilung sind die Nahrungs- und Genussmittel, die der Gütergruppe „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch“ in unseren Ergebnistabellen zugeordnet sind. Diese liegen im ersten Quartal bei einem Minus von rund 4 % (Aufkommen und Leistung) gegenüber Vorjahreszeitraum.

Die, als Indikator für den weiteren Verlauf zu verwendende, mautpflichtige Fahrleistung (auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen) nahm im ersten Vierteljahr um 0,5 % ab, also etwas schwächer als die o.g. Transportleistung (-1,1 %). Bei beiden Werten ist aber ein spürbarer Arbeitstageeffekt zu beachten. Aufgrund der unterschiedlichen Lage der Osterferien in den Jahren 2024 und 2025 nahm die mautpflichtige Fahrleistung im März um 3,0 % zu, im April dagegen um 5,4 % ab. Im gesamten ersten Halbjahr lag sie um 1,7 % unter Vorjahreszeitraum. Für die Transportleistung kann daraus ein Minus um rund 2,5 % abgeleitet werden.

Schreibt man diese Tendenz für die zwei verbleibenden Quartale (arbeitstagebereinigt) fort, dann sollten sich für beide Größen ähnliche Veränderungsraten wie im ersten Halbjahr ergeben, so dass die Transportleistung deutscher Lkw um 2,6 % abnimmt. Bei der Schätzung des Aufkommens ist zum einen der o. a. Verlauf im ersten Quartal zu berücksichtigen mit einer Abweichung von knapp 4 Prozentpunkten zwischen Aufkommen und Leistung. Wir gehen davon aus, dass sich diese Differenz deutlich zurückbilden wird und gehen von einem Rückgang des Aufkommens um 1,4 % aus.

Die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Lkw blieb in den ersten sechs Monaten ebenfalls unter Vorjahresstand, allerdings in einem etwas schwächeren Ausmaß (-0,7 %) als diejenige der deutschen. Für das gesamte Jahr rechnen wir mit einer geringen Verbesserung und somit einer annähernd stagnierenden Fahrleistung. Dies wird entsprechend auch auf die Entwicklung der Transportleistung und des Aufkommens (jeweils -0,2 %) übertragen.

Damit nimmt im gesamten Straßengüterverkehr im Jahr 2025 das Aufkommen im vierten aufeinander folgenden Jahr ab, allerdings mit 1,2 % schwächer als im Vorjahr (-2,3 %). Die Leistung sinkt um 1,5 % und somit ähnlich wie im Jahr 2024 (-1,3 %). Die Gründe für den Rückgang wurden oben bei der Kommentierung der gesamtmodalen Entwicklung bereits beschrieben: Sowohl das BIP als auch der Außenhandel werden im Jahresergebnis nicht über eine annähernde Stagnation hinaus kommen. Hinzu kommt der bereits mehrfach erwähnte Abschwung der Bauwirtschaft. Auch im Lkw-Verkehr liegt das jetzt zu schätzende Ergebnis für das Jahr 2025 unter unserer Winterprognose vom März (-0,3 % (t) bzw. +0,4 % (tkm)). Die Abweichung kommt auch hier durch die ausbleibende Erholung der Gesamtwirtschaft, des Außenhandels und des Bausektors zustande.

Im mittelfristigen Prognosezeitraum für die Jahre **2026 und 2027** werden sich die Leitdaten des Straßengüterverkehrs spürbar verbessern. Sowohl für das BIP als auch für den Außenhandel wird eine deutlich stärkere Dynamik vorausgeschätzt. Für die Bauproduktion ist erstmals seit 2021 vor allem für 2026 ein spürbares Plus anzunehmen (3,5 % p. a.). Aus diesen Gründen prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum auch für den Lkw-Verkehr einen Wiederanstieg und quantifizieren das mit 1,2 % und 1,0 % beim Aufkommen und 1,3 % bzw. 1,6 % (jeweils 2026 bzw. 2027) bei der Leistung. Die Divergenz entsteht aus den gleichen Gründen wie in den Vorjahren. Das Vorkrisenniveau des Aufkommens wird im Jahr 2027 immer noch deutlich verfehlt (-10 %), das der Leistung dagegen, das in den Jahren 2021 und 2022 bereits über 2019 lag, erneut nicht erreicht (-3,5 %).

3.2.3 Eisenbahnverkehr

Vor der Analyse der aktuellen Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist, wie immer in den letzten Jahren, auf dessen statistische Erfassung einzugehen.

Das Statistische Bundesamt veröffentlicht jeweils im Oktober die „Jährliche Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn“ in der Online-Datenbank Genesis[70] (Tabellencode 46132). Diese Tabelle enthält die Eckwerte des Schienengüterverkehrs, also Transportaufkommen und Transportleistung der Vorjahre, für alle Unternehmen ohne Unterteilung nach Gütergruppen und Hauptverkehrsverbindungen. Bis 2021 wurde diese Quelle als „Betriebsdatenstatistik“ bezeichnet, weshalb sie in der Fachöffentlichkeit immer noch unter diesem Namen bekannt ist. Wir bezeichnen diese Statistik im Folgenden als „Jährliche Güterverkehrsstatistik“.

Zudem veröffentlicht das Statistische Bundesamt über Genesis die „Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn“ (Tabellencode 46131). Die zugehörigen Tabellen gliedern den Schienengüterverkehr nach Gütergruppen und Hauptverkehrsverbindungen auf und enthalten auch Informationen zum Kombinierten Verkehr. Wir bezeichnen diese Statistik im Folgenden als „Detaillierte Statistik“. Hier werden monatliche sowie jährliche Daten zur Verfügung gestellt. Die Jahresdaten erscheinen für das Vorjahr bereits im März des Folgejahres und somit ein halbes Jahr früher als die Eckwerte aus der „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“. Allerdings umfassen die Tabellen der „Detaillierten Statistik“ nicht alle Unternehmen. Neu in den Markt eingetretene Unternehmen werden zum Teil erst im Folgejahr erfasst. Kleine Unternehmen, die nicht meldepflichtig sind, werden ebenso wie „meldeunwillige“ Unternehmen nicht erfasst. Dadurch liegen die ausgewiesenen Jahreswerte in dieser „Detaillierten Statistik“ niedriger als jene der „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“. Der Unterschied beträgt rund 30 Mio. t bzw. 10 Mrd. tkm, was 8 bzw. 7 % des gesamten Verkehrs (einschließlich des in der detaillierten Statistik nicht erfassten) entspricht (vgl. Tabelle G – 2).

Als dritte Informationsquelle veröffentlicht das Statistische Bundesamt die sogenannte Schnellinformation zur Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen mit monatlichen Eckwerten für Transportaufkommen und Transportleistung. Diese Schnellinformation enthält vorläufige Monatsergebnisse der großen, d.h. meldepflichtigen Unternehmen. Auch hier werden neue, kleine sowie „meldeunwillige“ Unternehmen nicht erfasst, jedoch z.T. hinzugeschätzt. Dadurch kommt es auch hier zu

---

70 Statistisches Bundesamt (Destatis), Genesis-Online Tabelle 46132-0001 abzurufen unter https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online

Abweichungen zur „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“ (Tabellencode 46132), aber durch die Schätzungen teilweise auch zur „Detaillierten Statistik“ (46131).

Darüber hinaus wird der Verkehr aller Unternehmen – unabhängig von der Meldepflicht für die Verkehrsstatistik – auch innerhalb der Marktbeobachtung der Bundesnetzagentur erfasst. Allerdings stimmen die Ergebnisse der Bundesnetzagentur nicht immer mit den jährlichen Eckwerten aller Unternehmen laut „Jährlicher Güterverkehrsstatistik“ des Statistischen Bundesamts überein.

Für das Jahr 2022 erschien die „Jährliche Güterverkehrsstatistik“ des Statistischen Bundesamts im Oktober 2023. Gemäß diesen Werten nahm das Aufkommen im Jahr 2022 leicht um 0,4 % ab und die Leistung um 2,8 % zu. Die Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur vom Januar 2024 kam zu einem Anstieg um rund 1 %. Für das Jahr 2022 liegen die Werte relativ nahe beieinander und sind als gleichermaßen plausibel einzustufen. Aus Gründen der Konsistenz haben wir in der Winterprognose 2023/24 vom März 2024 die Werte der „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“ übernommen und wie in den Prognosen davor in eigener Schätzung nach Güterarten und Hauptverkehrsverbindungen differenziert. Für das Jahr 2023 haben wir damals vorläufig, d. h. bis zum Erscheinen der Ergebnisse der „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“ für 2023, die Veränderung der „Detaillierten Statistik“ des Statistischen Bundesamts (- 6,1 %) angesetzt, die identisch zu denen der Schnellinformation war.

Im April 2024 wurde eine größere und außerplanmäßige Revision der Schienengüterverkehrsstatistik veröffentlicht.[71] Sie betrifft die Transportweiten der Beförderungen und damit die Transportleistung. Gemäß den Vorgaben der Eisenbahnverkehrsstatistik ist hier nach Möglichkeit die tatsächlich zurückgelegte Entfernung zu erfassen. Sie kann von der tarifierten Distanz abweichen, z. B. bei Störungen im Schienenverkehrsnetz oder – häufiger und vor allem im Einzelwagenverkehr – wenn Güter nicht auf dem direkten Weg zwischen Start- und Zielbahnhof, sondern über Knoten- oder Rangierbahnhöfe befördert werden. Einem großen Eisenbahnverkehrsunternehmen war die Erfassung der tatsächlichen Strecke über lange Zeit nicht möglich, so dass es ersatzweise die sog. „Tarifkilometer“ zugrunde gelegt hat, d. h. die der Preisbildung zugrunde gelegte Entfernung. Erst im Jahr 2023 konnte aufgrund einer Systemumstellung die tatsächlich gefahrene Entfernung gemeldet werden. Damit konnten die bisher gemeldeten Werte zurück bis in das Jahr 2016 revidiert werden. Sie wurden im April 2024 vom Statistischen Bundesamt in der Datenbank Genesis-Online veröffentlicht.

Im Durchschnitt der Jahre von 2016 bis 2023 erhöht sich damit die gesamte Transportleistung gemäß der Verkehrsstatistik um 9,2 Mrd. tkm oder 8,1 %. Der Faktor schwankte in diesem Zeitraum zwar zwischen 7,2 % und 9,0 %, eine Tendenz im Zeitablauf ist aber nicht zu erkennen. Beim Verkehr aller Unternehmen, d. h. einschließlich der kleineren, ist die prozentuale Abweichung mit durchschnittlich 7,2 % etwas geringer. Im Kombinierten Verkehr erhöht sich die Beförderungsleistung im Mittel um 3,3 %. Dieser Faktor ist deutlich niedriger als beim gesamten Verkehr, weil im KV mehr Ganzzüge eingesetzt werden, die wiederum weniger logistisch bedingte Umwege fahren. Im Modal Split (bezogen auf die Transportleistung) erhöht sich der Anteil des Schienengüterverkehrs in allen Jahren um 1,0 bis 1,1 Prozentpunkte.

Im Jahr **2023** ging die Transportleistung (aller Unternehmen) gemäß der im Oktober 2024 veröffentlichten „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“ gegenüber dem Vorjahr um 6,9 % zurück, was unter

---

71 vgl. Statistisches Bundesamt, Monatliche Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn – Qualitätsbericht vom 19.04.2024, Abschn. 4.4, S. 9, https://www.destatis.de/DE/Methoden/Qualitaet/Qualitaetsberichte/Transport-Verkehr/gueterverkehr-eisenbahn.pdf

dem Wert der im Frühjahr 2024 veröffentlichten „Detaillierten Statistik“ (vor Revision -6,1 %, nach Revision -6,5 %) liegt. Das Aufkommen ist demnach um 5 % gesunken und somit schwächer als nach der „Detaillierten Statistik“ (-6,1 %, keine Revision erforderlich). Die Gründe für diesen unerwartet starken Einbruch liegen zum einen in der bereits mehrfach erwähnten Abkühlung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Dieser Einfluss traf vor allem den Kombinierten Verkehr (KV). Er ist im Jahr 2023 nach den Ergebnissen der „Detaillierten Statistik“ um 7,7 % (Aufkommen) bzw. 7,3 % (Leistung) geschrumpft. Es ist anzunehmen, dass sich beim KV die Transporte aller Unternehmen, wie in der „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“ berichtet, sehr ähnlich entwickelt haben wie diejenigen des Berichtskreises der „Detaillierten Statistik“. Deshalb haben wir die Veränderungsraten für letztgenannten nahezu unverändert für den Gesamtverkehr angesetzt. Bei beiden Größen ist das Minus höher als im Pandemiejahr 2020 und wird lediglich von dem Rückgang im Finanzkrisenjahr 2009 übertroffen. Es ist zum Teil auch auf die anhaltenden Probleme bei der Angebotsqualität zurückzuführen, die sich nach Auskunft von Marktteilnehmern nochmals spürbar verschärft haben. Sie wirken sich im KV grundsätzlich stärker aus als in weniger zeitsensitiven Massenguttransporten.

Tabelle G - 2 Übersicht über die Datenlage zum Eisenbahngüterverkehr

Quelle	Veröff.-zeitpunkt	Mrd. tkm					Veränderung in %			
		2020	2021	2022	2023	2024	21/20	22/21	23/22	24/23
2022										
StBA Jährl. Güterverkehrsstatistik	Okt. 2023	119,8	131,0	134,8			9,4	2,8		
Bundesnetzagentur	Jan. 2024	123	139	140			14	1		
2023										
StBA Schnellinfo	Feb. 2024			124,5	116,9				-6,1	
StBA Detaillierte Statistik	Mrz. 2024	113,1	108,4	123,1	124,6		-4,2	13,5	1,2	
Winterprognose 2023/24	Mrz. 2024	119,8	131,0	134,8	126,5		9,4	2,8	-6,1	
StBA Jährl. Güterverkehrsstatistik, **Revision 2024**	Apr. 2024	128,0	141,0	144,3			10,2	2,3		
StBA Detaillierte Statistik, **Revision 2024**	Apr. 2024	116,6	133,1	134,1	125,4		14,1	0,8	-6,5	
Bundesnetzagentur	Mai 2024	123	139	140	127		14	1	-9	
StBA Jährl. Güterverkehrsstatistik	Okt. 2024	128,0	141,0	144,3	134,4		10,2	2,3	-6,9	
Sommerprognose 2024	Okt. 2024	128,0	141,0	144,3	134,4		10,2	2,3	-6,9	
2024										
Winterprognose 2024/25	Feb. 2025	128,0	141,0	144,3	134,4	136,2	10,2	2,3	-6,9	1,3
StBA Schnellinfo	Mrz. 2025				125,4	126,3				0,8
StBA Detaillierte Statistik	Mrz. 2025	116,6	133,1	134,1	125,4	126,3	14,1	0,8	-6,5	0,8
Sommerprognose 2025	Aug. 2025	128,0	141,0	144,3	134,4	135,5	10,2	2,3	-6,9	0,8

Legende: grün: Werte im plausiblen Bereich, rot: Werte nicht im plausiblen Bereich

farblich unterlegt: für die jeweilige Prognose verwendet:

- Winterprognose 2023/24
- Sommerprognose 2024
- Winterprognose 2024/25
- Sommerprognose 2025

Im Jahr **2024** blieb die Anzahl der in der Monatserhebung erfassten Unternehmen konstant bei 98. Allerdings berücksichtigte das StBA in seinen Schnellinformationen seit Januar 2024 zunächst „Schätzanteile“ für die nicht erfassten Unternehmen in Höhe von (aktuell) durchschnittlich 1,2 % der Beförderungsmenge und 1,9 % der Beförderungsleistung. In diesem Ausmaß unterschieden sich zunächst dann auch die Veränderungsraten, die in diesen Schnellinformationen ausgewiesen

werden, von denen der monatlichen Veröffentlichungen der „Detaillierten Statistik“. Nach der, am 21.03.2025 veröffentlichten, Revision der Schnellinformationen für den Berichtszeitraum 2024, in der die Schätzungen für 2024 durch Meldungen der Unternehmen ersetzt wurden, stimmten die Eckwerte der Schnellinfo wieder mit den Ergebnissen der „Detaillierten Statistik“ überein. Demnach ist im gesamten Jahr 2024 das Aufkommen um 0,1 % und die Leistung um 0,8 % gestiegen. Diese Veränderungsraten haben wir auf die o. a. Eckwerte für das Jahr 2023 gelegt (für die Leistung vgl. Tabelle G - 2).

Wie im Straßengüterverkehr sind auch diese Ergebnisse deutlich günstiger als im Vorjahr, obwohl sich die gesamtwirtschaftlichen Leitgrößen kaum verbessert haben. Die hiervon abhängigen wachstumsstarken Segmente werden somit nur sehr moderat angeregt. Dies trifft vor allem den Kombinierten Verkehr. Dennoch ist er gemäß der „Detaillierten Statistik“ des StBA um 2,9 % (Aufkommen) bzw. 5,4 % (Leistung) gestiegen. Diese – unerwartet kräftigen – Zunahmen müssen allerdings vor dem Hintergrund der o. a. vorjährigen Rückgänge betrachtet werden, die damit noch nicht vollständig ausgeglichen werden. Die seit Jahren anhaltenden Qualitätsprobleme haben sich nach Auskunft von Marktteilnehmern auch im Jahr 2024 nicht verbessert.

Das Plus im KV spiegelt sich in der, davon am meisten tangierten, Güterabteilung der „Sonstigen Produkte“ wider, die mit einem Aufkommensanstieg um knapp 3 % das Gesamtergebnis um 3,1 Mio. t oder 0,9 % erhöhen. Hohe Beiträge zum Gesamtergebnis entstehen auch bei den Beförderungen von chemischen Erzeugnissen (2,0 Mio. t, +6,1 %), die von dem Wiederanstieg der Produktion der Chemieindustrie angetrieben werden, sowie bei Kokerei- und Mineralölerzeugnissen (1,5 Mio. t, +3,5 %). Letzteres mag auf den ersten Blick angesichts des leicht sinkenden Absatzes von Mineralölprodukten überraschen. Der Anstieg entstand fast ausschließlich im grenzüberschreitenden Versand (+29 % bzw. +1,25 Mio. t). Hier wirkte sich ganz offensichtlich das ebenfalls außerordentlich hohe Plus der Produktenausfuhr aus (19 %, vgl. Kapitel 2.4).

Dem stehen mehrere Rückgänge gegenüber, darunter der stärkste erneut bei den Kohletransporten. Er hat sich zwar gegenüber dem ersten Halbjahr (-25 %) stark auf 12 % im Gesamtjahr abgeschwächt, drückt aber dennoch das Gesamtergebnis allein um 3,3 Mio. t oder 1 %. Im Vergleich zu 2016 (43,5 Mio. t) hat sich die Transportmenge im Jahr 2024 (23,7 Mio. t) nahezu halbiert. Ein ebenfalls bedeutender Bremseffekt (-1,8 Mio. t, -3,5 %) ging von der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" aus, und zwar ausschließlich von den Baustofftransporten (-12 %), während die Eisenerztransporte, parallel zur Stahlproduktion, im Jahr 2024 stiegen (9 %). Die Fahrzeugtransporte lagen auch nach dem Wiederanstieg im Jahr 2023 (auf 13,8 Mio. t) noch weit unter dem Stand früherer Jahre (2016 bis 2019: 16,4 bis 19,3 Mio. t). Die für 2024 erhoffte Fortsetzung der Aufholbewegung hat sich mit +2 % deutlich verlangsamt (14,1 Mio. t). Bei den Holztransporten, die in die Güterabteilung „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ fallen, schließlich war von 2015 bis 2021 eine deutliche Zunahme zu beobachten (zusammen +250 %). Sie war vor allem auf die Abtransporte von Schadholz zurückzuführen, das durch Stürme, Trockenheit und Schädlingsbefall entstand. Der Schadholzeinschlag hat sich in diesem Zeitraum von 5,5 auf 50,5 Mio. m^3 und der gesamte Holzeinschlag von 54,4 auf 83,0 Mio. erhöht.[72] Im Jahr 2022 (5 %) kamen die Orkane im Januar und im Februar („Xandra“, „Ylenia“ und „Zeynep“) hinzu. Nach einer Abschwächung im Jahr 2023 (2 %) hat sich dieses Segment im Jahr 2024 in ein hohes Minus (-22 %) gedreht. Dies korrespondierte mit dem Rückgang des

[72] Statistisches Bundesamt, Holzeinschlag 2022 bleibt mit 78,7 Millionen Kubikmetern auf hohem Niveau, Pressemitteilung 150/23 vom 14.04.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/04/PD23_150_41.html

Schadholzeinschlags um 29 % und des gesamten Holzeinschlags um 13 %.[73] Zu den Holztransporten gesellte sich in dieser Güterabteilung ein Zuwachs der Getreidetransporte (2021: +19 % oder 0,5 Mio. t), deren manchmal erratische Veränderungen (2015: 2,3 Mio. t, 2018: 1,6 Mio. t, 2021: 3,0 Mio. t) durch unvorhersehbare Faktoren (Erntemengen, EU-Interventionsmengen u. a.) zustande kommen und die sich einer Prognostizierbarkeit deshalb entziehen. Im Jahr 2024 trat hier eine leichte Minderung gegenüber dem Vorjahr ein (-0,4 %). Da die Holztransporte aber überwiegen, errechnet sich für die gesamte Güterabteilung eine hohe Abnahme um 15 % oder 2,0 Mio. t. Zusammen glichen alle diese Rückgänge die Zunahmen weitgehend aus, so dass das Aufkommen im gesamten Schienengüterverkehr lediglich um 0,3 Mio. t stieg, was dem o. a. Plus um 0,1 % entspricht.

An dieser Stelle ist noch einmal auf die Auswirkungen der Anhebung der Lkw-Maut ab dem 1. Dezember 2023 einzugehen (vgl. Abschn. 2.5). Wie bei der Kommentierung des Lkw-Verkehrs dargestellt, bedeutet das für ihn einen, auf den mautpflichtigen Kilometer bezogenen, Gesamtkostenanstieg um 8 %, was bei einer vollständigen Marktwirksamkeit nach den Modellrechnungen von Intraplan den Straßengüterverkehr um 1 % abgesenkt und den Schienengüterverkehr um 4 % angehoben hätte, weil sich Verlagerungen vom Lkw-Verkehr im Schienengüterverkehr aufgrund der Größenordnungen prozentual grundsätzlich vier Mal so stark auswirken. Jedoch war von einem wesentlich geringeren effektiven Kostenanstieg des gesamten Lkw-Verkehrs auszugehen, vor allem wegen der Verschiebungen zu ausländischen Unternehmen. Schon deshalb reduziert sich der in den Modellrechnungen errechnete Effekt. Darüber hinaus haben sich auch im Schienengüterverkehr nach den nunmehr vorliegenden Ergebnissen im Jahr 2024 die Erzeugerpreise erhöht, und zwar weniger gegenüber 2023 (4 %) als vor allem gegenüber 2022 (22 %).[74] Die tatsächliche Entwicklung im Jahr 2024 bestätigt unsere Einschätzung, dass die Mauterhöhung nur sehr geringe Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr hatte. Schließlich sind bei der Kommentierung der Entwicklung im Jahr 2024 auch noch einige angebotsseitige Effekte zu erwähnen. So führte die Vollsperrung der Strecke Frankfurt – Mannheim in fünf Monaten des Jahres 2024 (vgl. Abschn. 4.4.) auch im Schienengüterverkehr aufgrund der notwendigen Umwege zu verlängerten Transportzeiten.

Bei der Analyse der Entwicklung im Jahr **2025** ist zunächst erneut auf die Preisentwicklung einzugehen. Sie wird durch die Erhöhung der Trassenpreise beeinflusst, die die Bundesnetzagentur (BNetzA) im März 2024 ab 01.01.2025 im Rahmen des Trassenpreissystems (TPS) 2025 genehmigt hat. Im Schienengüterverkehr beträgt die Erhöhung 16 %. Inwieweit sich dadurch die Preise für Schienengüterverkehrsleistungen erhöhen werden, ist aus mehreren Gründen nach wie vor offen. Erstens sind derzeit noch Klagen anhängig. Zweitens kann nicht abgeschätzt werden, ob und in welcher Form und Höhe mögliche Förderungen durch das BMV die Trassenpreiserhöhungen 2025 und 2026 im SPFV und SGV dämpfen werden. Drittens schließlich kann die Preisgestaltung der EVU in Abhängigkeit von der Preiselastizität einzelner Nachfragesegmente differenziert werden. Aus diesen Gründen sind wir schon in unserer Winterprognose 2025 von einer lediglich leichten Erhöhung der Preise im SGV ausgegangen (vgl. Abschnitt 2.5). Im ersten Quartal sind sie sowohl gegenüber dem Vor- als auch gegenüber dem Vorjahresquartal um rund 6 % gestiegen.[75] Dies bestätigt also unsere Erwartung, die wir somit nach wie vor aufrechterhalten.

---

73 Statistisches Bundesamt, Schadholzaufkommen nimmt weiter ab: Holzeinschlag 2024 um 13,3 % gesunken, Pressemitteilung 144/25 vom 15.04.2025, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/04/PD25_144_41.html

74 Statistisches Bundesamt (Destatis), Genesis-Online, Tabelle 61311-0003

75 Statistisches Bundesamt (Destatis), Genesis-Online, Tabelle 61311-0004

Im Jahr 2025 blieb die Anzahl der in der Monatserhebung erfassten Unternehmen konstant bei 98. Seit der oben erwähnten Revision der Schnellinformationen für den Berichtszeitraum 2024 vom März 2025 stimmen die Veränderungsraten, die in den Schnellinformationen des StBA und in der „Detaillierten Statistik“ des StBA ausgewiesen werden, wieder überein. Demnach ist im Zeitraum von Januar bis Mai 2025 das Aufkommen um 2,4 % und die Leistung um 1,5 % gesunken[76]. Für die restlichen Monate lassen die Leitdaten eine etwas bessere Entwicklung erwarten. Für das gesamte Jahr erwarten wir daher für das Aufkommen einen Rückgang um 1,5 % und für die Leistung ein Minus um 1,1 %. Der Anstieg der mittleren Transportweite in den ersten fünf Monaten um 0,9 %, der sich aus den genannten Werten errechnen lässt, kam großteils durch ein hohes Plus im Mai (2,9 %) zustande, das als Ausreißer einzustufen ist. Im weiteren Verlauf des Jahres wird sich die Zunahme nach aller Voraussicht zurückbilden, so dass der Anstieg (der Transportweite) im gesamten Jahr auf 0,5 % prognostiziert wird.

Damit liegen die prozentualen Veränderungen für den Schienengüterverkehr im laufenden Jahr in der Nähe derer für den Straßengüterverkehr. Die von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängigen wachstumsstarken Segmente werden im aktuellen Jahr – wenn überhaupt - nur sehr moderat angeregt. Dies trifft vor allem den Kombinierten Verkehr. Dementsprechend ist er in den ersten fünf Monaten um 0,2 % (Aufkommen) bzw. 0,7 % (Leistung) gestiegen. Auch hier erwarten wir für das gesamte Jahr eine gewisse Verbesserung auf 0,9 % bzw. 1,5 %. Beim Vergleich mit den höheren Zunahmen, die im Jahr 2024 insbesondere bei der Leistung realisiert wurden, ist zu berücksichtigen, dass diese durch Aufholprozesse des Einbruchs im Jahr 2023 überzeichnet sind. Das leichte Plus im KV spiegelt sich in der, davon am meisten tangierten, Güterabteilung der „Sonstigen Produkte“ wider, die mit einem Aufkommensanstieg um knapp 1 % das Gesamtergebnis um 1 Mio. t erhöhen. Die einzige weitere Güterabteilung, die einen nennenswerten Wachstumsbeitrag (0,7 Mio. t) liefert, ist „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“. Deren Anstieg um 2 % entsteht allerdings nicht bei den erstgenannten, die von dem neuerlichen Rückgang der Chemieproduktion etwas gedrückt werden, sondern ausschließlich bei den dieser Abteilung zugeordneten Baustoffen. So sind die Transporte von „Zement, Kalk, gebrannter Gips“ in den ersten fünf Monaten um 34 % gestiegen.[77]

Dem stehen mehrere Rückgänge gegenüber, darunter der mengenmäßig stärkste bei „Metallen und Metallerzeugnissen“, die stark von der deutschen Stahlindustrie abhängen und sich entsprechend negativ entwickeln: diese Güterabteilung liegt zum Stand Mai 2025 bereits kumuliert bei -5 %. Für das restliche Jahr gehen wir von einem ähnlichen Verlauf aus, was im Gesamtjahr einem absoluten Rückgang von 2,5 Mio. t entspricht. Der zweistellige Einbruch der Stahlproduktion strahlt auch auf die Güterabteilung „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ aus, die im Schienenverkehr zu einem nennenswerten Teil aus Stahlschrott besteht. Deren Transporte sind in den ersten fünf Monaten um 12 % gesunken, was im Gesamtjahr weitegehend erhalten bleibt (-11 %) und das Gesamtergebnis um weitere 1,1 Mio. t drückt.

Ein ebenfalls bedeutender Bremseffekt (-1,6 Mio. t, -3,1 %) geht von der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" aus, und zwar hier sowohl von den

---

[76] Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, Mai 2025, vorläufige Ergebnisse, vom 31. Juli 2025.

[77] Es kann allerdings gemutmaßt werden, dass dieser äußerst hohe Wert durch veränderte Zuordnungen der meldenden Unternehmen zustande gekommen ist. In Mengen entspricht er 0,71 Mio. t. Im gleichen Zeitraum sind die Mengen in der Gütergruppe „Natursteine, Sand, Kies, Ton, Torf, sonst. Bergbauerzeugnisse“ um 0,83 Mio. t gesunken. Dieser Rückgang entspricht „lediglich“ 9,5 % und fällt damit weniger aus dem Rahmen. Da wir grundsätzlich die verkehrsstatistisch ausgewiesene Zahl prognostizieren, müssen wir auf diesen Ist-Zahlen aufsetzen.

Baustofftransporten als auch von den Eisenerztransporten im Zuge der rückläufigen Stahlproduktion, Auch die Kohletransporte sind weiterhin rückläufig (-0,6 Mio. t, -2,5 %), wenn auch nicht im Ausmaß der beiden Jahre davor (-11 % bzw. -12 %), was an der außergewöhnlich hohen Steinkohleverstromung im Zuge der eingebrochenen Windenergieerzeugung in den ersten vier Monaten des Jahres 2025 liegt (vgl. die diesbezüglichen Ausführungen im folgenden Unterkapitel „Binnenschifffahrt“).

Auch Land- und Forstwirtschaftliche Produkte werden im laufenden Jahr einen spürbaren Beitrag zum gesamten Rückgang beisteuern (-0,9 Mio. t, -8,3 %). Bei den Holztransporten hat sich die frühere Dynamik im Jahr 2024 in ein zweistelliges Minus gedreht, was sich im laufenden Jahr fortsetzt (Januar - Mai: -23 %). In diesem Zeitraum gehen auch die Beförderungen von Getreide ähnlich stark zurück (-24 %).

Die Gütergruppe „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ verzeichnet ebenfalls einen Rückgang gegenüber Vorjahr . Das Minus um knapp 1 % beim Aufkommen entspricht 0,4 Mio. t, Es entsteht vor allem – vice versa zur oben beschriebenen Entwicklung im Jahr 2024 – beim grenzüberschreitenden Versand. Hier ist zu erwähnen, dass bis zum aktuellen Zeitpunkt keine monatlichen Daten des BAFA zur Amtlichen Mineralölstatistik für 2025 vorliegen. Unsere Analyse und Schätzung für das Jahr 2025 basiert daher auf den Informationen der AGEB.

Die Fahrzeugtransporte liegen trotz vorübergehendem Wiederanstieg in den Jahren 2023 und 2024 (auf 14,1 Mio. t) noch weit unter dem Stand früherer Jahre (2016 bis 2019: 16,4 bis 19,3 Mio. t). Die für 2025 erwartete Fortsetzung der Aufholbewegung ist allerdings nicht nur nicht eingetreten, vielmehr zeichnet sich ein neuerlicher Rückgang ab (-2,5 %, 13,7 Mio. t).

Zusammen übersteigen die Abnahmen die Zunahmen deutlich, so dass das Aufkommen im gesamten Schienengüterverkehr im Jahr 2025 um knapp 6 Mio. t abnimmt, was dem o. a. Minus um 1,5 % entspricht.

In der Winterprognose vom März 2025 haben wir für den gesamten Schienengüterverkehr eine annähernde Stagnation des Aufkommens (-0,2 %) und ein sehr moderates Wachstum der Leistung (0,4 %) prognostiziert. Dies liegt also um knapp 1,5 Prozentpunkte über unserer jetzt aktualisierten Prognose. Wie schon mehrfach erwähnt, haben sich die Aussichten sowohl für die Gesamtwirtschaft als auch für mehrere Branchen spürbar verschlechtert. Lediglich der Kohlesektor hat sich deutlich günstiger entwickelt. Die Gesamtwirtschaft strahlt auch auf den Kombinierte Verkehr aus, für den wir jetzt ein Plus um 0,9 % (Aufkommen) bzw. 1,6 % (Leistung) erwarten (Winter: 1,6 % bzw. 2,5 %). Die Abweichungen zur Sommerprognose 2024 (+0,6 % und 1,2 %) sind noch etwas größer, was mit den Perspektiven für die meisten Wirtschaftsbereiche zu erklären ist.

In den Jahren **2026 und 2027** werden sich nach den derzeitigen Erwartungen die meisten Leitdaten deutlich günstiger entwickeln als im laufenden Jahr. Die wachstumsstarken, mehr von der Gesamtwirtschaft abhängigen Segmente werden von der entsprechenden Entwicklung des BIP und des deutschen Außenhandels stärker angetrieben als im laufenden Jahr, aber andererseits noch nicht im Ausmaß der Hochkonjunkturjahre 2013 bis 2018. Deshalb erwarten wir für den Kombinierten Verkehr ein spürbares Wachstum, das wir beim Aufkommen auf 2,6 % für 2026 und 3,2 % für 2027 und bei der Leistung auf 3,3 % bzw. 3,9 % schätzen, wobei wir davon ausgehen, dass die o. a. Qualitätsprobleme zumindest teilweise behoben werden können. Der Kombinierte Verkehr liegt damit im Jahr 2027 bereits um 9 % bzw. 17 % über dem Vorkrisenstand von 2019. Das Mengenplus in den beiden Jahren 2026 und 2027 entspricht zusammen 6,5 Mio. t.

Im gleichen Ausmaß steigen, bezogen auf das Aufkommen, die „Sonstigen Produkte“, die somit den weitaus größten Beitrag zum Gesamtergebnis liefern. Weitere expansive Effekte erwarten wir in den Abteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (1,7 Mio. t) sowie „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ (1,3 Mio. t), in der sich die anspringende Baukonjunktur auswirken sollte, sowie in letzterer zusätzlich die Chemieproduktion, die sich ebenfalls ab 2026 erholen sollte

Die Fahrzeugtransporte werden 2026 noch ein leichtes Minus verzeichnen und sich erst ab 2027 wieder erholen, liegen dann aber mit 13,7 Mio. t. noch weit unter dem o.g. Vorkrisenstand.

Der bei weitem stärkste Bremseffekt entsteht aus dem Steinkohleabsatz, der mit jeweils rund 9 % p. a. wieder stärker als im Jahr 2025 sinken sollte, weil die durch erneuerbare Energieträger substituierten Mengen absolut annähernd konstant bleiben, damit aber prozentual immer größer werden. Entsprechend stark werden die Kohlebeförderungen auf der Schiene zurückgehen (-11 % bzw. -12 % im Jahr 2026 bzw. 2027). Die beiden Jahre zusammengenommen entspricht dies einem Mengenverlust in Höhe von rund 5 Mio. t. Auch die von der Stahlproduktion abhängigen Transporte von Erzen und von Metallen werden weiterhin abnehmen, was aber eine wesentlich geringere Bedeutung für das Gesamtergebnis besitzt (1,5 Mio. t).

Saldiert überwiegen jedoch die Gewinne. Deshalb sind für den gesamten Schienengüterverkehr in den beiden kommenden Jahren moderate Zuwachsraten um 0,3 % bzw. 0,6 % (Aufkommen) und 1,1 % bzw. 1,5 % (Leistung) zu erwarten. Beim Aufkommen wird damit weiterhin lediglich ein Teil des scharfen Rückgangs im Jahr 2023 (-5 %) ausgeglichen. Somit werden hier im Jahr 2027 sowohl der Stand von 2022 um knapp 6 % als auch der annähernd gleich hohe Wert von 2019 um knapp 7 % unterschritten. Die Transportleistung wird dann nur noch knapp unter dem Niveau von 2019 (knapp -1 %), aber um rund 5 % unter dem von 2022 liegen.

3.2.4 Binnenschifffahrt

Die Binnenschifffahrt musste im Jahr 2020 einen Einbruch der Transportnachfrage um 8,3 % (Aufkommen) bzw. 9,0 % (Leistung) hinnehmen. Davon konnten im Jahr 2021 mit einem Plus um rund 4 % (beide Größen) nur rund 40 % wettgemacht werden. Diese Erholung war allerdings nur von kurzer Dauer. Denn im Jahr 2022 führten die Branchenkonjunkturen und neuerliche Niedrigwasserstände erneut zu einem kräftigen Minus um 6,5 % bzw. 8,5 %. Im Jahr 2023 hat sich dies nahezu ungebremst fortgesetzt (5,9 %, beide Größen). Diesmal war das kaum auf wasserstandsbedingte Störungen zurückzuführen, die lediglich im Oktober vorlagen, sondern auf die massiven Branchenschwächen in den Segmenten Kohle, Stahl, Bau und Chemie.

Im Jahr **2024** ist die Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr nochmals (nach den beiden o. a. Minusjahren) gesunken, nämlich um 3,7 % (Aufkommen) bzw. 1,4 % (Leistung). Zum Teil kam das durch das Hochwasser im Januar zustande. In den vier folgenden Monaten waren dagegen durchgängig Zunahmen zu beobachten, die im Juli und im Oktober aufgrund von Basiseffekten aus dem Vorjahr sogar zweistellig waren. Somit hat sich das kumulierte Ergebnis bis Oktober in ein Plus um 2,1 % bzw. 6,0 % gedreht. Da November und Dezember jedoch schwächer waren als die jeweiligen Vorjahresmonate, liegen die Ergebnisse für das gesamte Jahr etwas niedriger und zwar bei 1,2 % (Aufkommen) und 4,7 % (Leistung) gegenüber Vorjahr.

Der darin zum Ausdruck kommende spürbare Anstieg der mittleren Transportweite um 3,4 % gegenüber 2023 ist ungewöhnlich und auch überraschend. Diese Größe sinkt regelmäßig, wenn es

zu starken wasserstandsbedingten Behinderungen kommt, z. B. in den Jahren 2018 (-4,9 %) und 2022 (-2,1 %), weil dann die Transporte über kürzere Strecken erfolgen, z. B. aus den Niederlanden kommend nur bis Duisburg statt bis Mannheim, und dann auf andere Verkehrsträger umgeschlagen werden. In einigen Fällen war im folgenden Jahr eine Gegenbewegung festzustellen, z. B. im Jahr 2019 (+4,8 %). Im Jahr 2023 war das nicht der Fall, so dass die Vermutung nahe liegt, dass ein Teil des letztjährigen Anstiegs der Transportweite durch eine verzögerte Gegenbewegung erklärt werden kann. Dies wird dadurch gestützt, dass diese Zunahme in zahlreichen Güterabteilungen und Hauptverkehrsverbindungen festzustellen ist, also nicht etwa durch Strukturverschiebungen zwischen diesen Segmenten, z. B. hin zum grenzüberschreitenden Verkehr, zustande kommt.

In absoluten Zahlen entspricht die letztjährige Zunahme der Transportmenge 2,1 Mio. t. Innerhalb der Güterbereiche entsteht der für das Gesamtergebnis bedeutendste positive Effekt bei den „Chemischen Erzeugnissen“. Hier führte der Wiederanstieg der Chemieproduktion, der im Bereich der binnenschiffsaffinen Grundstoffe sogar noch überdurchschnittlich ausfiel,[78] zu einem Wachstum um 12 % oder 2,3 Mio. t. Ein weiterer, im Gesamtergebnis sichtbarer, Impuls (rund 4 % oder 1,2 Mio. t) entstand bei den Mineralölprodukten, bei denen die Binnenschifffahrt, die hier überwiegend grenzüberschreitend tätig ist, von dem hohen Ausfuhrplus profitierte.

Dem standen jedoch wie im Vorjahr die Kohlebeförderungen entgegen. Entsprechend dem bereits mehrfach dargestellten Rückgang der Steinkohleverstromung sind die Transporte nochmals drastisch um 18 % bzw. 3,3 Mio. t geschrumpft. Ein weit geringerer Bremseffekt (-1,6 Mio. t, -3 %) zeigte sich in der (anteilsstärksten) Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", die bei der Binnenschifffahrt zu über 50 % aus Baustoffen besteht. Deshalb löste die Abnahme der Bauproduktion einen Rückgang der Binnenschiffstransporte um knapp 7 % aus. Er wurde durch eine annähernde Stagnation der Eisenerztransporte lediglich abgeschwächt. In allen anderen Güterabteilungen waren geringere Veränderungen zu beobachten. Darunter haben die „Sonstigen Produkte“, die die Containerverkehre auf dem Rhein enthalten, über längere Zeit stiegen (2017/13: 3,3 % p. a.) und mit einem Anteil von 8 % (2021) ein nicht mehr vernachlässigbares Niveau erreicht hatten, nach zwei Jahren mit zweistelligen Einbußen einen spürbaren Wiederanstieg um knapp 7 % verbucht.

Seit unserer Sommerprognose 2024 wird auch der Kombinierte Verkehr (KV) der Binnenschifffahrt, analog zu dem der Eisenbahnen, als Prognosegegenstand einbezogen. Dessen absolute Höhe (2023: 16,2 Mio. t und 4,6 Mrd. tkm) ist nicht weit entfernt von derjenigen der o. a. „Sonstigen Produkte“ (12,0 Mio. und 3,1 Mrd. tkm). Die Veränderungsraten beider Größen liegen noch näher beieinander: In 11 der 13 Jahre seit 2011, als die aktuelle Gütersystematik („NST 2007“) eingeführt wurde, bis 2023 betrug die Differenz weniger als +/-2 Prozentpunkte. Im Jahr 2024 ist der Kombinierte Verkehr der Binnenschifffahrt um 3,3 % (Aufkommen) bzw. 4 % (Leistung) gestiegen. Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ist das sehr überraschend und kann wohl am ehesten als ein Aufholen der zweistelligen Verluste der Jahre 2022 und 2023 interpretiert werden.

Von den Hauptverkehrsverbindungen kam der (dominierende) grenzüberschreitende Empfang im Jahr 2024 wegen der stark rückläufigen Kohleimporte nur auf ein Minus (-1 %). Der Binnenverkehr (knapp1 %) wird von den Baustofftransporten gebremst. Der Versand stieg etwas stärker (knapp 3 %), was hier durch die o. a. Exporte von Mineralölprodukten zustande kommt.

---

78 Die Produktion von anorganischen und von organischen Grundstoffen legte im Jahr 2024 um 7 % bzw. 8,5 zu, die gesamte Chemieproduktion (ohne Pharma) dagegen nur um 4 %.
https://www.vci.de/ergaenzende-downloads/kennzahlentabelle-pk-2024.pdf

Für das Jahr **2025** liegen derzeit Daten für die Monate Januar bis April vor. In diesem Zeitraum ist die Binnenschifffahrt gesunken, nämlich um 3,0 % (Aufkommen) bzw. 4,0 % (Leistung). Während die Zahlen im Januar noch positiv waren, verschlechterten sich diese zunehmend. Im April gab es schließlich eine ausgeprägte Niedrigwasserphase, die ein deutliches Minus nach sich zog und den Rückgang im gesamten Zeitraum verursachte. Weil das Minus im April bei der Leistung, wie häufig in derartigen Situationen, sehr viel höher (-14 %) ausfiel als beim Aufkommen (-8,7 %), entstand auch die erwähnte Abweichung zwischen den beiden Größen in der Summe der vier Monate. In den letzten Juni-Wochen gab es noch einmal niedrige Pegelstände, ansonsten waren bis zum aktuellen Zeitpunkt keine weiteren wasserstandsbedingten Störungen zu beobachten. Für das gesamte Jahr erwarten wir jetzt unter der Annahme, dass es auch im restlichen Verlauf keine wesentlichen Behinderungen gibt, dass sich das Minus auf jeweils 1,5 % (Aufkommen und Leistung) zurückbildet. Die Übereinstimmung zwischen den beiden Größen ist darauf zurückzuführen, dass die mittlere Transportweite bei einem störungsfreien Verlauf voraussichtlich etwas zunehmen sollte.

In absoluten Zahlen entspricht die Abnahme der Transportmenge 2,7 Mio. t. Innerhalb der Güterbereiche entsteht der für das Gesamtergebnis bedeutendste Effekt in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", die etwa ein Viertel des Aufkommens ausmacht. Bei der Binnenschifffahrt besteht das Aufkommen dieser Gütergruppe zu über 50 % aus Baustoffen. Diese Güterabteilung geht nach unserer Schätzung im Gesamtjahr 2025 allein schon um 2,6 Mio. t (6 %) zurück, was vor allem auf die schwache Baukonjunktur, aber auch die rückläufigen Erztransporte durch die negative Entwicklung bei der Rohstahlproduktion zurückzuführen ist. Bis April 2025 lag der Rückgang bereits bei -13 %. Für den weiteren Jahresverlauf nehmen wir an, dass sich die Baustoffe besser entwickeln und das Minus etwas abschwächen.

Der zweitgrößte Bremseffekt kommt 2025 aus den „Chemischen Erzeugnissen“, die im Vorjahr aufgrund des Wiederanstiegs der Chemieproduktion, insbesondere im Bereich der Grundstoffe noch zweistellig gestiegen waren. Im ersten Halbjahr 2025 ist die Chemieproduktion laut Branchenbericht[79] um 2,7 % gegenüber Vorjahreszeitraum zurückgegangen. Aufkommen und Leistung liegen in dieser Gütergruppe bis April 2025 entsprechend bei -2 % und -3 %. Für das Gesamtjahr nehmen wir einen Rückgang in annähernd gleicher Höhe an, entsprechend reduziert sich das Aufkommen um 0,5 Mio. t.

Eine positive Entwicklung ist im Jahr 2025 hingegen bei den Kohlebeförderungen zu beobachten: während entsprechend dem bereits mehrfach dargestellten Rückgang der Steinkohleverstromung im letzten Jahr ein Minus um 18 % bzw. 3 Mio. t verzeichnet wurde, stiegen die Kohletransporte von Januar bis April um 9 % gegenüber Vorjahreszeitraum. Dies lag daran, dass aufgrund starker Rückgänge bei der Stromerzeugung aus Windenergie hier stattdessen Steinkohle eingesetzt werden musste. So berichtet die AG Energiebilanzen ihn ihrem Quartalsbericht[80], dass bezogen auf das erste Halbjahr der Einsatz von Steinkohle zur Stromerzeugung um 23 % stieg, während sich der Absatz an die Eisen- und Stahlindustrie um knapp 12 % verringerte. Da davon auszugehen ist, dass sich der Einsatz von Steinkohle zur Stromerzeugung im zweiten Halbjahr wieder auf bzw. unter Vorjahresniveau bewegen wird und weiterhin keine positiven Impulse aus der Stahlindustrie kommen werden, erwarten wir für das Jahr 2025 insgesamt ein Plus von 5 % beim Aufkommen (knapp 1 Mio. t).

---

79 https://www.vci.de/ergaenzende-downloads/chemiebarometer.pdf

80 https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/quartalsbericht_q2_2025.pdf

Aus der für die Binnenschifffahrt zweitgrößten Abteilung, Kokerei- und Mineralölerzeugnisse, die hier fast ausschließlich aus Mineralölprodukten besteht, kommt im laufenden Jahr wenig Dynamik. Für das Aufkommen erwarten wir, auch auf Basis der Ist-Werte für die ersten vier Monate (-3 %) einen leichten Rückgang -1 %), der bei der Leistung etwas höher ausfällt (-2 %).

Die Gütergruppe Metalle und Metallerzeugnisse, die stark von der (deutschen) Stahlproduktion abhängt, wird nach einem deutlichen Plus im Vorjahr im Jahr 2025 annähernd stagnieren.

Für alle anderen Güterabteilungen sind geringere Veränderungen zu erwarten, die sich zwischen -0,6 und +0,6 Mio. t bewegen.

Der Kombinierte Verkehr der Binnenschifffahrt ist bis April 2025 beim Aufkommen um 1,3 % gestiegen, bei der Leistung dagegen um 2,2 % gesunken. Hier entstand die Abweichung nicht nur im wasserstandsgeprägten April, sondern in allen vier Monaten sowie auch annähernd gleichermaßen im Versand und im Empfang. Gründe hierfür sind derzeit nicht zu erkennen. Wir gehen davon aus, dass sich das normalisiert und setzen für das gesamte Jahr ein Plus von 3,4 % (Aufkommen) bzw. 2,8 % (Leistung) an.

Von den Hauptverkehrsverbindungen wird der grenzüberschreitende Empfang im laufenden Jahr von den steigenden Importen von Kohle und Mineralölprodukten angetrieben, aber von einigen anderen bedeutenden Segmenten, v.a. „Erze, Steine und Erden…“ gedämpft. Saldiert gleicht sich das annähernd aus, so dass alle vier Hauptverkehrsverbindungen sehr ähnlich verlaufen und um 1 % bis 3 % sinken.

In der Winterprognose vom März 2025 haben wir für die Binnenschifffahrt ein weniger deutliches Minus prognostiziert (-1,5 % beim Aufkommen und -0,8 % bei der Leistung). Die Abweichung zum jetzt zu schätzenden Ergebnis liegen vor allem in den Gütergruppen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ und „Chemische und Mineralerzeugnisse“ die in den ersten Monaten deutlich schlechter liefen und somit das unvorhergesehene Plus bei der Kohlebeförderung nicht ausgleichen konnten.

In den Jahren **2026 und 2027** ist nach dem Ausnahmejahr 2025 für die Kohletransporte entsprechend dem Steinkohleabsatz und hier vor allem an die Kraftwerke (vgl. Abschn. 2.4) wieder mit einem weiteren deutlichen Rückgang zu rechnen. Die absoluten Mengenverluste fallen mit 2,4 bzw. 2,6 Mio. t p. a. etwas geringer aus als 2024 (3,3 Mio.). Zudem sind sie deutlich geringer als in den Jahren von 2017 bis 2020, in denen sich die Transportmenge von 34 auf 17 Mio. t halbiert hat (-16 % p. a.). Da die Bezugsbasis aber immer kleiner wird, erhöht sich die Veränderungsrate von 15 % im Jahr 2026 auf 19 % im Jahr 2027. In diesen beiden Jahren zusammen sinken die Kohletransporte um 5 Mio. t, was das Gesamtaufkommen um 3 % nach unten zieht. Ein gegenläufiger Effekt entsteht in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", deren Transporte von der insbesondere im Jahr 2026 wieder deutlich expandierenden Baukonjunktur und auch der sich langsam stabilisierenden Stahlproduktion profitieren sollten. Deshalb ist hier ein leichtes Plus (0,8 % für 2026 und 0,4 % für 2027) zu erwarten, das immerhin 0,5 Mio. t entspricht. Der KV sollte erneut leicht zunehmen.

Insgesamt resultiert aus alledem ein ähnliches Minus wie im Jahr 2025, nämlich um 1,3 % bzw. 1,5 % (2026 bzw. 2027 Aufkommen) bzw. um jeweils knapp 1 % p. a. (Leistung). Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau im Jahr 2027 um 19 % bzw. 18 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2027 aller Güterverkehrsträger dar. Am Rande sei daran erinnert, dass das Aufkommen der Binnenschifffahrt vor der Finanzkrise bei fast 250 Mio. t (2008) lag, dagegen derzeit (2025) bei voraussichtlich knapp 170 Mio. t.

3.2.5 Rohrleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten. Bei diesem Verkehrsträger waren die Verläufe in den Jahren 2020 und 2021 nicht sehr von der Pandemie betroffen. Wichtiger für das Verständnis der aktuellen Entwicklung ist diejenige im Jahr 2022. Hier sind die Rohöleinfuhren aus Russland um 11 % gesunken. Sie wurden ersetzt durch Importe, die entweder direkt über deutsche (v.a. Wilhelmshaven) oder aber über andere europäische Seehäfen (v.a. Rotterdam, Marseille, Triest) nach Deutschland transportiert werden.[81] In beiden Fällen werden sie von den Häfen per Pipeline in die deutschen Raffinerien befördert. Somit reduzierte sich der gesamte Durchsatz durch den Ersatz von russischem Rohöl nicht. Deshalb haben der Pipelinedurchsatz um 9 % und die Leistung um knapp 13 % zugenommen. Daten zu den einzelnen Pipelines sind schon seit Jahren nicht mehr verfügbar. Zu dem Anstieg der mittleren Transportweite haben die Verschiebungen weg von der in Russland beginnenden Drushba-Leitung, die in Deutschland nur über 26 km verläuft, hin zu längeren Pipelines maßgeblich beigetragen.

Im Jahr **2023** ist der Mineralölproduktenabsatz bei Rohbenzin spürbar gesunken (-5 %, vgl. Abschn. 2.4). Im Außenhandel erhöhte sich der Importsaldo um über 3 Mio. t, so dass die Raffinerieproduktion deutlich stärker abnahm (-10 %). Die Rohöleinfuhr schrumpfte sogar nochmals kräftiger (13 %), weil anteilig mehr (Recycling-)Produkte eingesetzt wurden. Die in Pipelines transportierte Menge hat annähernd im gleichen Ausmaß abgenommen, nämlich um 12 %. Die Leistung hat sich dagegen nur um gut 2 % vermindert. Wie im Vorjahr ist der Anstieg der mittleren Transportweite um 11 % vor allem im grenzüberschreitenden Empfang festzustellen (14 %, Binnenverkehr 4 %). Offensichtlich haben weitere Verschiebungen hin zu (in Deutschland) längeren Leitungen stattgefunden.

Im Jahr **2024** ist der Mineralölproduktenabsatz nochmals, wenn auch nur leicht gesunken (-0,5 %). Jedoch nahmen die Ausfuhren um über 20 % zu und die Einfuhren ebenfalls zweistellig ab, Raffinerieproduktion und Rohöleinfuhr verbuchten klare Zunahmen um jeweils knapp 10 %. In diesem Ausmaß erhöhte sich somit auch der Pipelinedurchsatz mit rund 10 %. Erneut weicht die Entwicklung der Transportleistung von derjenigen der Menge ab, mit rund 6 %, anders als in den beiden Vorjahren, nach unten.

Für das Jahr **2025** liegen statistische Daten zur Beförderung von Rohöl in deutsche Raffinerien bis einschließlich Mai vor. Demnach hat sich das Aufkommen um 7,7 % und die Leistung um 9,3 % gegenüber Januar bis Mai 2024 verringert. Da uns für 2025 noch keine AMS-Daten von Seiten des BAFA vorliegen, können wir unsere Schätzung für 2025 nicht auf entsprechende Daten zum Inlandsabsatz von Mineralölprodukten sowie zur Rohöleinfuhr stützen. Allerdings liegen für die wichtigsten Größen Daten seitens der AG Energiebilanzen (AGEB) für die ersten beiden Quartale vor.[82] Auf deren Basis nehmen wir für den Mineralölproduktenabsatz im Jahr 2025 ein leichtes Plus an (1,7 %, Hj.1: 2,9 %). Für die deutsche Raffinerieproduktion erwarten wir jedoch einen Rückgang um 2,6 % (Hj. 1: -8,2 %), weil sich der Außenhandel mit Mineralölprodukten gegenläufig zum Vorjahr entwickelt, die Einfuhren also deutlich zu- und die Ausfuhren ebenso kräftig abnehmen. Die Rohöleinfuhren (Jan. – Mai: -10,7 %) werden im gleichen Ausmaß sinken wie die Raffinerieproduktion. Deshalb wird sich der Rückgang in den Pipelines im gesamten Jahr 2025

---

81 Eine Ausnahme bildet lediglich Öl aus der Nordsee, das teilweise von der Bohrinsel direkt via Pipeline, also nicht mit Seeschiffen nach Deutschland transportiert wird.

82 https://ag-energiebilanzen.de/presse/berichte/?from=2025&to=2025&arciv=0

gegenüber den ersten Monaten deutlich abschwächen auf gut 4 % (Aufkommen und Leistung). Offensichtlich sind die Verschiebungen zwischen den einzelnen Leitungen, die in den letzten drei Jahren zu drastischen Sprüngen der mittleren Transportweite führten, zu einem Ende gekommen.

Sowohl in der Winterprognose vom März 2025 (-0,9 %) als auch in der Sommerprognose 2024 (1,1 %) haben wir höhere Veränderungen der Durchsatzmenge erwartet. Die erhebliche Abweichung zum jetzt erwarteten spürbaren Minus entsteht nicht durch den Produktenabsatz, der vergleichsweise zutreffend prognostiziert wurde. Vielmehr liegt die Ursache zum wiederholten Mal in der o. a. erratischen Entwicklung des Außenhandels, dessen Bewegungen in den letzten Jahren häufig nicht zu erklären sind.

Für die Entwicklung in den Jahren **2026 und 2027** gehen wir von jeweils rückläufigen Rohöleinfuhren aus (-1 % p. a.). Dies sollte dann in gleicher Höhe auch für den Pipelinedurchsatz gelten. Verschiebungen zwischen den Leitungen kommen in „normalen Zeiten“ auch durch Sondereinflüsse (Betriebsstörungen, Wartungsarbeiten in einzelnen Raffinerien u.v.m.) zustande, die sich einer Prognostizierbarkeit weitgehend entziehen. Deshalb nehmen wir auch jetzt für die Jahre 2026 und 2027 eine Konstanz der Transportweite (in den beiden Hauptverkehrsverbindungen) an, so dass die Leistung im Ausmaß des Aufkommens sinkt. Das Vorkrisenniveau wird 2027 dann um 8 % (Aufkommen) bzw. um 2 % (Leistung) unterschritten. Allerdings ist dieser Vergleich bei den Pipelines, die von der Pandemie kaum tangiert wurden, weniger aussagefähig als bei den anderen Verkehrsträgern.

3.2.6 Luftfracht

Für das Jahr **2025** wird eine Steigerung von 1,0 % auf 4,825 Mio. t im Luftfrachtverkehr prognostiziert. Dieses setzt sich aus einer Steigerung von 1,1 % auf 2,375 Mio. t beim grenzüberschreitenden Versand und einer Steigerung von 1,0 % auf 2,227 Mio. t beim grenzüberschreitenden Empfang im Vergleich zum Vorjahr zusammen.

Dem Binnenverkehr, wie bereits in der vorangegangenen Mittelfristprognose erwähnt, wird nur eine unmaßgebliche Bedeutung zukommen.

Für die Jahre **2026** und **2027** wird aufgrund der weltwirtschaftlichen Erholung eine Gesamtsteigerung im Luftfrachtverkehr von 1,1 % bzw. 1,7 % erwartet.

Durch die Volatilität im Welthandel und der u. a. unsicheren Zollpolitik der USA kommt es in den kommenden Jahren beim Export zu geringeren Steigerungsraten von 1,1 % bzw. 1,3 % als beim Import 1,0 % bzw. 2,2 %, welcher durch den immer größeren E-Commerce Handel getrieben wird.

3.2.7 Seeverkehr

Der Seeverkehr über die deutschen Seehäfen verbuchte im Pandemiejahr 2020 aufgrund der Abschwächung des Welthandels ein Minus um 6 % und fiel damit auf den Stand von 2010 zurück. Im Jahr 2021 hat eine klare Aufholbewegung stattgefunden, auch wenn sich die Dynamik vor allem aufgrund der massiven Engpässe in den weltweiten Lieferketten abgeschwächt hat. Im gesamten Jahr ist der Umschlag um 4,7 % gestiegen, womit 70 % des vorjährigen Einbruchs wettgemacht wurden. Im Jahr 2022 wurde der Seeverkehr von mehreren Sonderfaktoren geprägt, vor denen die üblichen Einflussgrößen an Wirkung verloren. Erstens brach der Verkehr mit Russland,

auf den im Jahr 2021 knapp ein Zehntel des Umschlags entfiel,[83] um exakt die Hälfte ein. Zweitens entstand durch die Substitution von russischem Rohöl, das weit überwiegend per Pipeline nach Deutschland befördert wurde, durch Herkunftsländer, deren Lieferungen über deutsche Seehäfen nach Deutschland gelangen, für letztere ein Mehrverkehr. Drittens hatten sich damals die Importe von Steinkohle massiv erhöht. Diese beiden erheblichen Zunahmen konnten die vorgenannten Einbußen aber nur abschwächen. Der Gesamtumschlag ist deshalb spürbar um 3,5 % gesunken.

Im Jahr **2023** wurde der Seeverkehr erstens von den verschlechterten wirtschaftlichen Aussichten gebremst, insbesondere von der Abschwächung im deutschen Außenhandel. Zweitens wirkte hier noch der Verkehr mit Russland nach, der in den ersten Monaten des Jahres 2022 noch nicht weggebrochen war und deshalb im (gesamten) Jahr 2023 um 87 % oder knapp 12 Mio. t gesunken ist (alle Güterarten). Drittens waren nach Angaben des Verbands spürbare Verlagerungen von Feederverkehren in der Ostsee von deutschen Häfen nach Danzig festzustellen. Aus diesen Gründen ist der Seeverkehr im Jahr 2023 um weitere 4,2 % geschrumpft.

Im Jahr **2024** ist die erwartete Belebung des deutschen Außenhandels ausgeblieben. Dennoch ist der Containerverkehr um beachtliche 6,3 % gestiegen.[84] Der Zuwachs erstreckte sich fast ausschließlich auf den Verkehr mit Europa (+15 %), während der mit Nordamerika und Asien zurückging. Der starke Anstieg des erstgenannten deutet darauf hin, dass er mehrheitlich durch (Rück-) Verlagerungen von Verkehren ausländischer Seehäfen an der Nord- bzw. der Ostsee zustande gekommen ist. Absolut ist der Containerverkehr im gesamten Jahr um über 6 Mio. t gestiegen. Die Entwicklung in den Güterabteilungen „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ (+25 % bzw. 5 Mio. t) und „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ (-5 % bzw. -1,8 Mio. t) sind mit wirtschaftlichen Einflüssen nicht zu erklären. Dennoch verbleibt saldiert ein beachtlicher expansiver Effekt um über 3 Mio. t.

Bei den Massengütern ist der Umschlag von Kohle nochmals um gut 5 % zurückgegangen, was somit schon prozentual unter dem Minus des Vorjahres (-35 %) liegt. Zudem nimmt die Bedeutung für das Gesamtergebnis mit den stark sinkenden Mengen spürbar ab, so dass der absolute Rückgang im vergangenen Jahr mit etwa 0,4 Mio. t gegenüber dem von 2023 (4,1 Mio. t) fast vernachlässigbar ist. Bei Rohöl führt das unerwartet starke Plus der gesamten Einfuhren beim Seegüterumschlag zu einem nochmaligen Anstieg um 11 % oder fast 3 Mio. t, obwohl die gravierenden (expansiven) Auswirkungen der Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern auf den Seeverkehr im Jahr 2023 abgeschlossen worden sein dürften.

Das in Pipelines beförderte Erdgas wird statistisch nicht erfasst. Als russisches Erdgas zum großen Teil durch andere Herkunftsländer ersetzt wurde, wurden deren Lieferungen zumindest zum Teil, z. B. Flüssiggas aus USA, nicht per Pipeline, sondern per Seeschiff nach Deutschland befördert. Dies stellte für die Seehäfen quasi einen Neuverkehr dar. Die Mengen im Gesamtjahr 2022 beliefen sich lediglich auf 0,3 Mio. t, was im folgenden Jahr schon allein im Januar erreicht wurde. Im gesamten Jahr 2023 sind 4,8 Mio. t umgeschlagen worden. Hier war es am Jahresanfang 2024 sehr schwer, den weiteren Anstieg abzuschätzen. Die nach Kriegsausbruch geplanten Kapazitäten der Flüssiggasterminals haben einerseits erhebliche Zuwächse erwarten lassen. Andererseits war es rasch offensichtlich, dass diese nicht sofort benötigt werden. Tatsächlich stieg der Umschlag lediglich auf knapp 5 Mio. t und somit nur um 4 %. In der gesamten Güterabteilung „Kohle,

---

83 Statistisches Bundesamt, Russland war 2021 größter Handelspartner deutscher Seehäfen, Pressemitteilung N 013/22 vom 08.03.2022, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/03/PD22_N013_463.html

84 Nach der Transportmenge, nicht der Zahl der Container (4,9 %)

Rohöl, Erdgas“ überwogen die expansiven Effekte bei Rohöl bei Weitem, so dass deren Umschlag um knapp 7 % oder 2,6 Mio. t stieg.

Ein nennenswerter Rückgang war bei Mineralölprodukten festzustellen (-13 % bzw. 2 Mio. t). Sie werden in Seehäfen mehrheitlich im Empfang umgeschlagen, bei dem sich die stark sinkenden Einfuhren dieser Güter bemerkbar machten. In gleicher Höhe sind die Transporte von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und von Metallen zurückgegangen. Saldiert überwogen dennoch die Zunahmen, und zwar deutlich. Für den Gesamtumschlag ergibt sich ein Anstieg um 2,5 % bzw. 6 Mio. t.

Auch im Jahr **2025** wird die erwartete Belebung des deutschen Außenhandels weiterhin ausbleiben. Dennoch ist der Containerverkehr in den ersten fünf Monaten um insgesamt 9 % gegenüber Vorjahreszeitraum gestiegen.[85] Das Plus sollte im weiteren Verlauf weitgehend erhalten bleiben, auch wenn es sich zunehmend abschwächen wird. Insgesamt gehen wir für das Jahr 2025 von einem Anstieg im Containerverkehr um 3,7 % aus, was knapp 3 Mio. t entspricht.

Bei den Massengütern ist bei Kohle mit einem weiteren Rückgang zu rechnen. Bis Mai 2025 nahm der Umschlag um lediglich 1,5 % gegenüber Vorjahreszeitraum ab, was deutlich unter den o.g. Minderungsraten der letzten beiden Jahre liegt. Bei Rohöl ist das Minus in den ersten fünf Monaten mit 4,3 % hingegen stärker ausgeprägt. Dies könnte daran liegen, dass die auf den Seegüterumschlag expansiv wirkenden Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern nunmehr endgültig abgeschlossen sind, so dass dieser jetzt wieder wie die Gesamteinfuhren verläuft, d. h. abnimmt. Bei Erdgas war es am Jahresanfang sehr schwer, den weiteren Verlauf abzuschätzen. So lagen in den ersten drei Monaten 2025 die Erdgaseinfuhren jeweils bei rund 0,3 Mio. t und somit unter den jeweiligen Monaten des Vorjahres. Ab April änderte sich das Bild schlagartig: im April und Mai schnellten die Einfuhren auf jeweils rund 0,6 Mio. t hoch und lagen somit nicht nur deutlich höher als in den ersten Monaten 2025, sondern auch als in den Vergleichsmonaten 2024 (0,4 bzw. 0,5 Mio. t, +30 %). Dies liegt an der Inbetriebnahme des zweiten Terminals in Wilhelmshaven im Mai 2025. Für die Folgemonate liegen noch keine verkehrsstatistischen Daten vor. Jedoch weisen Pressemeldungen auf deutlich erhöhte Flüssiggas-Einfuhren über deutsche Seehäfen in den Monaten Mai, Juni und auch Juli hin.[86] Für unsere Schätzung für den restlichen Jahresverlauf gehen wir von durchschnittlich rund 0,5 Mio. t monatlich aus, was wiederum deutlich über den Vorjahresmonaten liegt. In der gesamten Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ überwiegen somit die expansiven Effekte beim Erdgas deutlich und führen zu einem Plus von 12 % gegenüber Vorjahr (+5,1 Mio. t).

Die Entwicklung in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ verlief im ersten Quartal 2025 sehr positiv (+8 % gegenüber Vorjahresquartal), schwächte sich dann bis Mai aber etwas ab (+4 % gegenüber Januar-Mai 2024). Wegen der eher schlechten Perspektiven für die Baubranche und die Stahlindustrie bis Ende des Jahres gehen wir insgesamt von einer deutlich schlechteren Entwicklung in den Monaten ab Mai aus und für das gesamte Jahr von einem Minus von 5 %, was einem Rückgang von 1,5 Mio. t entspricht.

---

85 Nach der Transportmenge, nicht der Zahl der Container

86 vgl. z. B. https://www.tagesschau.de/inland/regional/lng-deutschland-importiert-so-viel-fluessiggas-wie-noch-nie,lng-148.html vom 05.08.2025

Die Gütergruppe „Metalle und Metallerzeugnisse“ liegt bis Mai 2025 bereits knapp 8 % unter Vorjahreszeitraum. Da bis Jahresende keine Erholung der Rohstahlproduktion in Sicht ist, erwarten wir hier ein Minus von knapp 10 %.

In den meisten anderen Güterabteilungen zeichnen sich keine nennenswerten Veränderungen ab. Für die Einfuhren von Mineralölprodukten, die in vielen Jahren heftige und schwer vorhersehbare Veränderungen zeigen, haben wir für das laufende Jahr ein leichtes Plus und danach eine Konstanz unterstellt (vgl. Abschn. 2.4), was somit auch für den Umschlag dieser Güter gilt. Daraus ergibt sich für den Gesamtumschlag 2025 aufgrund der expansiven Effekte bei Erdgas sowie Containern ein Zuwachs von 1,9 % gegenüber Vorjahr.

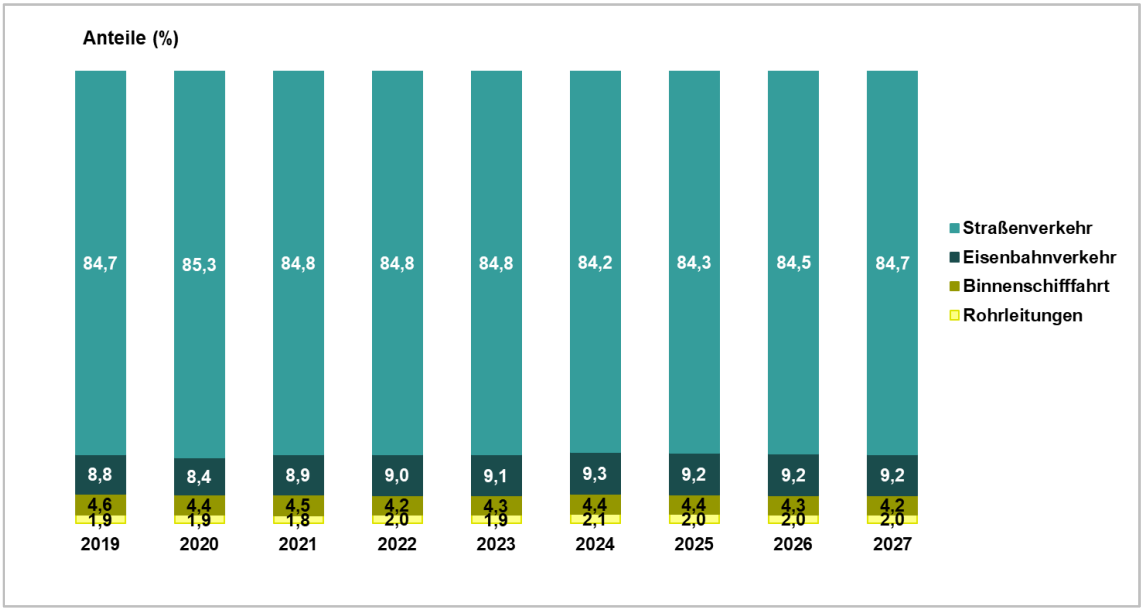
In den Jahren **2026 und 2027** wird für den deutschen Außenhandel eine höhere Dynamik (jeweils Wachstumsraten zwischen 1,3 % und 2,3 % p. a. bei Exporten und Importen) erwartet als für 2025. Deshalb sollte dann auch der interkontinentale Containerverkehr allmählich auf die frühere Dynamik zurückfinden, nachdem im laufenden Jahr vor allem der innereuropäische Verkehr für das überraschende Plus verantwortlich ist. Ein Plus um knapp 4 % p. a. bedeutet einen Mengenanstieg um jeweils rund 3 Mio. t. Durch die anspringende Baukonjunktur und die gesamtwirtschaftliche Belebung ab 2026 kommt es in den Gütergruppen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ sowie „Maschinen, langlebige Konsumgüter“ zu leichten Anstiegen. Bei den Massengütern ist hingegen erneut mit spürbaren Bremseffekten insbesondere im Kohlesektor zu rechnen. Zudem dürften die expansiven Impulse bei Erdgas im Jahr 2026 auslaufen. Schließlich sollte der Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen seinen seit 2015 fallenden Trend fortsetzen. Diese dämpfenden Effekte gleichen große Teile des Wachstums des Containerverkehrs aus, so dass für den Gesamtumschlag ein lediglich moderater Anstieg in Höhe von rund 1 % p. a. verbleibt. Damit wird das Vorkrisenniveau (290 Mio. t) auch im Jahr 2027 noch um 3 % verfehlt. Der Höchststand, der vor der Weltwirtschaftskrise erreicht wurde (317 Mio. t, 2008), ist deutlich weiter entfernt (11 %).

3.2.8 Modal Split

Nach den bisherigen Ausführungen zu den einzelnen Güterverkehrsträgern wird im Folgenden die sich daraus ergebende Entwicklung des Modal Split beschrieben. Die Darstellung beschränkt sich auf die vier Landverkehrsträger, weil die Ausweisung der exterritorial erbrachten Transportleistung des Seeverkehrs nicht sinnvoll und die Luftfracht zahlenmäßig nicht sichtbar ist.

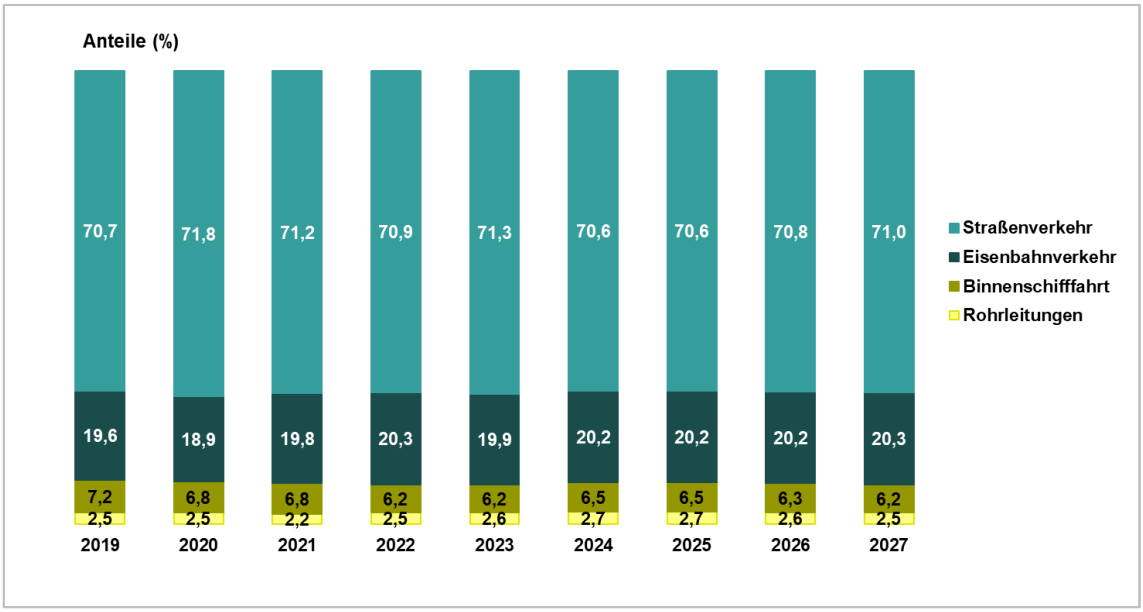
Die Darstellung zeigt zunächst, dass im Jahr 2020 der Straßengüterverkehr sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Leistung deutliche Marktanteile gewonnen hat. Bei allen anderen Verkehrsträgern wurden die Auswirkungen der Pandemie durch erhebliche Rückgänge bei Massengütern, allen voran Kohle, massiv verstärkt, so dass sie überdurchschnittliche Minusraten einfuhren und Anteile an den Lkw-Verkehr verloren. Im Jahr 2021 war das Gegenteil der Fall. Aufgrund der höheren Verluste im Vorjahr war auch das Aufholpotenzial vor allem beim Eisenbahnverkehr deutlich höher, so dass er erheblich stärker wuchs als der Straßenverkehr und Anteile zurückgewann. Im Jahr 2022 hat sich das fortgesetzt. Im Vergleich der Jahre 2019 und 2022 haben der Lkw-Verkehr und die Eisenbahnen Anteile gewonnen, wobei die Transportleistung hier die aussagefähigere Größe ist. Die Binnenschifffahrt und die Rohrleitungen mussten Anteilsverluste hinnehmen.

Abbildung G - 1 Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G - 2 Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Im Jahr **2023** ist die Transportleistung der Eisenbahnen etwas stärker gesunken als die des gesamtmodalen Verkehrs, so dass sie Anteile an den Straßenverkehr abgeben mussten. Die der beiden anderen Verkehrsträger blieben annähernd konstant. Im Jahr **2024** bildete sich das zum großen Teil wieder zurück. Beim Aufkommen fand das in diesen beiden Jahren nicht statt, weil der Straßengüterverkehr hier von der Krise der Bauwirtschaft zusätzlich gebremst wurde, so dass sich die Veränderung nicht mehr von der des Schienengüterverkehrs unterscheidet.

Ab dem Jahr **2025** sind die Verläufe wesentlich ruhiger als in den fünf Jahren zuvor. Insbesondere ab **2026** erhöht sich der Anteil des Straßenverkehrs moderat, unter anderem weil die Bauwirtschaft wieder wächst. Derjenige der Eisenbahnen bleibt weitgehend konstant. Hier werden die Zunahmen in wachstumsstarken Bereichen wie dem Kombinierten Verkehr durch Abnahmen in manchen Massengutbereichen ausgeglichen. Erstere fallen zudem schwächer aus als in früheren Jahren, was maßgeblich zu dem genannten Ergebnis beiträgt. Auch in längerfristiger Sicht ist infolge des Gewichts der Massengüter ein unterproportionaler Anstieg des Marktanteils des Schienengüterverkehrs zu prognostizieren.[87] Unabhängig davon ist ein Anstieg auf die verkehrspolitisch gesetzte Zielmarke in Höhe von 25 % im Jahr 2030 aus gutachterlicher Sicht mit dieser geringen Dynamik nach wie vor nicht erreichbar.

Bei der Binnenschifffahrt überwiegen grundsätzlich die wachstumsschwachen bzw. sogar rückläufigen Segmente die wenigen wachstumsträchtigen bei Weitem, so dass ihre Anteile abnehmen. Im Jahr 2023 wurde der Rückgang allerdings unterbrochen, weil das Ergebnis des Jahres 2022 von Niedrigwasserständen stark gedrückt wurde. Der Vergleich von 2024 und 2027 mit 2021 oder auch 2019 macht die Anteilsverluste deutlicher. Die Marktanteile der Rohrleitungen nehmen wegen des schrumpfenden Mineralölsektors langfristig leicht ab, allerdings wird dies in mehreren Jahren des Betrachtungszeitraums durch die erwähnten Sondereffekte überlagert.

---

87 vgl. BMDV, Der Verkehr in Deutschland wird zunehmen, Pressemitteilung vom 24.10.2024, Zentrale Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040 von Intraplan / Trimode, https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/091-bmdv-legt-umfassende-verkehrsprognose-2040-vor.html

3.2.9 Transportintensität

In Abbildung G - 3 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Die Darstellung beginnt im Jahr 1995, weil die Entwicklung in den ersten Jahren nach der Vereinigung Deutschlands von den dadurch ausgelösten Sondereffekten und Strukturbrüchen geprägt war. Die Transportintensität war im Rahmen der Berichterstattung zur nachhaltigen Entwicklung von Beginn an einer der sog. **„**Nachhaltigkeitsindikatoren**"**. Mit der Umstellung des Indikatorensets ab dem Bericht 2016 wurde diese Größe zwar aufgegeben. Dennoch stellt sie nach wie vor eine aufschlussreiche Kennziffer zur verkehrs- und umweltpolitischen Beurteilung der Güterverkehrsentwicklung dar.

Im Zeitraum von **1995 bis 2007** ist die Transportleistung (51 %) stärker gewachsen als das BIP (21 %), die Transportintensität also, von wenigen Einzeljahren abgesehen, gestiegen, und zwar um 25 % bzw. 1,9 % p. a. Einer der Hauptgründe hierfür ist das überdurchschnittliche Wachstum der Außenhandelsströme, die bei gleichem (absoluten) Anstieg von Ex- und Importen den Außenbeitrag und somit das BIP nicht erhöhen, den Güterverkehr hingegen durchaus.

Die folgenden Jahre sind aus derzeitiger Sicht wegen der Parallelen in der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sehr interessant: Im Krisenjahr **2009** prägte die Entwicklung des Außenhandels die Transportleistung (-11 %), die deshalb wesentlich stärker sank als das BIP (-5,7 %), so dass die Intensität deutlich abnahm (-5,4 %). Vice versa war im Nachkrisenjahr **2010** auch der Wiederanstieg beim Güterverkehr (7,5 %) höher als beim BIP (4,2), so dass die Intensität wieder wuchs (3,2 %). In den Jahren **2011** und **2012** nahm das BIP weiter spürbar zu (2,1 % p. a.), die Transportleistung, die in diesen Jahren von mehreren Sonderfaktoren (Bauproduktion, Außenhandel) gebremst wurde, dagegen ab (-0,7 %). Somit ist die Intensität in diesen beiden Jahren spürbar gesunken (-2,7 % p. a.). Im Jahr **2013** wurde dies teilweise aufgeholt.

Von **2014 bis 2018** befand sich das BIP auf einem robusten Wachstumspfad (1,9 % p. a., 2018/13). Die Außenhandelsströme haben sich wieder spürbar beschleunigt. Zudem haben mehrere Massengutbereiche, die den gesamtmodalen Güterverkehr spürbar dämpfen können, in vielen Jahren ein Plus verbucht. Deshalb hat die Transportleistung in diesem Zeitraum ein fast exakt gleich hohes Wachstum (1,8 % p. a.) verzeichnet wie das BIP, so dass die Intensität in diesen fünf Jahren insgesamt, bei nur vergleichsweise geringen Bewegungen, konstant blieb. Grundsätzlich gilt dies auch für das Jahr **2019**, bei allerdings deutlich geringeren Steigerungsraten von BIP und Transportleistung.

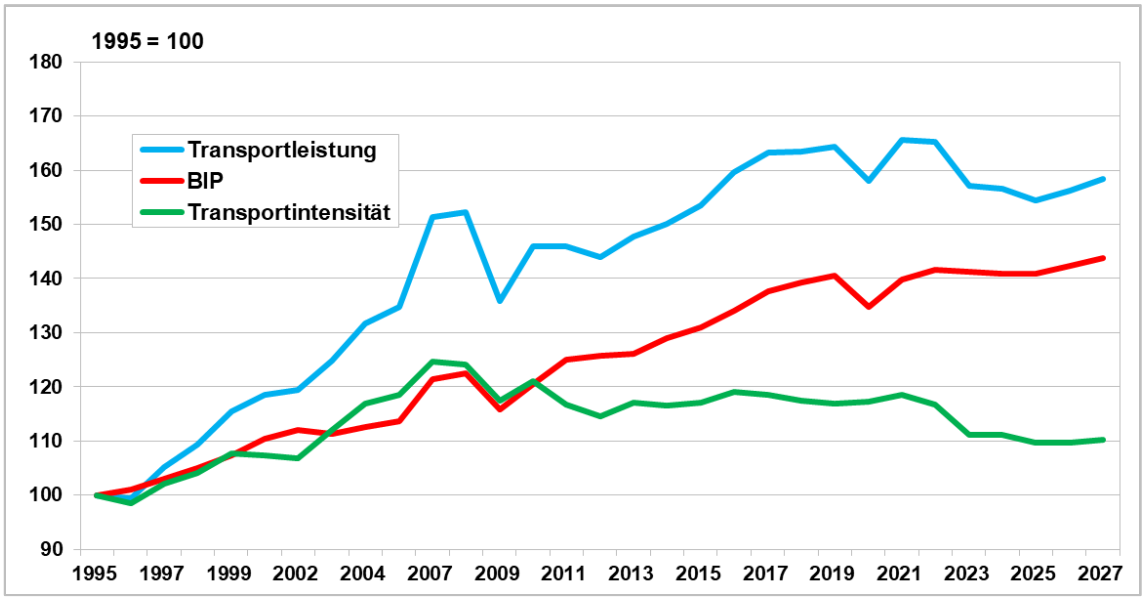
Im (Pandemie-)Jahr **2020** ist das BIP nach der letzten Revision des Statistischen Bundesamts um 3,8 % und damit schwächer als im Jahr 2009 eingebrochen. Der Außenhandel schrumpfte dagegen im Ausmaß von damals. Die gesamtmodale Transportleistung (ebenfalls -3,8 %) ist im gleichen Ausmaß gesunken wie das BIP, so dass die Intensität konstant blieb. Im Jahr **2021** dagegen ist die Güterverkehrsleistung stärker gestiegen als das BIP. Das kam in erster Linie – zum wiederholten Mal – durch den Außenhandel zustande. Daneben wirkten einige Massengutbereiche, allen voran Kohle, im Jahr 2021 nicht dämpfend, sondern expansiv. Damit hat sich die Intensität spürbar erhöht (1,3 %).

Im Jahr **2022** wurde das weitgehend wettgemacht, weil das BIP noch – trotz des beginnenden Konjunkturabschwungs – um 1,8 % (im Jahresdurchschnitt) wuchs, die Transportleistung dagegen leicht (-0,1 %) und die Intensität somit spürbar (-1,9 %) abnahmen. Letzteres ist auf den Rückgang von zahlreichen transportintensiven Segmenten, vor allem der Industrie im Allgemeinen sowie der Stahl- und der Chemieproduktion im Besonderen, zurückzuführen.

Im Jahr **2023** verzeichnete der Güterverkehr ein spürbares Minus (-5 %), während das BIP nur leicht sank (-0,3 %). Somit ging die Intensität sehr deutlich zurück (-4,7 %). Dies ist der höchste Rückgang seit dem Finanzkrisenjahr 2009 (-5,4 %) und der zweithöchste im gesamten Betrachtungszeitraum. Ähnlich wie im Jahr 2009 ist dieses Ergebnis zum einen auf den schwächelnden Außenhandel, der den Güterverkehr, aber nicht das BIP drückt, und zum anderen auf die gravierenden Rückgänge in zahlreichen transportintensiven Bereichen, die im BIP nicht im gleichen Ausmaß sichtbar werden, zurückzuführen.

Im Jahr **2024** ist – im Gegensatz zu den Nachkrisenjahren 2010 und 2021, in denen beide Größen einen unmittelbaren kräftigen Wiederanstieg verbuchten – das BIP nochmals leicht gesunken ebenso wie der Güterverkehr Letzterer wurde erneut von der ausbleibenden konjunkturellen Erholung sowie dem Außenhandel und einigen Massengütern gebremst, die Intensität stagnierte entsprechend (-0,1 %).

Abbildung G - 3 Transportleistung und Transportintensität



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

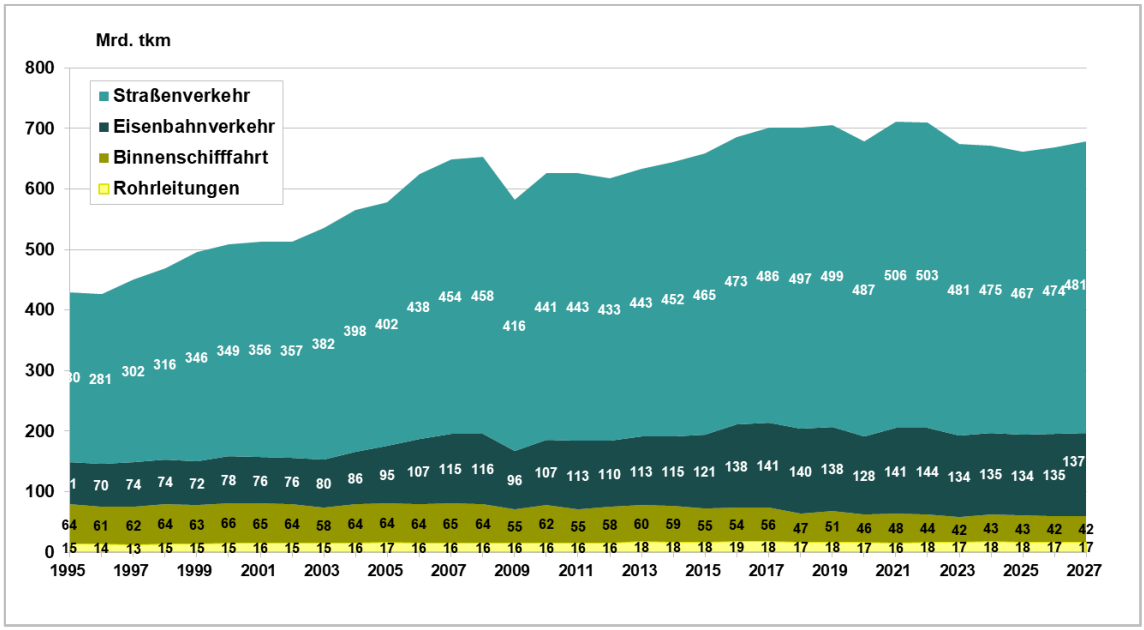
Für das Jahr **2025** ist für das BIP eine Stagnation und für den Güterverkehr ein stärkerer Rückgang als im Vorjahr anzusetzen. Letzterer wird nun noch deutlicher von der Gesamtwirtschaft, vom Außenhandel und einigen Massengütern gebremst, so dass die Intensität nun deutlicher abnimmt (-1,5 %).

In den Jahren **2026 und 2027** sollte der Güterverkehr wieder auf einen moderaten Wachstumspfad (1,1 % bzw. 1,4 %) zurückfinden, der auch etwas über der erwarteten Zunahme des BIP (1,0 % p. a.) liegt. Damit wird die Intensität wieder leicht steigen (0,1 % bzw. 0,4 %), was dann auch dem überdurchschnittlich wachsenden Außenhandel geschuldet ist. Infolge des kräftigen Rückgangs im Jahr 2023 wird die Transportintensität aber noch weit unter dem (stabilen) Niveau der Jahre 2011 bis 2022 sowie dem Höchststand der Jahre 2006 bis 2008 liegen (vgl. Abbildung G - 3).

3.2.10 Langfristige Entwicklung nach Verkehrsträgern

In Abbildung G - 4 ist die langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern dargestellt. Es wird deutlich, dass der gesamtmodale Anstieg zum weitaus größten Teil auf den Straßengüterverkehr zurückzuführen ist, was angesichts von dessen quantitativer Dominanz nahezu zwangsläufig ist. Der Eisenbahnverkehr wuchs zwischen 2013, d. h. nach Abschluss der Aufholbewegungen auf die Weltwirtschaftskrise, und 2019 mit 2,3 % p. a.[88] stärker als der Lkw-Verkehr (2,0 %). Im Pandemiejahr 2020 hat sich das zwar ins Gegenteil verkehrt, vor allem wegen teilweise massiver Verluste in einigen Massengutbereichen, allen voran Kohle. Dies wurde in den beiden Folgejahren aber wieder wettgemacht, so dass auch zwischen 2019 und 2022 der Eisenbahnverkehr stärker zunahm als der Straßenverkehr (1,4 % ggü. 0,3 % p. a.). Im Rezessionsjahr 2023 hat sich das ins Gegenteil verkehrt (-6,9 % ggü. -4,4 %), was im Jahr 2024 wiederum zum Teil aufgeholt wurde (+0,8 % ggü. -1,3 %), weil nunmehr der Lkw-Verkehr von der Baukrise gebremst wurde. Im Jahr 2025 verzeichnet die Eisenbahn ein etwas schwächeres Minus als der Straßenverkehr (-1,1 % ggü. -1,5 %). In den Folgejahren liegen die dann positiven Veränderungsraten annähernd gleichauf (1,1 % bzw. 1,3 % für 2026 und 1,5 % bzw. 1,6 % für 2027). Die Leistung der Binnenschifffahrt sinkt dagegen seit 1995 spürbar (-1,3 % p. a.) und seit 2019 mit Ausnahme von 2024 noch stärker. Die Rohrleitungstransporte zeigten von Mitte des letzten Jahrzehnts bis zu den Pandemiejahren 2020/21 einen leichten Rückgang, der aber im Jahr 2024 wieder aufgeholt wurde. Zwischen 2000 und 2027 ist eine annähernde Stagnation zu beobachten.

Abbildung G - 4 Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

88 Dieser Wert wurde aus den Werten vor der Revision der Schienengüterverkehrsstatistik vom April 2024 (vgl. die Ausführungen dazu im entsprechenden Unterabschnitt von Kapitel 3.2) berechnet, weil die revidierten Werte nur bis 2016 zurückgerechnet wurden. In Abbildung G - 4 entsteht deshalb im Jahr 2016 ein Sprung, der aber in der langfristigen Analyse untergeht.

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Der Lkw-Verkehr der deutschen und der ausländischen Unternehmen wird statistisch auf unterschiedlichen Wegen erfasst. Das empirische Grundgerüst bildet die amtliche Güterkraftverkehrsstatistik für die deutschen Fahrzeuge, weil diese sowohl verkehrliche Kennwerte wie z. B. die Fahrleistung oder Fahrtenrelationen, als auch Informationen zur Ladung, wie z. B. Art und Umfang der Ladung, erfasst. Gemäß dieser, vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführten, Erhebung hat das Beförderungsaufkommen der deutschen Lkw im ersten Pandemiejahr 2020 um 2,7 % und die Leistung um 1,8 %[89] abgenommen. Im Jahr 2021 machten sich schon die in vielen Wirtschaftsbereichen zu beobachtenden und sich zunehmend verschärfenden Lieferengpässe bemerkbar, so dass das Aufkommen leicht um 0,4 % ab- und die Leistung um 0,8 % zunahm. Im Jahr 2022 hat sich die Abwärtsentwicklung bei beiden Größen (-1,5 % bzw. -1,3 %) fortgesetzt.

Der Verkehr der ausländischen Lkw wird jeweils in dem Herkunftsland des Zugfahrzeugs erfasst. Die EU-Mitgliedstaaten, die EWR-Staaten Norwegen und Liechtenstein sowie seit 2008 auch die Schweiz und Kroatien erfassen jeweils den Straßengüterverkehr von den im jeweiligen Staat zugelassenen und auskunftspflichtigen Lkw, unabhängig davon, wo der Verkehr erbracht wurde. Sie kommen damit der EU-Verordnung 70/2012 nach und stellen Eurostat diese für den Güterverkehr relevantesten Daten wie die Fahrleistung, die Verkehrsleistung, das Verkehrsaufkommen sowie verschiedene Informationen zur Ladung zur Verfügung. In dem sog. „Eurostat-Datenpool“ wird der Straßengüterverkehr, der in einem bestimmten Land stattfindet, aus den diesbezüglichen Ergebnissen für die Transporte aller Meldeländer zusammengestellt. Diejenigen für den Verkehr in Deutschland werden von Eurostat an das KBA übermittelt und in dessen statistischen Publikationen veröffentlicht.[90] Die fehlenden Werte für andere Staaten werden vom DLR (bis 2020 vom DIW) für die Publikation „Verkehr in Zahlen“ geschätzt. Die Zeitverzögerung, mit der die Veröffentlichung der Daten durch das KBA erfolgt, hat sich entsprechend den Lieferungen von Eurostat auf derzeit gut ein Jahr verkürzt. Zusätzlich zu diesen Daten wird für die ausländischen Lkw deren mautpflichtige Fahrleistung auf Bundesfernstraßen erfasst. Sie stellt im Gegensatz zu den o. a. verkehrsstatistischen Erhebungen, die allesamt auf unterschiedlich großen Stichproben der einzelnen Meldestaaten beruhen, für das mautpflichtige Netz eine Vollerhebung dar. Deshalb können die Ergebnisse der Mautstatistik seit vielen Jahren als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden.

Im Jahr **2022** nahm die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Lkw um 0,4 % zu. Nach den Veröffentlichungen des KBA ist das Aufkommen um 0,6 % und die Leistung um 0,1 % gesunken. Dies ist nicht sehr weit entfernt von dem Wert der Mautstatistik. Die abschließende Schätzung des DLR, die in Abstimmung mit Intraplan erfolgte, liegt mit einem leichten Plus um 0,5 % (beide Größen) nahe an der Mautstatistik.[91] Damit hat sich der Marktanteil der ausländischen Lkw – nach einem leichten Rückgang im Pandemiejahr 2020 (von 41,5 % auf 41,2 %) und dem starken Wiederanstieg im Folgejahr (42,9 %) – schwächer auf 43,3 % erhöht. Vice versa zu 2021 ist dies auf die Abschwächung des grenzüberschreitenden Verkehrs zurückzuführen, der (in der Summe von

---

89 Innerhalb Deutschlands, d. h. ohne die Auslandsstrecken des grenzüberschreitenden Verkehrs.

90 Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge – Inlandsverkehr (VE 3), zuletzt 2023, wie auch frühere Jahrgänge als Excel-Datei abrufbar unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/europaeischerLastkraftfahrzeuge/ve_Inlandsverkehr/ve_Inlandsverkehr_node.html

91 BMDV (Hrsg.) / DLR (Bearb.), Verkehr in Zahlen 2024/25, S. 241 und 245.

deutschen und ausländischen Lkw) im Jahr 2022 lediglich um 0,2 %, im Jahr 2021 dagegen um 6,8 % gestiegen ist.

Tabelle G - 3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Transportaufk.												
Deutsche Fahrzeuge	3194	2843	2764	2725	2753	2772	-6,7	-2,8	-1,4	1,1	0,7	-13,2
- Nahverkehr	1788	1535	1472	1441	1446	1446	-8,3	-4,1	-2,1	0,4	0,0	-19,1
- Regionalverkehr	770	717	711	708	722	735	-4,6	-0,9	-0,4	2,1	1,7	-4,6
- Fernverkehr	635	590	581	576	585	591	-5,2	-1,6	-0,9	1,6	1,2	-6,9
Ausländische Fahrz.	565	578	577	576	587	601	-2,9	-0,2	-0,2	1,9	2,4	6,4
- Grenzüb. Verkehr	490	493	493	491	500	511	-2,9	0,0	-0,3	1,7	2,3	4,4
- Kabotage	75	85	84	84	87	90	-2,4	-1,4	0,6	3,1	3,2	19,5
Insgesamt	3759	3421	3340	3300	3340	3373	-6,1	-2,3	-1,2	1,2	1,0	-10,2
Transportleistung[1)]												
Deutsche Fahrzeuge	291,6	268,7	263,5	256,7	258,6	260,7	-5,7	-1,9	-2,6	0,7	0,8	-10,6
- Nahverkehr	34,1	30,3	29,2	28,7	28,9	28,9	-6,5	-3,6	-1,9	0,6	0,2	-15,3
- Regionalverkehr	68,7	64,1	63,4	63,2	64,5	65,6	-4,4	-1,0	-0,4	2,1	1,7	-4,6
- Fernverkehr	188,7	174,3	170,8	164,9	165,3	166,2	-6,1	-2,0	-3,5	0,2	0,6	-11,9
Ausländische Fahrz.	207,0	212,0	211,1	210,7	215,1	220,7	-2,8	-0,4	-0,2	2,1	2,6	6,6
- Grenzüb. Verkehr	182,0	183,7	183,2	182,8	186,4	191,1	-2,8	-0,2	-0,2	2,0	2,5	5,0
- Kabotage	25,0	28,3	27,8	27,9	28,7	29,6	-2,4	-1,7	0,4	2,8	3,0	18,2
Insgesamt	498,6	480,7	474,6	467,4	473,7	481,4	-4,4	-1,3	-1,5	1,3	1,6	-3,5

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Eurostat, eigene Prognosen

Im Jahr **2023** ist der Verkehr der deutschen Lkw kräftig um 6,7 % (Aufkommen) bzw. 5,7 % (Leistung) gesunken (vgl. Abschn. 3.2). Die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Lkw ist ebenfalls spürbar zurückgegangen (-2,8 %). Dies ist der zweitniedrigste Wert seit Einführung der Lkw-Maut bzw. deren Statistik in den Jahren 2006/07. Die Transportleistung und auch das Aufkommen liegen laut DLR/Verkehr in Zahlen ebenfalls bei einem Minus in dieser Höhe (jeweils knapp 3 %). Damit nahm deren Marktanteil im Jahr 2023 wieder stärker zu, nämlich von den o. a. 43,3 % auf 44,1 %, obwohl der grenzüberschreitende Verkehr spürbar sank (-2,9 %). Dies verdeutlicht die Schwere der Einbrüche im Binnenverkehr (-5,6 % Leistung), in dem die deutschen Unternehmen überwiegend tätig sind.

Im Jahr **2024** nahm die mautpflichtige Fahrleistung der deutschen Fahrzeuge, ohne die seit dem 1.7.2024 mautpflichtigen Lkw mit einer Gesamtmasse von 3,5 t bis 7,5 t, um 0,3 % ab. Die Transportleistung liegt bei einem Minus von 1,9 %, das Transportaufkommen bei einem Rückgang von 2,8 % (vgl. Abschn. 3.2). Die Abweichung zwischen der Transport- und der Fahrleistung um rund einen Prozentpunkt kommt vor allem durch die rückläufigen Baustofftransporte zustande, die weit weniger über die mautpflichtigen Bundesfernstraßen verlaufen.

Für den Verkehr der ausländischen Lkw im Jahr 2024 einschließlich der Kabotagetransporte, auf die noch eingegangen wird, schätzen wir auf der Basis der mautpflichtigen Fahrleistung (-0,4 %)

ein gleich hohes Minus der Transportleistung (Aufkommen: -0,2 %). Damit nahm deren Marktanteil im Jahr 2024 nur geringfügig zu, nämlich auf 44,5 %, auch weil der grenzüberschreitende Verkehr in diesem Jahr ebenfalls nicht wuchs.

Im ersten Halbjahr **2025** nahm die mautpflichtige Fahrleistung der deutschen Fahrzeuge aufgrund der ausbleibenden Erholung insbesondere der Bauwirtschaft um 1,7 % und die der ausländischen Lkw um 0,7 % ab. Bis zum Jahresende werden sich diese Werte wenig ändern. Die Transportleistung der erstgenannten ist im ersten Quartal um 1,1 % gesunken, also in einem ähnlichen Ausmaß wie deren Fahrleistung (-0,5 %). Hier entstand aber ein Sondereffekt in Gestalt von unerwartet hohen Baustofftransporten. Aus diesem Grund ist das Aufkommen in diesem Zeitraum sogar gestiegen (2,5 %). Er sollte im weiteren Verlauf des Jahres entfallen, so dass im gesamten Jahr beide Größen mit 1,4 % (Aufkommen) bzw. 2,6 % (Leistung) deutlich stärker sinken als im ersten Vierteljahr. Die Perspektiven für den grenzüberschreitenden Verkehr sind etwas besser als für den Binnenverkehr, in dem die deutschen Unternehmen weit überwiegend tätig sind. Deshalb erwarten wir für die ausländischen Lkw ein etwas geringes Minus um 0,2 % (beide Größen).

In den Jahren **2026 und 2027** sollte der (gesamte) Straßengüterverkehr wieder auf den Wachstumspfad zurückfinden (jeweils rund 1 % p. a. für Aufkommen und Leistung), wenn auch nicht so dynamisch wie in den Jahren vor 2019. Der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr sollte sich im gesamten Prognosezeitraum etwas überdurchschnittlich entwickeln (1,7 % (2026) bzw. 2,3 % (2027, Leistung). Es gibt keinen Grund für die Annahme, dass sich die Anteilsgewinne der ausländischen Lkw (im Verkehr mit dem Ausland) nicht wiederholen. Im Gegenteil könnten sie durch den Fahrermangel, der in Deutschland ausgeprägter ist als in einigen osteuropäischen Ländern, und den Kostenanstieg bei heimischen Unternehmen sogar noch angetrieben werden. Deshalb erwarten wir für die ausländischen Lkw einen überdurchschnittlichen Anstieg der Transportleistung von 2,1 % (2026) und 2,6 % (2027). Deren Marktanteil steigt damit bis 2027 auf knapp 46 %.

Für den **Kabotageverkehr** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2023 weisen die Eurostat-Daten einen Anstieg um 8,6 % (Aufkommen) bzw. 4,0 % (Leistung) aus. Ein derartiges Plus in einem Rezessionsjahr, welches den Straßengüterverkehr insgesamt stark nach unten drückt, ist als unplausibel zu bewerten, zumal auch die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Lkw ein Minus aufweist (-2,8 %, s.o.). Ersatzweise hat das DLR einen Rückgang um 2,4 % (beide Größen) geschätzt. Die Erwartungen zum Kabotageverkehr sind generell mit wesentlich höheren Unsicherheiten behaftet als diejenigen für den Gesamtverkehr der ausländischen Lkw. Die in Tabelle G - 3 ausgewiesenen Schätz- bzw. Prognosewerte für die Jahre ab 2024 wurden über eine Extrapolation des Anteils der ausländischen Fahrzeuge am gesamten Binnenverkehr ermittelt.

Vom Verkehr der deutschen Unternehmen entfallen 97 % auf den **Binnenverkehr**. Er ist im Jahr 2024 spürbar gesunken (-2,9 %) und somit auch der gesamte Verkehr mit deutschen Lkw (-2,8 %, jeweils Aufkommen). Für 2025 ist für letzteren ein leichter Rückgang (-1,4 %, s.o.) und für die Folgejahre bis 2027 ein moderater Anstieg zu erwarten (rund 1 % p. a.).

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) ist der Nahverkehr (bis 50 km) im Jahr 2024 überdurchschnittlich gesunken (-4,1 %), weil sich hier erneut die sinkenden Baustofftransporte stärker niederschlagen. Für 2025 erwarten wir ein nochmaliges Minus (-2,1 %) und zumindest im Folgejahr 2026, in dem der Bausektor ein deutliches Plus verzeichnet, einen moderaten Anstieg (0,4 %). Dieser schwächt sich mit dem etwas geringeren Plus der Bauproduktion im Jahr 2027 wieder ab (0,0 %). Im Regionalverkehr (51 bis 150 km) hat sich die, schon seit vielen Jahren zu beobachtende, überdurchschnittliche Entwicklung im Vergleich zum Fernverkehr (über 150 km) auch im Jahr 2024 fortgesetzt, so dass das Minus im Regionalverkehr wiederum nicht so stark ausgeprägt war wie im Fernverkehr (-0,9 % gegenüber -1,6 %). Im Jahr 2025 wird

sich das Minus in beiden Sektoren abschwächen (Regionalverkehr: -0,4 %; Fernverkehr: -0,9 %). In den Folgejahren 2026 und 2027 rechnen wir mit einer Belebung in beiden Sektoren, wobei der Regionalverkehr voraussichtlich etwas dynamischer (jeweils rund 2 % p.a.) wachsen wird als der Fernverkehr (jeweils etwas mehr als 1 % p. a.). Er wird vom zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehr (der deutschen Lkw) angetrieben, der weit überwiegend in dieser Entfernungsstufe durchgeführt wird.

3.4 Güterverkehr der leichten Nutzfahrzeuge

Der Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge wächst seit geraumer Zeit aufgrund der boomenden KEP-Verkehre bzw. des Internet-Handels weit überdurchschnittlich. Deshalb wird er seit der Sommerprognose 2021 in die Gleitende Mittelfristprognose einbezogen. Dabei ist zunächst auf die Definitionen einzugehen, die nicht immer einheitlich verwendet werden. Der Wirtschaftsverkehr umfasst den Transport von Gütern und Personen zu erwerbs- oder gemeinwirtschaftlichen bzw. dienstlichen Zwecken.[92] Dieser wiederum wird unterschieden in:

» Personenverkehr ohne (jeden) Gütertransport, d. h. also Geschäfts- und Dienstreisen bzw. -fahrten,

» Personenverkehr mit Gütertransport, bei dem aber die Beförderung von Personen im Vordergrund steht, z. B. die Fahrt von Handwerkern mit ihrer Ausrüstung zur Baustelle,

» und Fahrten, bei denen die Beförderung von Gütern im Vordergrund steht.

Die beiden erstgenannten werden gemeinhin beim Personenverkehr subsumiert und sind somit dort bereits Prognosegegenstand. Von der dritten Kategorie werden alle Transporte zumindest grundsätzlich statistisch erfasst, mit Ausnahme derjenigen mit Lkw, deren Nutzlast unterhalb der Abschneidegrenze der Güterkraftverkehrsstatistik in Höhe von 3,5 t liegt. Sie sind somit der Gegenstand, der nunmehr in die Mittelfristprognose einbezogen wird. Er wird als „Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge“ bezeichnet und mit „LNF-Verkehr“ abgekürzt.

Die Basis für die Ableitung von dessen Ist-Werten bildet grundsätzlich die Erhebung „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland“, die zuletzt im Jahr 2010 durchgeführt wurde (KiD 2010). Deren zentrale Ergebnisse sind bis zu einer Neuauflage dieser Erhebung nach wie vor maßgeblich für den LNF-Verkehr und in Tabelle G - 4 zusammengestellt. Sie dienen auch der Einordnung der Größenordnung des LNF-Verkehrs in den statistisch erfassten Lkw-Verkehr der schweren Nutzfahrzeuge (SNF), die zum besseren Verständnis im Folgenden vorgenommen wird.[93]

Die Anzahl der im LNF-Verkehr eingesetzten Fahrzeuge belief sich im Jahr 2010 auf 2,1 Mio., von denen immerhin 0,7 Mio. oder rund ein Drittel auf private Halter zugelassen waren.[94] Die Vergleichszahl für SNF betrug 0,47 Mio., so dass von der Summe 82 % auf LNF entfiel. Die Zahl der pro Fahrzeug (im Jahr 2010) zurückgelegten Fahrten lautet für LNF gut 1900 und für SNF 2150 Fahrten, unterschied sich also nicht wesentlich. Somit lag der Anteil der LNF an der Fahrtenzahl aller Nutzfahrzeuge bei 80 %, d. h. sehr in der Nähe des Werts für die Zahl der Fahrzeuge.

Die LNF erbrachten eine durchschnittliche Fahrleistung (pro Kfz) in Höhe von 15.000 km, die sich zwischen privaten und gewerblichen Haltern nicht sehr unterschied. Diejenige der SNF war mit 62.000 km rund viermal höher, so dass von der gesamten Fahrleistung nur mehr 52 % auf LNF

---

92 So auch die Definition in der KiD 2010. Vgl. WVI / IVT / DLR / KBA, Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010, Schlussbericht, Braunschweig 2012, S. 20. Der andere Teil wird als Privatverkehr bezeichnet und umfasst alle anderen Fahrtzwecke des Personenverkehrs mit Ausnahme des Geschäftsverkehrs, also auch den Berufsverkehr.

93 Die Grenze zwischen leichten und schweren Nutzfahrzeugen ist nicht einheitlich definiert. Manchmal wird sie bei 7,5 t zulässiger Gesamtmasse (zGM) gezogen, manchmal auch schon bei 3,5 t zGM. Hier wird sie entsprechend der erwähnten Abschneidegrenze der Güterkraftverkehrsstatistik, also bei 3,5 t Nutzlast, definiert. Dem sehr nahe kommt die Grenze von 6 t zGM, die der VDA in seinen Marktanalysen verwendet.
https://www.vda.de/de/themen/automobilindustrie/nutzfahrzeuge/marktentwicklung-schwere-nutzfahrzeuge

94 Alle Angaben zu den Eckwerten des Jahres 2010 finden sich in Kapitel 8 („Eckwerte des Wirtschaftsverkehrs“) des o. a. Schlussberichts zur KiD 2010 (S. 433 - 467).

entfielen. Vor allem Sattelzugmaschinen erbrachten mit fast 100.000 km pro Jahr eine weit überdurchschnittliche Fahrleistung. Der Unterschied (zwischen LNF und SNF) entstand also weniger bei der Fahrtenzahl pro Kfz, sondern bei der mittleren Länge der Fahrten, die bei SNF mit 29 km ebenfalls fast viermal höher war als bei LNF (7,8 km).

Der größte Unterschied zeigt sich, wie nicht anders zu erwarten war, bei der Transportleistung. Von LNF werden im Durchschnitt (pro Fahrzeugkilometer) lediglich 0,5 t, von SNF hingegen 17 t befördert, also das 33-fache. Deshalb entfallen von der Transportleistung nur mehr 3 % auf LNF. Zusammengefasst haben die LNF bei der Fahrleistung eine erhebliche, bei der, verkehrsstatistisch zentralen, Transportleistung nur eine untergeordnete Bedeutung.

Zum Transportaufkommen wurden in der KiD keine Angaben ausgewiesen. Es wäre denkbar, es über die Leistung und die mittlere Fahrtweite zu schätzen. Jedoch besteht zwischen der letztgenannten (pro Fahrt) und der durchschnittlichen Transportweite (pro Tonne) ein Unterschied, der im Fall der LNF erheblich sein kann. Deshalb haben wir darauf verzichtet und beschränken uns bei der Prognose auf die Transportleistung.

Tabelle G - 4 Einordnung des Verkehrs der leichten Nutzfahrzeuge (LNF) in den Verkehr aller Güterverkehrsfahrzeuge

	LNF (< 3,5 t Nutzlast)			SNF (> 3,5 t Nutzlast)			Alle Gü-Kfz	Anteil LNF (%)
	Privat	Gew.	Zus.	Lkw	Sattelz.	Zus.		
Anzahl Fahrzeuge (1000)	742	1366	2108	292	180	471	2580	82
Anzahl Fz-Fahrten (Mio.)	973	3102	4075	792	221	1013	5088	80
- pro Kfz	1311	2270	1933	2717	1229	2149	1972	
Fahrleistung (Mio. Fzkm)	9620	22368	31988	11920	17503	29423	61411	52
- pro Kfz (1000 km)	13,0	16,4	15,2	40,9	97,3	62,4	23,8	
- Ds. Fahrtweite (km)	9,9	7,2	7,8	15,1	79,2	29,0	12,1	
Transportleistung (Mio.)	4226	12218	16444	117697	382074	499771	516214	3
- tkm pro Fzkm	0,4	0,5	0,5	9,9	21,8	17,0	8,4	

Quelle: KiD 2010

Die erste Prognosezielgröße bildet der **Bestand** von LNF, der vom KBA primärstatistisch erhoben wird und deshalb sehr belastbar ist. Er hat sich von 2010, dem Jahr der KiD-Erhebung, bis 2022 um 3,6 % p. a. erhöht. Von 2017 bis 2022 belief sich der Anstieg in allen Jahren, also auch in den Pandemiejahren 2021 und 2022, mit einer erstaunlichen Stabilität auf jeweils 4,1 % bis 4,4 %. Bereits in dieser Größe kommt die ungebrochene Dynamik des Verkehrs der LNF zum Ausdruck. In den Jahren 2023 und 2024 (jeweils Jahresanfang) hat sich das Tempo allerdings auf 2,8 % bzw. 2,9 % abgeschwächt. Im Jahr 2025 ist es aufgrund der der weiterhin ausbleibenden konjunkturellen Erholung nochmals etwas niedriger ausgefallen (2,6 %) als im Vorjahr. Für 2026 und 2027 rechnen wir mit einem spürbaren Anstieg aufgrund der erwarteten Wirtschaftsbelebung, der in der Größenordnung des Trends von 2010 bis 2022 liegt (3,6 % p. a., vgl. Tabelle G - 5).

Für die **Fahrleistung** der LNF verwenden wir die Werte, die vom DLR, früher vom DIW, in ihrer Fahrleistungsrechnung ermittelt werden. Für das Jahr 2010 beläuft er sich auf 47,8 Mrd. Fzkm, was höher ist als der Wert laut KiD 2010 (32 Mrd.). Jedoch haben die DLR-Werte erstens den Vorteil einer konsistenten Zeitreihe, was für die Prognose erforderlich ist. Zweitens stimmen sie gut mit denen aus der KBA-Statistik „Verkehr in Kilometern“ überein, die für 2019 55,3 Mrd. Fzkm (definiert als Kfz mit einer zGM < 7,5 t) ausweist (DLR (< 3,5 t Nutzlast): 55,6 Mrd., vgl.

Tabelle G - 5). Hier beläuft sich das Wachstum zwischen 2010 und 2019 auf 1,8 % p. a. Im (Pandemie-) Jahr 2020 ist sie nach den jetzt vorliegenden Daten der Fahrleistungsrechnung um 5,6 % gesunken, hat dies aber im Folgejahr (7,6 %) mehr als wettgemacht. In den Jahren 2022 und 2023 wurde ein geringes Plus (2,7 % und 0,6 %) erreicht. Für das Jahr 2024 nehmen wir bis zum Vorliegen der Ergebnisse der DLR-Fahrleistungsrechnung das gleiche moderate Wachstum wie im Vorjahr (0,6 %) an. Für das Jahr 2025 haben wir die Veränderung der mittleren Fahrleistung auf den Bestand gelegt, so dass die (gesamte) Fahrleistung im Jahr 2025 um 1,3 % steigt. In den folgenden Jahren wird entsprechend der konjunkturellen Belebung ein höherer Anstieg erwartet, die geschätzte Wachstumsrate beträgt 2,7 % p. a. bis 2027.

Tabelle G - 5 Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge

	Absolute Werte						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
LNF[1)]												
Bestand (1000)[2)]	2842	3324	3419	3508	3634	3765	2,8	2,9	2,6	3,6	3,6	32,5
Fahrleistung[3)]	55,63	58,34	58,71	59,48	61,08	62,72	0,6	0,6	1,3	2,7	2,7	12,7
Transportleistg.[3)]	19,14	20,07	20,20	20,47	21,02	21,58	0,6	0,6	1,3	2,7	2,7	12,7
KEP-Verkehr												
Anz. Sendungen (M	3650	4175	4290	4410	4550	4690	0,6	2,8	2,8	3,2	3,1	28,5

1) Lkw mit einer Nutzlast von unter 3,5 t (zur Definition vgl. Ausführungen im Text)
2) Zum 1.1.
3) Inländerfahr- bzw. -verkehrsleistung (in Mrd. Fzkm bzw. tkm)

Quellen: KiD 2010, Kraftfahrt-Bundesamt, DIW / DLR, BPEX, eigene Prognosen

Bei der **Transportleistung** haben wir sowohl die Ex-post- als auch die Prognosewerte bestimmt, indem wir die Veränderungen der Fahrleistung auf die Transportleistung des Jahres 2010 laut KiD gelegt haben. Sie verändern sich also im gleichen Ausmaß.

Darüber hinaus ist in Tabelle G - 5 die Zahl der im **KEP-Verkehr** beförderten Sendungen ausgewiesen, die in den regelmäßig durchgeführten Marktanalysen des Bundesverbands BPEX (vormals BIEK) sowohl geschätzt und auch mittelfristig prognostiziert wird.[95] Generell bildet der KEP-Verkehr nur einen kleineren Teil des LNF-Verkehrs. So hat der BPEX für das Jahr 2016 die Fahrleistung des KEP-Verkehrs auf 5,3 Mrd. Fzkm geschätzt. Die Fahrleistung aller LNF belief sich in diesem Jahr (2016) mit 57 Mrd. auf das Zehnfache. Jedoch wird in den Werten für die Zahl der Sendungen deutlich, wie dynamisch sich der KEP-Verkehr entwickelt. Zwischen 2010 und 2022 hat sie sich verdoppelt, was pro Jahr 6,0 % entspricht. In den beiden Pandemiejahren belief sich das Plus sogar auf jeweils 11 %. Allerdings ist die Zahl der Sendungen gemäß der aktuellen BPEX-Studie im Jahr 2022 um 8 % gesunken und hat sich im Jahr 2023 (0,6 %) davon kaum erholt. Im letzten Jahr stieg die Zahl der Sendungen hingegen wieder deutlicher an (2,8 %). Für den Prognosehorizont übernehmen wir grundsätzlich die Erwartungen des BPEX. Für 2025 rechnet er wie im Vorjahr mit einer Wachstumsrate von 2,8 %. Ab 2026 wird aufgrund der konjunkturellen Erholung wieder mit etwas höheren Wachstumsraten gerechnet (2026: 3,2 %; 2027: 3,1 %), auch wenn diese nicht wieder an jene Raten vor 2022 heranreichen.

95 Zuletzt: BPEX, KEP-Studie 2025 – Analyse des Marktes in Deutschland, Köln Juni 2025. Neben dem BPEX gibt es einen weiteren Branchenverband (BdKEP), der aber keine Zahlen veröffentlicht.

3.5 Güterverkehr nach Güterabteilungen

Die statistische Erfassung und Ausweisung des Güterverkehrs nach Güterabteilungen (und in der tieferen Differenzierung) wurde ab dem Jahr 2011 auf Grund von EU-Richtlinien auf die sog. „NST-2007“ umgestellt. Seitdem wird auch die Prognose auf der Basis von NST-2007 vorgenommen. Die folgende Darstellung erfolgt in der Aggregation der sog. „Zusammengefassten Güterabteilungen“ der amtlichen Verkehrsstatistik („B1 bis B10“). Sie werden hier jeweils zu Beginn des jeweiligen Textes mit ihrer ausführlichen Bezeichnung benannt und nicht mit Kurznamen, die sonst aus Gründen der sprachlichen Vereinfachung sinnvoll sind.

In der Güterabteilung **„Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei (B1)“** hat das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2024 den Vorjahresrückgang (-4,7 %) zu einem Teil aufgeholt (2,9 %, ohne Luft- und Seeverkehr[96]). Diese Gesamtentwicklung wird grundsätzlich von dem, hier dominierenden, Straßenverkehr geprägt (Anteil: 90 %, 2024: 4,1 %). Der Schienenverkehr verbuchte in den Jahren 2018 bis 2021 außerordentliche Mengenzuwächse (22 % bis 35 %), die vor allem durch die Transporte von Schadholz entstanden (vgl. Abschn. 3.2). In den Jahren 2022 und 2023 hat sich das nicht fortgesetzt und im Jahr 2024 sogar in ein hohes Minus (-15 %) gedreht. Letzteres setzt sich im Jahr 2025 fort, wenngleich abgeschwächt (-8 %), während sich im Straßenverkehr eine Stagnation abzeichnet. Für 2026 und 2027 rechnen wir bei der Straße mit einer leichten Steigerung, bei der Eisenbahn sogar mit deutlichen Wachstumsraten (jeweils rund 3 %). Binnenschifffahrt und Seeverkehr müssen für 2025 bis 2027, wie schon seit 2021, mit Verlusten rechnen.

Die Güterabteilung **„Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (B2)“** ist die einzige, in der der Straßenverkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Im Jahr 2024 ist das gesamtmodale Aufkommen (ohne Seeverkehr) nach einem kräftigen Rückgang im Jahr zuvor (9 %) nurmehr leicht gesunken (-1 %). Dies kam durch erheblich erhöhte Rohöleinfuhren zustande, weshalb die Pipelinetransporte 2024 um 9 % gewachsen sind. Dagegen brachen die Kohletransporte aufgrund des außerordentlichen Rückgangs der Kohleverstromung einerseits erneut massiv ein. Dies tangierte vor allem die Binnenschifffahrt (-18 %) und die Eisenbahnen (-12 %). Der Seeverkehr konnte hier ein Plus erzielen (7 %). Es entstand durch erheblich erhöhte Anlandungen sowohl von Rohöl als auch von Erdgas, mit denen die früheren Importe aus Russland, die per Pipeline nach Deutschland befördert wurden, ersetzt wurden. Dies kompensierte den auch hier stark geschrumpften Kohleumschlag. Für 2025 kommt es durch den mehrfach erwähnten Sondereffekt der deutlich erhöhten Steinkohleverstromung im 1. Quartal zu einem Plus bei der Binnenschifffahrt (5 %) und einem abgeschwächten Minus bei der Eisenbahn (-2%). In den Folgejahren 2026 und 2027 wird sich die Entwicklung im Kohlesektor jedoch fortsetzen und zu zweistelligen Minusraten bei Eisenbahn und Binnenschifffahrt führen. Aufgrund der nicht mehr steigenden Rohöltransporte wird dieser Rückgang auch gesamtmodal durchschlagen und ein Minus (-5 % p. a.) nach sich ziehen. Der Seeverkehr verzeichnet im laufenden Jahr hingegen aufgrund deutlich gestiegener Flüssiggas-Anlieferungen im 2. Quartal ein deutliches Plus (12 %) in dieser Gütergruppe, für die Folgejahre gehen wir jedoch von keinen weiteren Erhöhungen aus.

In der Güterabteilung **„Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse (B3)“** ist das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2024 im dritten Jahr in Folge zurückgegangen (-4 %). Der hier

---

96 Die statistische Erfassung der Luftfracht differenziert nicht nach Güterarten. Aus diesem Grund ist der gesamtmodale Güterverkehr in Tabelle G - 6 geringer als derjenige in Tabelle G - 1. Der Seeverkehr erbringt keine Verkehrsleistung innerhalb Deutschlands und wird deshalb auch bei der Berechnung des gesamtmodalen Aufkommens jeweils ausgeklammert. Unabhängig davon wird er in die Kommentierung der Aufkommensentwicklung nach Verkehrsträgern bei Bedarf einbezogen.

dominierende Lkw-Verkehr sowie der Schienenverkehr und die Binnenschifffahrt mussten jeweils einen annähernd gleich hohen Verlust hinnehmen (rund 4 %), der vor allem durch die Baukonjunktur entstand. Beim Seeverkehr (+2 %) haben die steigenden Erzeinfuhren den Gesamtrückgang dieser Güterabteilung gedämpft. Im Jahr 2025 kommt es gesamtmodal zu einem erneuten, wenn auch abgeschwächten, Rückgang (-2,5 %), da die Bauproduktion weiterhin nicht wächst, und die Stahlerzeugung stark eingebrochen ist. Mit der deutlichen Erholung der Baukonjunktur im Folgejahr 2026 ist gesamtmodal auch wieder ein Aufkommensplus (2,4 %) zu erwarten. Die Baukonjunktur wird vor allem den Lkw-Verkehr (2,5 %) beeinflussen, während die Zunahme bei Eisenbahnen (2,3 %) und vor allem bei der Binnenschifffahrt (0,8 %) durch die noch schwächelnde Stahlproduktion, die sich erst ab 2026 zunehmend wieder erholt, etwas geringer ausfällt. Für 2027 sehen wir sowohl gesamtmodal als auch bei den einzelnen Verkehrsträgern ein geringeres Plus als im Jahr davor.

Tabelle G - 6 Gesamter Güterverkehr[1] nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in % p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	229,3	233,3	240,1	238,2	240,5	242,9	-4,7	2,9	-0,8	1,0	1,0	6,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	150,1	138,2	136,9	133,2	126,6	120,1	-8,7	-0,9	-2,7	-5,0	-5,1	-20,0
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	1056,9	925,8	885,9	863,5	884,6	893,1	-9,0	-4,3	-2,5	2,4	1,0	-15,5
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	599,8	547,5	540,3	530,7	522,9	515,8	-3,7	-1,3	-1,8	-1,5	-1,3	-14,0
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	185,8	162,2	163,8	164,4	163,4	162,5	-1,5	1,0	0,4	-0,6	-0,6	-12,5
B6 Chemische/Mineralerz.	659,3	554,5	533,9	521,7	532,7	540,0	-11,6	-3,7	-2,3	2,1	1,4	-18,1
B7 Metalle u. Metallerz.	254,7	222,5	216,0	210,5	209,9	211,0	-5,3	-2,9	-2,5	-0,3	0,5	-17,2
B8 Masch., langleb.Kons.	247,0	228,6	213,6	213,9	216,3	219,4	4,7	-6,6	0,2	1,1	1,5	-11,1
B9 Sekundärrohst., Abf.	315,7	262,9	261,5	260,5	259,9	259,3	-5,3	-0,5	-0,4	-0,2	-0,2	-17,9
B10 Sonstige Produkte	741,0	760,0	772,9	776,2	794,3	818,8	-4,2	1,7	0,4	2,3	3,1	10,5
Insgesamt	4439,6	4035,5	3964,9	3912,9	3951,0	3982,9	-6,1	-1,7	-1,3	1,0	0,8	-10,3
Transportleistung[2]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	41,6	41,4	42,8	41,3	41,4	41,7	-4,3	3,4	-3,6	0,4	0,6	0,2
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	31,3	33,2	31,3	30,8	29,4	28,2	0,7	-5,5	-1,8	-4,3	-4,4	-10,0
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	57,4	53,6	52,0	50,2	51,6	52,3	-7,0	-3,1	-3,3	2,6	1,4	-8,9
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	124,2	116,9	115,3	112,4	111,4	110,7	-5,0	-1,4	-2,5	-0,9	-0,7	-10,9
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	32,5	30,0	30,8	30,7	30,7	30,7	3,8	2,6	-0,4	0,0	0,0	-5,4
B6 Chemische/Mineralerz.	91,6	77,2	76,8	74,6	76,3	77,8	-11,7	-0,6	-2,8	2,2	2,0	-15,0
B7 Metalle u. Metallerz.	55,9	48,1	45,6	44,3	44,2	44,5	-6,1	-5,1	-2,9	-0,1	0,7	-20,4
B8 Masch., langleb.Kons.	61,5	60,4	58,1	57,5	58,2	59,0	5,6	-3,8	-0,9	1,1	1,5	-4,0
B9 Sekundärrohst., Abf.	28,5	25,4	25,5	26,3	27,6	28,9	-6,3	0,6	3,2	4,6	4,8	1,3
B10 Sonstige Produkte	181,0	187,8	193,7	193,5	198,3	204,4	-6,3	3,1	-0,1	2,4	3,1	12,9
Insgesamt	705,4	674,0	671,9	661,7	669,0	678,2	-5,0	-0,3	-1,5	1,1	1,4	-3,9

1) Ohne Luftfracht.

2) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung **„Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren (B4)“** ist die gesamtmodale Transportnachfrage im Jahr 2024 gesunken (-1,3 %). Der Rückgang entstand vor allem bei „Holz, Papier, Druckerzeugnissen“ (-5 %), während die (dominierenden) Nahrungs- und Genussmitteln nur einen leichten Rückgang aufzeigten (-0,3 %). Betroffen war allein der auch hier dominierende Lkw-Verkehr. Für das erste Quartal 2025 zeigen die Transporte von Nahrungs- und Genussmitteln ebenfalls einen Rückgang. Für die gesamte Abteilung erwarten wir daher für 2025 eine Abnahme von 1,8 %, die sich in den Folgejahren leicht abschwächen wird.

In der Güterabteilung **„Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (B5)“** verbuchte das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2024 einen geringfügigen Anstieg (1,0 %). Bei den Eisenbahnen hat sich der Sachverhalt, dass Kerosin zu den Flughäfen in überdurchschnittlichem Ausmaß auf der Schiene transportiert wird, nicht mehr wie in einigen Vorjahren ausgewirkt, weil dessen Absatz sank. Der Lkw-Verkehr (-1 %) wurde vom leicht sinkenden Produktenabsatz getroffen, während Eisenbahn und Binnenschiff hier Zuwachsraten verbuchen konnten (jeweils mehr als 3 %). Für 2025 sehen wir gesamtmodal einen geringeren Anstieg als im Vorjahr (0,4 %). Dieser geht auf ein Plus bei der Straße zurück, das auf den stark steigenden Absatz von leichtem Heizöl zurückzuführen ist, das überdurchschnittlich straßenaffin ist, während die Schiene hier einen Rückgang verzeichnet. In den Folgejahren 2026 und 2027 werden die Transporte in dieser, grundsätzlich wachstumsschwachen, Güterabteilung geringfügig abnehmen. Dies ist gesamtmodal sowie auch für nahezu alle Verkehrsträger zu erwarten.

Tabelle G - 7 Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	207,2	207,4	216,0	215,7	217,7	219,9	-5,0	4,1	-0,2	0,9	1,0	6,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	9,2	16,3	14,4	14,2	13,3	12,5	95,0	-11,5	-1,5	-6,2	-6,0	36,1
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	947,1	827,1	790,5	772,7	792,4	800,1	-9,5	-4,4	-2,3	2,5	1,0	-15,5
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	577,9	527,8	519,8	510,0	502,2	495,1	-3,3	-1,5	-1,9	-1,5	-1,4	-14,3
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	100,7	85,9	84,8	86,3	85,6	85,0	-4,6	-1,3	1,7	-0,8	-0,7	-15,5
B6 Chemische/Mineralerz.	596,3	501,8	476,8	464,5	474,8	481,5	-12,1	-5,0	-2,6	2,2	1,4	-19,3
B7 Metalle u. Metallerz.	188,7	162,7	154,5	151,6	152,0	153,7	-5,5	-5,0	-1,9	0,3	1,1	-18,6
B8 Masch., langleb.Kons.	226,0	212,4	197,3	198,0	200,4	203,6	4,1	-7,1	0,4	1,2	1,6	-9,9
B9 Sekundärrohst., Abf.	292,5	242,5	240,4	239,9	239,4	239,0	-5,7	-0,8	-0,2	-0,2	-0,2	-18,3
B10 Sonstige Produkte	613,0	636,8	645,8	647,4	662,4	683,0	-3,8	1,4	0,3	2,3	3,1	11,4
Insgesamt	3758,7	3420,5	3340,3	3300,2	3340,3	3373,4	-6,1	-2,3	-1,2	1,2	1,0	-10,2
Transportleistung[1)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	33,4	32,3	33,7	32,7	32,8	33,0	-3,4	4,4	-2,9	0,3	0,5	-1,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,1	5,3	4,5	4,5	4,4	4,3	335,0	-14,3	-0,3	-2,9	-2,6	275,9
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	33,3	30,4	29,2	28,1	28,9	29,2	-9,4	-4,1	-3,7	2,7	1,3	-12,2
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	114,8	108,3	106,6	103,5	102,4	101,6	-3,9	-1,6	-2,9	-1,0	-0,8	-11,5
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	10,8	9,9	9,6	9,8	9,9	9,9	0,1	-3,2	2,6	0,4	0,6	-8,0
B6 Chemische/Mineralerz.	73,0	60,9	59,6	57,9	59,4	60,7	-12,9	-2,2	-2,9	2,6	2,3	-16,8
B7 Metalle u. Metallerz.	39,2	33,5	31,0	30,2	30,4	30,8	-5,9	-7,3	-2,6	0,6	1,4	-21,4
B8 Masch., langleb.Kons.	51,6	53,1	51,2	51,0	51,7	52,6	4,8	-3,7	-0,4	1,4	1,8	1,8
B9 Sekundärrohst., Abf.	22,6	20,2	20,0	21,1	22,3	23,5	-5,2	-0,9	5,4	5,7	5,8	4,3
B10 Sonstige Produkte	118,7	126,8	129,3	128,6	131,6	135,6	-5,9	1,9	-0,5	2,3	3,1	14,2
Insgesamt	498,6	480,7	474,6	467,4	473,7	481,4	-4,4	-1,3	-1,5	1,3	1,6	-3,5

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Die Güterabteilung **„Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (B6)“** schrumpfte im Jahr 2024 erneut deutlich (-4 %, 2023: -12 %). Zwar nahmen die Transporte von chemischen Erzeugnissen aufgrund des Wiederanstiegs von deren Produktion zu (3 %). Jedoch schrumpfte der, stark von der Bauproduktion abhängige, Teilbereich „Sonstige Mineralerzeugnisse“ (-9 %), auf den rund zwei Drittel aller Beförderungen in dieser Güterabteilung entfallen. Dies zog vor allem den Lkw-Verkehr ins Minus, wohingegen Eisenbahnen und Binnenschifffahrt ein Plus erzielen konnten. Im laufenden Jahr steigen weder die Chemieproduktion noch die Bauproduktion. Sowohl gesamtmodal (-2 %) als auch bei Straße und Binnenschiff kommt es daher zu einem Rückgang, lediglich die

Schiene verzeichnet eine Zunahme. Da die Bauproduktion dagegen ab 2026 deutlich wachsen soll, nimmt auch das gesamtmodale Aufkommen dann wieder zu, ebenso wie jenes bei Straße und Schiene. Insbesondere bei der Binnenschifffahrt haben die Mineralerzeugnisse für die Baubranche jedoch ein geringeres Gewicht, daher ist hier auch für 2026 und 2027 nur mit einer Stagnation zu rechnen.

Tabelle G - 8 Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

Mio. t bzw. Mrd. tkm				Veränderung in %								
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	8,7	13,3	11,3	10,3	10,6	10,9	1,0	-15,2	-8,3	2,9	2,9	25,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	32,5	27,1	23,7	23,2	20,5	18,1	-11,3	-12,4	-2,5	-11,4	-11,7	-44,3
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	55,0	52,3	50,5	48,9	50,0	50,6	-6,5	-3,5	-3,1	2,3	1,1	-8,0
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	10,8	10,9	10,9	11,0	11,2	11,4	-16,1	-0,1	1,3	1,4	1,4	5,5
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	47,0	42,9	44,4	44,0	43,7	43,5	2,2	3,5	-0,9	-0,7	-0,6	-7,6
B6 Chemische/Mineralerz.	37,9	33,3	35,3	36,1	36,7	37,4	-7,4	6,1	2,1	1,8	1,7	-1,4
B7 Metalle u. Metallerz.	55,8	51,0	52,1	49,6	48,6	48,0	-4,6	2,1	-4,9	-2,0	-1,2	-14,0
B8 Masch., langleb.Kons.	18,5	14,5	14,7	14,4	14,3	14,3	15,8	1,6	-2,5	-0,5	0,3	-22,5
B9 Sekundärrohst., Abf.	11,9	10,4	9,9	8,8	8,7	8,6	-9,2	-4,6	-10,9	-2,0	-1,2	-27,7
B10 Sonstige Produkte	112,7	111,2	114,3	115,3	118,3	122,1	-5,9	2,8	0,8	2,6	3,2	8,4
Insgesamt	390,8	366,9	367,2	361,6	362,7	364,8	-5,0	0,1	-1,5	0,3	0,6	-6,6
Transportleistung[1)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	3,2	4,7	4,2	3,9	4,0	4,1	-7,1	-9,2	-7,6	1,8	2,0	27,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,7	7,0	5,7	5,8	5,2	4,7	-13,5	-18,4	1,9	-10,2	-10,5	-39,2
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	13,8	14,3	14,0	13,8	14,2	14,4	-7,4	-2,5	-1,2	2,9	1,7	4,4
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	6,3	6,3	6,1	6,3	6,4	6,5	-18,6	-3,2	3,3	1,3	1,3	1,8
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	12,0	11,9	12,6	12,4	12,3	12,3	5,7	5,8	-1,5	-0,5	-0,5	2,4
B6 Chemische/Mineralerz.	11,4	10,8	10,9	10,6	10,8	11,0	-8,9	0,2	-2,1	1,7	1,8	-3,4
B7 Metalle u. Metallerz.	13,6	12,2	11,9	11,4	11,2	11,0	-6,9	-2,2	-4,4	-1,8	-1,0	-18,8
B8 Masch., langleb.Kons.	8,9	6,5	6,3	5,9	5,9	5,8	13,5	-4,3	-5,5	-1,1	-0,3	-34,7
B9 Sekundärrohst., Abf.	3,0	2,8	2,8	2,3	2,4	2,4	-16,1	-2,2	-15,0	0,4	1,1	-20,6
B10 Sonstige Produkte	58,3	57,9	61,1	61,4	63,1	65,2	-7,6	5,6	0,5	2,8	3,3	11,9
Insgesamt	138,2	134,4	135,5	133,9	135,4	137,4	-6,9	0,8	-1,1	1,1	1,5	-0,6

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung **„Metalle und Metallerzeugnisse (B7)“** muss für das Jahr 2024 trotz des Wiederanstiegs der Stahlerzeugung ein nochmaliger gesamtmodaler Rückgang (-3 %) verzeichnet werden, der ausschließlich im Lkw-Verkehr (-5 %) zu beobachten ist. Bei Eisenbahnen und Binnenschifffahrt wurden dagegen die erwartbaren Zuwächse realisiert. Mit ausbleibender Erholung der Stahlindustrie im Jahr 2025 bleibt der gesamtmodale Rückgang annähernd erhalten (-2,5 %). Während die Transporte per Lkw jetzt jedoch moderater sinken (-2 %), zeichnet sich auf der Schiene ein deutlicheres Minus ab (-5 %), Die Transporte per Binnenschiff stagnieren. Ab 2026 erholt sich die Stahlproduktion langsam. Ab 2027 ist daher in dieser Güterabteilung gesamtmodal wieder mit einem leichten Plus zu rechnen, von dem vor allem der Lkw-Verkehr profitiert.

Die Güterabteilung **„Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter (B8)“** stellte zumindest bis vor kurzem eines der wachstumsträchtigsten Segmente dar, was vor allem an dem Teilbereich der Fahrzeuge liegt. Hier ist das gesamtmodale Aufkommen zwischen 2011 und 2016 um 5,4 % p. a. gewachsen, anschließend hat sich die Dynamik aber stark zurückgebildet. Im Jahr

2020 hat die Krise der Automobilindustrie die Transportnachfrage zweistellig (-22 %) einbrechen lassen, was in den drei Folgejahren auch aufgrund der Lieferkettenproblematik kaum aufgeholt werden konnte. Im Jahr 2024 hatten Straße und Binnenschiff einen kräftigen Rückgang vor allem bei Maschinen u.ä. zu verzeichnen, wozu der unerwartet hohe Produktionsrückgang im Maschinenbau (-8 %) sicherlich beigetragen hat. Für das Jahr 2025 ist gesamtmodal nur mit einem sehr leichten Plus in dieser Güterabteilung zu rechnen (0,2 %), auf der Straße fällt dieses höher aus, während Schiene und Wasserstraße nicht profitieren. Ab 2026 steigen die Transporte in dieser Güterabteilung wieder moderat, aber weiterhin hauptsächlich auf der Straße.

Tabelle G - 9 Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	13,4	12,7	12,8	12,2	12,2	12,1	-5,3	1,5	-4,9	-0,3	-0,3	-9,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	23,3	18,5	15,2	16,0	13,6	11,1	-27,9	-17,9	5,4	-14,9	-18,9	-52,6
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	54,8	46,4	44,9	41,9	42,2	42,4	-1,1	-3,4	-6,6	0,8	0,4	-22,7
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	11,1	8,8	9,6	9,6	9,5	9,4	-10,7	10,0	-0,3	-1,3	-1,2	-16,0
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	38,1	33,4	34,6	34,1	34,1	34,0	2,1	3,6	-1,3	-0,2	-0,2	-10,7
B6 Chemische/Mineralerz.	25,1	19,4	21,8	21,1	21,1	21,1	-4,5	11,9	-2,9	-0,1	-0,1	-16,0
B7 Metalle u. Metallerz.	10,1	8,7	9,4	9,4	9,3	9,3	-4,9	7,2	0,1	-0,9	-0,1	-8,0
B8 Masch., langleb.Kons.	2,5	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	-4,5	-7,1	-1,6	-0,5	-0,1	-38,1
B9 Sekundärrohst., Abf.	11,4	10,0	11,1	11,7	11,7	11,7	9,1	11,0	5,6	0,0	0,0	3,3
B10 Sonstige Produkte	15,3	12,0	12,8	13,5	13,6	13,7	-10,4	6,8	5,4	0,7	0,7	-10,4
Insgesamt	205,1	171,7	173,8	171,2	168,9	166,3	-5,9	1,2	-1,5	-1,4	-1,5	-18,9
Transportleistung[1)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	5,0	4,5	4,9	4,6	4,6	4,6	-7,3	8,9	-4,9	-0,5	-0,4	-9,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	4,8	3,5	2,7	2,8	2,4	1,9	-39,7	-23,5	4,9	-15,4	-19,3	-59,6
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	10,2	8,9	8,8	8,3	8,5	8,6	3,0	-0,8	-5,5	1,8	1,5	-15,8
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	3,0	2,3	2,7	2,7	2,6	2,6	-13,3	16,3	-0,2	-1,4	-1,1	-12,5
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	9,7	8,2	8,6	8,5	8,5	8,5	6,0	5,0	-2,1	0,2	0,2	-12,4
B6 Chemische/Mineralerz.	7,3	5,5	6,3	6,1	6,1	6,1	-2,9	15,9	-3,0	-0,2	-0,2	-15,9
B7 Metalle u. Metallerz.	3,1	2,4	2,7	2,7	2,7	2,7	-5,2	10,5	0,0	-0,9	-0,2	-14,3
B8 Masch., langleb.Kons.	0,9	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	-1,0	-8,8	-0,6	0,5	0,9	-30,4
B9 Sekundärrohst., Abf.	2,9	2,4	2,8	2,9	3,0	3,0	-3,1	16,4	5,8	0,2	0,3	0,7
B10 Sonstige Produkte	4,0	3,1	3,3	3,5	3,5	3,5	2,9	6,5	4,6	1,0	1,0	-11,0
Insgesamt	50,9	41,5	43,4	42,8	42,5	42,1	-5,9	4,7	-1,5	-0,8	-0,8	-17,3

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Die Güterabteilung **„Sekundärrohstoffe, Abfälle (B9)“** ist im Allgemeinen eines der weniger dynamischen Segmente der Transportnachfrage. In den Jahren 2022 und 2023 war allerdings ein spürbares Minus (-7 % bzw. -5 %) zu verzeichnen, das sich im Jahr 2024 wieder deutlich reduziert hat (knapp -1 %). Ab 2025 sollte sich das Minus zurückbilden und ab 2026 wieder der frühere Trend einer annähernden Stagnation durchsetzen. Diese Abteilung tangiert weit überwiegend nur den Straßenverkehr (Aufkommensanteil über 90 %).

Die Güterabteilung **„Sonstige Produkte (B10)“** enthält unter anderem auch die Container- und Stückguttransporte, die häufig keiner Güterart zugeordnet werden können. Sie bildet das

wachstumsstärkste Segment des Güterverkehrs (2018/11: 6,5 % p. a.).[97] Hier wirkt sich auch der ungebrochen wachsende KEP-Verkehr in Folge des boomenden Internethandels aus. Nachdem auch dieses Segment im Jahr 2020 nicht von den Auswirkungen der Pandemie verschont blieb (-2 %), stellte sich in den Jahr 2021 und 2022 ein spürbarer Wiederanstieg ein (zusammen 9 %). Im Jahr 2023 löste der Konjunkturabschwung ein neuerliches Minus um bemerkenswerte 4 % aus. Im Jahr 2024 haben – trotz annähernd gleicher gesamtwirtschaftlicher Rahmenbedingungen – die gesamtmodalen Transporte moderat zugenommen (1,7 %). Die Entwicklung im Straßengüterverkehr (1,4 %) ist angesichts seiner, auch hier sichtbaren, Dominanz (83 % Aufkommen) nahezu zwangsläufig sehr ähnlich. Der Eisenbahnverkehr (knapp 3 %), wuchs ähnlich, die Binnenschifffahrt und der Seeverkehr (jeweils 7 %) dagegen noch stärker. Für das Jahr 2025 sind etwas schwächere Wachstumsraten als für 2024 zu erwarten, die ab 2026 aber wieder deutlich höher ausfallen sollten. In allen Jahren sollten daran alle Modi partizipieren, der Schienenverkehr auch wegen des wieder steigenden Seehafenhinterlandverkehrs. Die Binnenschifffahrt verbuchte in dieser Güterabteilung – im Gegensatz zu den meisten anderen – zwischen 2009 und 2017 Nachfragegewinne, anschließend bis 2023 jedoch wieder einen Rückgang um zusammen 29 %. Somit hat sich ihr Marktanteil in dieser Güterabteilung von in der Spitze 3,9 % (2010) bis zum Jahr 2023 (1,6 %) annähernd halbiert. Ab dem Jahr 2025 sollte er nicht mehr sinken und liegt 2027 ebenfalls bei 1,6 %.

Tabelle G - 10 Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	16,9	15,9	14,6	14,1	13,7	13,4	-6,1	-8,5	-2,9	-2,9	-2,9	-20,9
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	37,3	38,5	41,1	46,2	46,2	46,2	4,6	6,8	12,3	0,0	0,0	23,9
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	31,6	29,6	30,1	28,6	28,9	29,0	-4,9	1,9	-5,0	0,8	0,6	-8,1
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	40,3	33,4	31,6	31,6	31,7	31,7	-7,5	-5,4	0,1	0,1	0,1	-21,3
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	15,8	16,1	14,6	15,0	15,0	15,0	6,2	-9,3	3,1	0,0	0,0	-4,8
B6 Chemische/Mineralerz.	28,5	23,5	22,7	22,4	22,3	22,3	-5,9	-3,5	-1,2	-0,3	0,1	-21,6
B7 Metalle u. Metallerz.	10,6	9,4	7,8	7,1	7,0	7,0	2,6	-16,9	-9,9	-1,0	-0,2	-34,3
B8 Masch., langleb.Kons.	20,2	20,2	25,4	25,3	25,4	25,7	7,1	25,5	-0,2	0,6	0,9	27,2
B9 Sekundärrohst., Abf.	3,5	2,6	2,4	2,2	2,1	2,0	-23,6	-8,3	-6,8	-6,8	-6,8	-44,0
B10 Sonstige Produkte	85,7	74,1	79,5	82,4	85,4	88,9	-10,0	7,3	3,7	3,6	4,1	3,8
Insgesamt	290,2	263,3	269,8	275,0	277,7	281,1	-4,2	2,5	1,9	1,0	1,2	-3,1

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

[97] Einschließlich des Seeverkehrs. Ohne ihn waren es sogar 6,7 % p. a.

3.6 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen

Überblick

Der **Binnenverkehr** mit Quelle und Ziel innerhalb Deutschlands entwickelt sich im Allgemeinen schwächer als der grenzüberschreitende Verkehr, der von der steigenden weltwirtschaftlichen Verflechtung profitiert. Im Jahr 2024 wurde er von der konjunkturellen Abwärtsentwicklung in ein Minus gezogen (-2,5 %). Neben der Gesamtwirtschaft wirkte sich hier auch der Rückgang der transportintensiven Bauproduktion aus. Für 2025 ist ein nochmaliger Rückgang zu erwarten, der aber aufgrund des geringeren Minus in der Bauproduktion etwas niedriger ausfallen sollte (-1,4 %). Erst ab dem Jahr 2026 kann mit einem moderaten Plus gerechnet werden (rund 1 % p. a.), womit im Jahr 2027 der Vorkrisenstand von 2019 (gesamtmodal) aber immer noch um 12 % unterschritten wird. Der Lkw-Verkehr wurde im Jahr 2024 von der Bauwirtschaft überdurchschnittlich stark gebremst (-2,9 %), zeigt aber aufgrund seiner quantitativen Dominanz grundsätzlich sehr ähnliche Veränderungsraten wie der gesamtmodale Verkehr, d. h. ab 2026 eine positive Entwicklung. Bei den Eisenbahnen ist der Binnenverkehr im Jahr 2024 nicht gesunken. Für 2025 ist jedoch ein Rückgang zu erwarten (-1,6 % bzw. -3,9 Mio. t), der vor allem bei den, auch im Binnenverkehr dominierenden, Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (- 1,3 Mio. t) und „Metallen und Metallerzeugnissen“ (-2,1 Mio. t) entsteht. Für die beiden Folgejahre ist mit einer Stagnation zu rechnen, weil sich die genannten spürbaren Effekte zumindest abschwächen sollten. Hier wird der Abstand im Jahr 2027 zu 2019 etwas geringer ausfallen (-9 %). Bei der Binnenschifffahrt hingegen wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2027 im Binnenverkehr um 22 % unterschritten. Hier machen sich die spürbaren Abnahmen in allen Jahren von 2020 bis 2023 bemerkbar, die im Jahr 2024 nur zu einem geringen Teil aufgeholt wurden. 2025 setzt sich die negative Entwicklung fort. Die Rohrfernleitungen verzeichneten im Binnenverkehr im Jahr 2023 ein kräftiges Minus, holten es aber im Jahr 2024 vollständig auf. Für 2025 ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen, der sich in den beiden Folgejahren aber wieder abschwächt. Für die Luftfracht und den Seeverkehr hat der Binnenverkehr eine nur unmaßgebliche Bedeutung.

Im grenzüberschreitenden **Versand** schlug sich im Jahr 2024 die nochmals geringere Dynamik der deutschen Exporte nieder. Jedoch gab es in einigen Güterbereichen (landwirtschaftliche Produkte, +5,6 Mio. t) Sondereffekte, so dass für den gesamtmodalen Versand ein Anstieg zu verzeichnen ist (rund 1 %). Wie im Vorjahr zeigen alle Verkehrsträger das gleiche Vorzeichen, jetzt allerdings ein Plus, das im Eisenbahnverkehr (3,8 %) und in der Binnenschifffahrt (2,8 %) am stärksten ausfällt. Letzteres entspricht immerhin 1,2 Mio. t und entstand im Wesentlichen bei Mineralölprodukten (0,9 Mio. t) und chemischen Grundstoffen (0,8 Mio. t). Im laufenden Jahr entwickeln sich die deutschen Ausfuhren bis auf die Vorzieheffekte im ersten Quartal noch negativ. Daher verzeichnen auch die Landverkehrsträger Minusraten. Ab 2026 werden sich die deutschen Ausfuhren beleben, so dass der grenzüberschreitende Versand gesamtmodal wie bei den einzelnen Verkehrsträgern wächst. Das Vorkrisenniveau wird hier im Jahr 2027 gesamtmodal noch nicht wieder erreicht (-3 %), obwohl erneut für alle Verkehrsträger eine Zunahme zu erwarten ist.

Der grenzüberschreitende **Empfang** hatte im Jahr 2023 den größten Rückgang (-7 %) von allen Hauptverkehrsverbindungen verbucht. Erstens hat sich hier die Entwicklung der deutschen Importe bemerkbar gemacht. Zudem haben einige transportintensive Branchen, allen voran zum wiederholten Mal Kohle, zusätzlich gedämpft. Für das Jahr 2024 ist ein leichter Wiederanstieg (0,4 %) zu verzeichnen, der aber fast ausschließlich durch die deutlich erhöhten Rohöleinfuhren ausgelöst wird und bei den Pipelines stattfand (8 %). Generell ist beim Empfang der Anteil der Massengüter weit überdurchschnittlich. Deshalb steigt er im Allgemeinen wesentlich schwächer (1997-2024: 1,0 % p. a.) als der Versand (2,3 %). Im Jahr 2025 bleibt der Impuls vom Außenhandel nahezu vollständig aus. Spürbare Rückgänge sind für Rohöl (-4 % oder 2,5 Mio. t) und Erze (-

5 % oder 1,9 Mio. t, gesamte Abteilung „Erze, Steine und Erden …“) zu erwarten. Sie werden jedoch gebremst durch den Empfang von Kohle, der von 2016 bis 2024 um insgesamt 44 % bzw. gut 7 % p. a. eingebrochen ist, im Jahr 2025 aber steigt (2 % oder 0,5 Mio. t). Insgesamt sinkt der grenzüberschreitende Empfang – ohne den Seeverkehr – um gut 1 % oder 5 Mio. t. Ab 2026 verringert sich der Rückgang und ab 2027 ist mit einer moderaten Belebung zu rechnen. Deshalb wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2027 gesamtmodal – noch deutlicher als beim Versand - verfehlt (-8 %). Bei der Binnenschifffahrt (-21 %) und bei den Eisenbahnen (-13 %) sind die Abstände noch größer. Im Lkw-Verkehr wird der Empfang von den Massengütern generell kaum tangiert und entwickelt sich eher gemäß den (gesamten) Außenhandelsströmen, so dass er im Jahr 2027 ebenfalls nur noch knapp (-2 %) unter dem Stand von 2019 liegen sollte. Das gesamtmodale Aufkommen aller Hauptverkehrsverbindungen ist in der bisherigen Kommentierung ohne den Seeverkehr definiert (vgl. Tabelle G - 11). Bei diesem Verkehrsträger steigt der Empfang sowohl 2024 als auch 2025 vergleichsweise dynamisch um jeweils gut 3 % bzw. 5 bis 6 Mio. t. In beiden Jahren hat dazu der Containerverkehr (+6 bzw. +3 Mio. t) maßgeblich beigetragen, was im laufenden Jahr durch den stark erhöhten Umschlag von Flüssiggas (knapp 1 Mio. t) spürbar angehoben wird. In den Jahren 2026 und 2027 wird die Dynamik durch einen nun wieder stärker sinkenden Massengutumschlag gebremst, so dass das gesamte Plus schwächer ausfällt (rund 1 % p. a.). Damit liegt der Empfang im Seeverkehr im Jahr 2027 nur noch knapp 2 % unter 2019. Addiert man den Seeverkehr zum o. a. gesamtmodalen Verkehr, dann wandelt sich dessen diesjähriges Minus in eine Stagnation. In den beiden Folgejahren weichen die Veränderungen weit weniger deutlich voneinander ab.

Der **Durchgangsverkehr** weist seit Jahrzehnten die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf (2017/1995: 6,3 % p. a.[98]). In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Im Jahr 2023 löste die europaweite Abschwächung des Außenhandels einen Rückgang des Transitverkehrs aus, der aber deutlich geringer (-2,4 %) ausfiel als in allen anderen Hauptverkehrsverbindungen. Drei Viertel des gesamten Durchgangsverkehrs werden mit dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Die Veränderung von deren (gesamter) Transportleistung ist in aller Regel nicht weit entfernt von derjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung, die im Jahr 2024 um 0,4% gesunken ist (vgl. Abschnitt 3.3). Die Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt unsicherer. Für letzteren schätzen wir derzeit ein Plus um 0,9 % (Lkw-Verkehr) und damit 1 % gesamtmodal. In der Binnenschifffahrt ist 2024, im zweiten Jahr in Folge, ein spürbares Plus (13 %) festzustellen, mit dem aber lediglich die wasserstandsbedingten Verluste aus dem Jahr 2022, die sich im Durchgangsverkehr überdurchschnittlich ausgewirkt haben (-14 %), aufgeholt wurden. Für 2025 rechnen wir gesamtmodal mit einer Stagnation, aber ab 2026 sollte der anspringende Außenhandel im Transitverkehr wieder zu einem Plus führen, das mit 3 % jedoch schon noch weit von der o. a. Dynamik der beiden vergangenen Jahrzehnte entfernt ist. Damit wird 2027 der Durchgangsverkehr der Einzige von den vier Hauptverkehrsverbindungen sein, der über dem Vorkrisenstand 2019 liegt (+11 %).

---

98 Bei Ausklammerung des Jahres 2011, in dem die Datenbasis umgestellt wurde, so dass für den gesamtmodalen Durchgangsverkehr in diesem Jahr statistisch ein Rückgang um 16 % ausgewiesen wird. Die gesamtmodalen Werte ergeben sich als Summe der einzelnen Verkehrsträger mit ihren unterschiedlichen statistischen Erhebungen.

Tabelle G - 11 Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Straßengüterv.[1)]	3759	3421	3340	3300	3340	3373	-6,1	-2,3	-1,2	1,2	1,0	-10,2
Binnenverkehr	3169	2842	2759	2723	2755	2776	-6,6	-2,9	-1,3	1,2	0,8	-12,4
Grenzüb. Versand	230,8	225,4	226,0	224,6	227,1	230,6	-3,7	0,3	-0,6	1,1	1,5	-0,1
Grenzüb. Empfang	222,7	216,8	217,2	214,6	215,7	218,2	-3,7	0,2	-1,2	0,5	1,2	-2,0
Durchgangsverkehr	136,1	136,8	138,0	138,3	142,8	148,2	-3,1	0,9	0,2	3,3	3,8	8,9
Eisenbahnverkehr[2)]	390,8	366,9	367,2	361,6	362,7	364,8	-5,0	0,1	-1,5	0,3	0,6	-6,6
Binnenverkehr	257,2	237,3	239,1	235,2	234,8	234,9	-4,6	0,8	-1,6	-0,2	0,1	-8,7
Grenzüb. Versand	52,9	48,9	50,7	48,9	49,4	50,2	-5,5	3,8	-3,6	1,1	1,6	-5,1
Grenzüb. Empfang	63,9	57,4	54,9	54,6	54,9	55,3	-7,3	-4,3	-0,7	0,6	0,8	-13,4
Durchgangsverkehr	16,8	23,4	22,5	22,9	23,6	24,3	-2,6	-3,8	1,9	2,9	3,2	45,1
Binnenschifffahrt	205,1	171,7	173,8	171,2	168,9	166,3	-5,9	1,2	-1,5	-1,4	-1,5	-18,9
Binnenverkehr	53,0	42,5	42,8	41,9	41,6	41,2	-4,8	0,7	-2,1	-0,8	-0,9	-22,3
Grenzüb. Versand	48,9	42,0	43,2	42,4	42,5	42,6	-4,0	2,8	-1,8	0,2	0,3	-12,8
Grenzüb. Empfang	90,5	77,3	76,6	76,0	74,0	71,7	-9,0	-0,9	-0,8	-2,6	-3,0	-20,7
Durchgangsverkehr	12,7	10,0	11,3	11,0	10,9	10,8	8,5	13,2	-3,0	-0,8	-0,7	-15,3
Rohrfernleitungen[3)]	85,1	76,3	83,6	79,9	79,1	78,4	-12,0	9,5	-4,4	-1,0	-0,9	-7,9
Binnenverkehr	24,5	20,5	23,2	22,0	21,8	21,6	-9,2	13,2	-5,2	-1,0	-0,9	-11,8
Grenzüb. Empfang	60,7	55,9	60,4	57,9	57,4	56,8	-13,0	8,1	-4,1	-1,0	-0,9	-6,3
Luftfracht[4)]	4,772	4,679	4,777	4,825	4,877	4,959	-6,6	2,1	1,0	1,1	1,7	3,9
Binnenverkehr	0,123	0,121	0,114	0,115	0,118	0,120	-6,7	-5,1	0,6	2,7	1,6	-2,7
Grenzüb. Versand	2,357	2,338	2,348	2,375	2,401	2,432	-7,0	0,4	1,1	1,1	1,3	3,2
Grenzüb. Empfang	2,201	2,116	2,204	2,227	2,250	2,298	-7,2	4,2	1,0	1,0	2,2	4,4
Durchgangsverkehr	0,091	0,104	0,110	0,108	0,109	0,108	18,6	6,1	-1,9	0,5	-0,5	18,7
Gesamter Güterv.	4444	4040	3970	3918	3956	3988	-6,1	-1,7	-1,3	1,0	0,8	-10,3
Binnenverkehr	3504	3142	3064	3022	3053	3074	-6,4	-2,5	-1,4	1,0	0,7	-12,3
Grenzüb. Versand	335,0	318,6	322,2	318,3	321,5	325,9	-4,1	1,1	-1,2	1,0	1,4	-2,7
Grenzüb. Empfang	439,9	409,5	411,3	405,3	404,2	404,4	-6,6	0,4	-1,5	-0,3	0,1	-8,1
Durchgangsverkehr	165,7	170,2	171,9	172,2	177,4	183,5	-2,4	1,0	0,2	3,0	3,4	10,7
Seeverkehr[5)]	290,2	263,3	269,8	275,0	277,7	281,1	-4,2	2,5	1,9	1,0	1,2	-3,1
Binnenverkehr	3,3	4,5	4,2	4,1	4,1	4,2	5,4	-8,5	-0,2	0,1	0,1	26,2
Grenzüb. Versand	112,8	101,5	103,2	102,9	104,0	105,6	-4,9	1,7	-0,3	1,1	1,6	-6,3
Grenzüb. Empfang	174,2	157,3	162,4	168,0	169,6	171,4	-4,0	3,2	3,5	0,9	1,0	-1,6

1) Einschließlich Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschließlich Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschließlich Luftpost. Einschließlich Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G - 12 Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm[1]						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Straßengüterv.[2]	498,6	480,7	474,6	467,4	473,7	481,4	-4,4	-1,3	-1,5	1,3	1,6	-3,5
Binnenverkehr	298,5	281,4	275,7	269,8	272,7	275,8	-5,3	-2,0	-2,1	1,1	1,1	-7,6
Grenzüb. Versand	60,3	59,6	59,2	58,9	59,7	60,7	-3,3	-0,6	-0,6	1,3	1,8	0,7
Grenzüb. Empfang	62,5	61,1	60,9	60,1	60,4	61,1	-3,6	-0,3	-1,3	0,5	1,2	-2,2
Durchgangsverkehr	77,3	78,6	78,8	78,6	80,9	83,7	-3,0	0,2	-0,2	2,9	3,4	8,3
Eisenbahnverkehr[3]	138,2	134,4	135,5	133,9	135,4	137,4	-6,9	0,8	-1,1	1,1	1,5	-0,6
Binnenverkehr	71,3	66,4	68,0	66,6	66,9	67,4	-6,1	2,4	-2,2	0,5	0,7	-5,5
Grenzüb. Versand	26,8	25,4	26,4	25,4	25,8	26,3	-8,8	4,0	-4,0	1,6	2,1	-1,9
Grenzüb. Empfang	29,1	27,0	26,3	27,1	27,5	27,9	-8,6	-2,6	3,0	1,5	1,7	-4,0
Durchgangsverkehr	11,0	15,6	14,7	14,9	15,3	15,8	-3,7	-5,6	1,4	2,8	3,0	43,1
Binnenschifffahrt	50,9	41,5	43,4	42,8	42,5	42,1	-5,9	4,7	-1,5	-0,8	-0,8	-17,3
Binnenverkehr	10,3	8,2	8,4	8,2	8,1	8,1	-5,2	1,9	-2,1	-0,6	-0,7	-21,2
Grenzüb. Versand	12,9	11,3	11,9	11,7	11,8	11,9	-3,1	5,7	-1,5	0,9	0,9	-7,7
Grenzüb. Empfang	19,6	15,6	15,8	15,8	15,4	15,1	-13,8	1,5	-0,5	-2,2	-2,4	-23,1
Durchgangsverkehr	8,2	6,4	7,3	7,1	7,1	7,1	12,2	14,0	-3,1	-0,5	-0,4	-13,6
Rohrfernleitungen[4]	17,6	17,3	18,4	17,6	17,4	17,3	-2,3	6,2	-4,3	-1,0	-0,9	-2,2
Binnenverkehr	4,7	4,0	4,5	4,2	4,2	4,1	-6,0	10,8	-5,2	-1,0	-0,9	-11,5
Grenzüb. Empfang	13,0	13,3	13,9	13,4	13,2	13,1	-1,1	4,8	-4,1	-1,0	-0,9	1,2
Luftfracht[5]	1,587	1,516	1,548	1,564	1,581	1,609	-7,3	2,1	1,0	1,1	1,8	1,4
Binnenverkehr	0,049	0,045	0,043	0,043	0,045	0,045	-7,6	-5,4	0,9	2,7	1,6	-7,4
Grenzüb. Versand	0,784	0,738	0,741	0,749	0,757	0,767	-7,9	0,3	1,1	1,1	1,3	-2,2
Grenzüb. Empfang	0,754	0,732	0,764	0,772	0,779	0,797	-6,6	4,4	1,0	1,0	2,2	5,7
Gesamter Güterv.	707,0	675,5	673,4	663,3	670,6	679,8	-5,0	-0,3	-1,5	1,1	1,4	-3,9
Binnenverkehr	384,8	360,1	356,6	348,8	351,9	355,4	-5,4	-1,0	-2,2	0,9	1,0	-7,6
Grenzüb. Versand	100,8	97,0	98,3	96,7	98,0	99,7	-4,8	1,3	-1,6	1,3	1,8	-1,1
Grenzüb. Empfang	124,9	117,7	117,7	117,1	117,3	118,0	-6,0	0,0	-0,6	0,2	0,6	-5,5
Durchgangsverkehr	96,5	100,7	100,8	100,7	103,4	106,6	-2,2	0,2	-0,1	2,7	3,1	10,5

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschließlich Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

3) Einschließlich Behältergewichte im kombinierten Verkehr

4) Nur Rohölleitungen

5) Einschließlich Luftpost. Für die Transportleistung des Durchgangsverkehrs sind keine Daten verfügbar

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Luftfracht

Das Luftfrachtaufkommen lag 2024 mit 4.777.123 t knapp über dem Niveau von 2019 mit 4.771.980 t (vor der Coronapandemie). Für das Jahr 2025 wird ein Wachstum in Höhe von 1,0 % (4.824.894 t) im Vergleich zum Vorjahr prognostiziert. Die Erholung ist unter anderem auf das steigende Aufkommen von E-Commerce-Sendungen aus Asien an den Flughäfen Köln/Bonn und Leipzig und die sich langsam erholende Weltwirtschaft zurückzuführen.

Tabelle G - 13 Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t						Veränderung in %[1]					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2027	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	27/19
Gesamt[2]	**4,772**	**4,679**	**4,777**	**4,825**	**4,877**	**4,959**	**-6,6**	**2,1**	**1,0**	**1,1**	**1,7**	**3,9**
Innerdeutsch	0,123	0,121	0,113	0,115	0,118	0,120	-6,0	-6,7	1,5	2,7	1,6	-2,7
Grenzüberschreitend	**4,558**	**4,454**	**4,556**	**4,602**	**4,651**	**4,731**	**-7,1**	**2,3**	**1,0**	**1,1**	**1,7**	**3,8**
- davon Europa	**1,529**	**1,358**	**1,384**	**1,408**	**1,428**	**1,456**	**-10,0**	**1,9**	**1,7**	**1,4**	**2,0**	**-4,8**
- darunter EU-28/27	0,908	0,962	0,956	0,992	1,002	1,042	-7,6	-0,6	3,8	1,0	4,0	14,8
- davon Interkontinental	**3,029**	**3,097**	**3,173**	**3,194**	**3,223**	**3,275**	**-5,7**	**2,4**	**0,7**	**0,9**	**1,6**	**8,1**
- davon Afrika	0,114	0,073	0,075	0,075	0,078	0,079	2,2	2,6	0,0	4,1	0,4	-31,0
- davon Amerika	0,971	1,075	1,035	1,037	1,055	1,066	-6,5	-3,8	0,2	1,7	1,1	9,8
- davon Asien	1,944	1,948	2,063	2,082	2,090	2,130	-5,6	5,9	0,9	0,4	1,9	9,6
- davon Australien/Ozean.	0,004	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-

1) Die Veränderungsraten in allen Luftfracht-Tabellen beziehen sich auf die nicht gerundeten Daten des Statistischen Bundesamtes und die nicht gerundeten Prognosewerte des BALM
2) Einschl. Durchgangsverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BALM-Prognosen

Auf den einzelnen Teilmärkten (Europa, Afrika, Amerika, Asien, Australien/Ozeanien) wird für 2025 ein Gesamtluftfrachtaufkommen von rund 4,825 Mio. t prognostiziert. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 1,0 %. Auf den genannten Teilmärkten ergibt sich dadurch eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr (Europa: +1,7 %; Interkontinental: +0,7 %).

Für die einzelnen Interkontinentalteilmärkte entspricht dies folgenden Steigerungen:

» Afrika: +0,0 %;

» Amerika: +0,2 %;

» Asien: +0,9 %;

» Australien/Ozeanien: 0,0 %

Für die Jahre 2026 und 2027 wird davon ausgegangen, dass sich die einzelnen Teilmärkte weiter erholen. Es wird von einem Wachstum im niedrigen einstelligen Bereich ausgegangen (Europa 1,4 % bzw. 2,0 %; Interkontinental: 0,9 % bzw. 1,6 %).

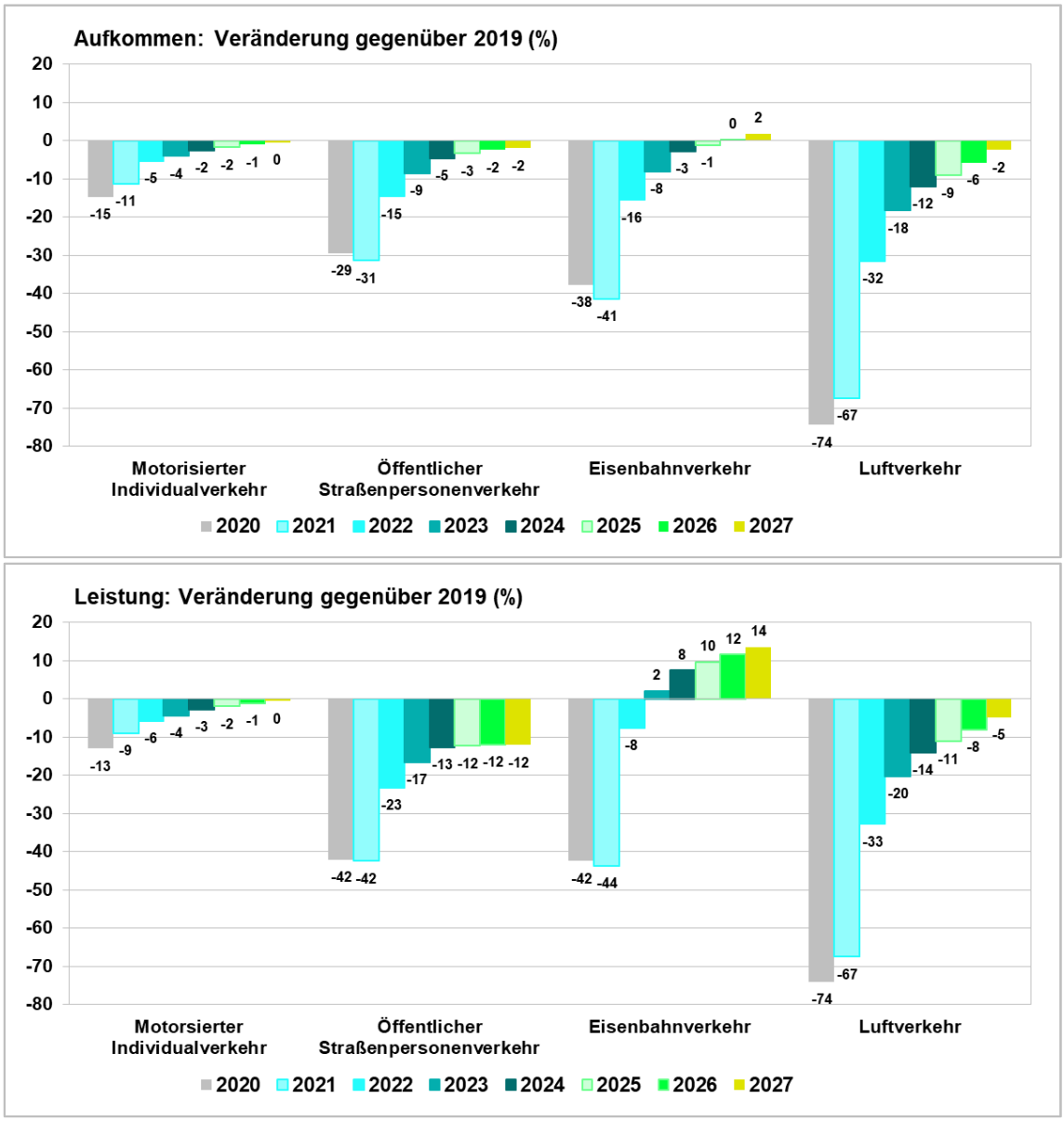
Neben den USA und China spielt die Europäische Union eine bedeutende Rolle für den Anteil am Gesamtmarkt bei der Luftfracht. 2025 und die kommenden Jahre werden weiterhin von zahlreichen Unsicherheiten (geopolitische Risiken, gesamtwirtschaftliche Faktoren) gekennzeichnet sein.

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Die Entwicklungen des Personenverkehrs standen in den letzten Jahren im Zeichen der außergewöhnlichen Verläufe in den Jahren von 2020 bis 2022, die aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie entstanden, sowie in den folgenden Aufholbewegungen. Da sich inzwischen die pandemiebedingten Aufholprozesse zunehmend verlangsamen (wie auch in der folgenden Abbildung zu sehen ist) und in ihrer Bedeutung abnehmen, kehren wir zum ursprünglichen Aufbau der Berichtslegung zurück und starten mit der Analyse des Jahres 2024. Für die ausführliche Betrachtung der Jahre 2020 bis 2023 und deren Besonderheiten wird auf die letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose bis einschließlich Winter 2024/25 verwiesen.

Abbildung P - 1 Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. 2019 in %)



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2024

Allmählich kommen in der Entwicklung des Personenverkehrs wieder die üblichen Haupteinflussfaktoren zum Tragen, die in den Jahren 2020 und 2021 keine und in den beiden Folgejahren eine geringere Rolle spielten als üblich. Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten wurde für die privaten Konsumausgaben 2024 nur ein Anstieg um 0,2 % verzeichnet. Dies liegt zwar im Gegensatz zum Vorjahr im positiven Bereich, aber deutlich unter dem früheren langjährigen Durchschnitt (1,5 % p. a. 2011-19). Bei der Erwerbstätigenzahl wurde der seit 2006 zu beobachtende kontinuierliche Aufschwung im Jahr 2024 deutlich gebremst (0,2 %).

Der Pkw-Bestand hat sich im Jahr 2024 wie im Vorjahr um 0,7 % erhöht, was im langjährigen Vergleich als niedrige Wachstumsrate zu sehen ist. Dies ist weiterhin auf das zurückhaltende Konsumklima im Allgemeinen und die Kaufzurückhaltung bei Neuwagen und insbesondere E-Pkw zurückzuführen. Die Kraftstoffpreise sanken im Jahr 2024 trotz der Anhebung des CO_2-Preises wieder leicht, lagen aber weiterhin auf hohem Niveau. Hinzu kam das weitere Aufholpotenzial auf den pandemiebedingten Einbruch im Jahr 2020, von dem bis zum Jahr 2023 gesamtmodal erst rund zwei Drittel wettgemacht wurden.

Saldiert hat der **gesamtmodale Personenverkehr** im Jahr 2024 den Abstand zum Vorkrisenstand weiter verkürzt, und zwar auf jeweils rund 3 % (Fahrtenzahl und Leistung). Gegenüber 2023 bedeutet das einen Anstieg um rund 2 % (Aufkommen) bzw. knapp 3 % (Leistung). Dieses Plus liegt bei beiden Größen etwas niedriger als im Jahr 2023 und zeigt das sinkende Aufholpotenzial.

Für den **Motorisierten Individualverkehr** ist 2024 ein etwas höherer Anstieg gegenüber dem Vorjahr als im Jahr 2023 zu verzeichnen. Da hier der Aufholprozess schon weiter fortgeschritten ist als bei den anderen Verkehrsarten, fallen die Aufholeffekte und damit die Wachstumsraten jedoch kleiner aus. Der Abstand zu 2019 ist dagegen mit jeweils knapp 3 % bei der Fahrtenanzahl und Leistung jeweils etwas geringer als jener des gesamtmodalen Werts.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** entstand im **Liniennahverkehr** der stärkste Effekt aus dem Deutschlandticket, das ab dem Jahr 2024 im gesamten Jahr wirksam war. Hinzu kamen auch hier die weiteren Aufholeffekte auf die Verluste von 2020 und 2021, die im ÖSPNV höher waren als im Motorisierten Individualverkehr, sich jetzt aber zusehends verringern. Zusammengefasst ergab sich bei der Fahrgastzahl ein Plus gegenüber 2023 von gut 4 %. Der Abstand zum Vorkrisenstand reduzierte sich damit auf 4 %. Für die Verkehrsleistung war eine etwas stärkere Zunahme gegenüber dem Vorjahr (+5,9 %) zu verzeichnen, so dass diese erstmals wieder auf dem Niveau von 2019 lag (+0,1 %).

Im **Linienfernverkehr** bestand 2024 zumindest theoretisch noch ein großes (weiteres) Aufholpotenzial. Allerdings dämpfte hier das Deutschlandticket deutlich. Der im Jahr 2023 sichtbare Wiederannäherungsprozess (2023/22: +39 %) ist zum Stillstand gekommen. Für das Aufkommen liegt das Plus nur noch bei knapp 1 % gegenüber Vorjahr, für die Leistung ist sogar ein leichtes Minus zu verzeichnen (-0,3 %), so dass das Aufkommen weiterhin um rund die Hälfte (52 %) und die Leistung um 44 % unter Vorkrisenniveau 2019 liegen.

Für den **Gelegenheitsverkehr** wäre grundsätzlich ein sehr ähnlicher Annäherungsprozess wie im Linienfernverkehr zu erwarten. Hier wurde die Schätzung für das Jahr 2023 durch die mittlerweile vorliegende Jahresstatistik von 46,3 auf 36,6 Mio. Fahrgäste deutlich nach unten korrigiert. Für 2024 erwarten wir nur geringfügige Veränderungen gegenüber Vorjahr, so dass das Fahrgastaufkommen 2024 weiterhin um rund die Hälfte unter Vorkrisenniveau liegt.

Im **gesamten ÖSPV** lag das Aufkommen um knapp 5 % unter dem Niveau von 2019 und nahm gegenüber 2023 um gut 4 % zu. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten stark rückläufige Fernverkehr durch, so dass sie um rund 13 % unter dem Vorkrisenstand, aber um rund 5 % über dem Vorjahr liegt.

Beim **Eisenbahnverkehr** entstand im **Nahverkehr** ebenfalls ein starker Effekt aus dem Deutschlandticket. Unter Berücksichtigung der Anlaufeffekte 2023 wurde mehr als ein Drittel des Gesamteffekts erst im Jahr 2024 wirksam. Dies hob die SPNV-Nachfrage kräftig an. Dagegen waren hier 2024 kaum noch Aufholprozesse zu sehen. Zusammengefasst lag die Fahrgastzahl im Jahr 2024 mit 2,6 % nur noch wenig unter dem Vorkrisenniveau. Bei der Leistung waren die Wirkungen des Deutschlandtickets wesentlich größer als beim Aufkommen, so dass diese 2024 um knapp 10 % über dem Stand von 2019 lag. Gegenüber 2023 bedeutet das insgesamt deutliche Zunahmen beim Aufkommen (gut 6 %) und noch mehr bei der Leistung (gut 11 %).

Der **Fernverkeh**r hatte mit dem kräftigen Anstieg im Vorjahr das Vorkrisenniveau bereits fast erreicht (Aufkommen) bzw. spürbar übertroffen (Leistung). Der Wiederannäherungsprozess ist hier somit weitgehend abgeschlossen. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren fallen im Jahr 2024 etwas günstiger aus als 2023. Das Angebot wurde tendenziell weiterhin verbessert und ausgeweitet. Jedoch dämpften die verschlechterte Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs und die Sperrung der hochbelasteten Strecke zwischen Frankfurt und Mannheim über fünf Monate des Jahres 2024 die Nachfrage. Eine weitere Bremswirkung entstand aus dem Deutschlandticket. Außerdem haben im ersten Quartal die mehrtägigen Streiks das Ergebnis deutlich gedrückt. Insgesamt waren diese dämpfenden Effekte im Jahr 2024 so stark, dass sowohl die Fahrgastzahl (-3,9 %) als auch die Leistung (-1,8 %) gegenüber 2023 rückläufig sind.

Im **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich für die Fahrgastzahl eine vom Nahverkehr geprägte Zunahme gegenüber 2023 um knapp 6 % und für die Leistung ein Plus um rund 5 %. Damit wird das Vorkrisenniveau der letztgenannten Größe im Jahr 2024 bereits um knapp 8 % übertroffen. Somit ist der Eisenbahnverkehr weiterhin die einzige Verkehrsart mit einem Plus gegenüber 2019.

Im **Luftverkehr** hat im Jahr 2024 der erwartete Rückgang im Wachstum eingesetzt. Nach den deutlichen Steigerungen in den letzten Jahren bedingt durch die Aufholeffekte nach der Corona-Pandemie sanken die Wachstumsraten im Laufe des Jahres in den einstelligen Prozentbereich. Der Rückgang der Wachstumsraten ist das Ergebnis mehrerer Faktoren, die sich auf die Nachfrage auswirken. Zum einen wirkt sich die im Mai 2024 gestiegene Luftverkehrssteuer sowohl auf die Flugpreise als auch auf das Angebot aus. Ebenfalls wirken sich die in Deutschland, im Vergleich zu anderen europäischen Ländern, höheren Standortkosten auf die Nachfrage und auf das Streckenangebot aus. Bedingt durch die Kostensituation ist Deutschland für viele Punkt-zu-Punkt-Airlines aktuell kein attraktiver Standort. Flugzeuge werden von deutschen Airports abgezogen und zu anderen Airports im europäischen Ausland mit einer für die Airlines günstigeren Kostensituation verlegt. Diese Standortkosten, also die Kosten für Flugsicherung, Luftsicherung und Luftverkehrssteuer, machen in Deutschland ca. 30 % des Flugpreises aus und werden für das Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr nochmals höher ausfallen. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf den innerdeutschen Personenluftverkehr. Neben dem knappen Angebot und den hohen Preisen fällt auch die verstärkte Nutzung von digitalen Kommunikationsmedien und dem damit verbundenen Wegfall von Dienstreisen ins Gewicht. Im Jahr 2024 wurden rund 11,9 Millionen Passagiere gezählt. Die Steigerung bezogen auf das Vorjahr betrug damit 2,3 %. Die Zahl der innerdeutschen Passagiere lag im Jahr 2024 nur bei rund 51,4 % der Passagiere im letzten Vor-Corona-Jahr 2019. Positive Impulse auf die Passagierentwicklung kommen seitens der Verkehre innerhalb Europas als auch durch den Interkontinentalverkehr. So konnte der Personenluftverkehr

in Europa um 7,9 % zulegen. Dies entspricht rund 146,4 Millionen Passagieren innerhalb Europas. Im Interkontinentalverkehr beträgt die Steigerungsrate 8,3 % im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere die Verkehre nach Afrika (+13,1 %) und Asien (+9,3 %) konnten stark zulegen. Etwas schwächer war das Wachstum zu Destinationen auf dem amerikanischen Kontinent, dieses betrug 4,7 %, wobei der Verkehr mit den USA um 5,7 % (jeweils bezogen auf den Vorjahreszeitraum) zulegen konnte.

Analyse der bisherigen und Prognose der gesamten Entwicklung im Jahr 2025

Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für das laufende Jahr wieder nur ein sehr leichtes Plus von 0,2 % erwartet. Die Zahl der Erwerbstätigen reagiert mit Zeitverzögerung auf den Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion, so dass für 2025 ein leichter Rückgang zu verzeichnen ist (-0,2 %). Die Entwicklung des Pkw-Bestands wird im laufenden Jahr etwas unter jener in den beiden Vorjahren liegen (+0,5 %). Die Kraftstoffpreise werden im Jahr 2025 durch die Anhebung des CO_2-Preises zwar leicht erhöht, was durch den Rohölpreisrückgang aber mehr als ausgeglichen wird, so dass die Kraftstoffpreise insgesamt leicht sinken (rund 3 %).

Vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung einerseits und der dauerhaften Auswirkungen der Pandemie andererseits wird der **gesamtmodale Personenverkehr** im Jahr 2025 sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung jeweils rund 1 % über Vorjahr liegen. Damit unterschreiten sowohl Aufkommen als auch Leistung das Vorpandemieniveau 2019 jeweils nur noch um rund 2 %.

Basierend auf den stagnierenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, dem nur noch leicht steigenden Pkw-Bestand sowie moderat sinkenden Kraftstoffpreisen ist von einer geringen Zunahme des **Motorisierten Individualverkehrs** im laufenden Jahr auszugehen. Hinzu kommen noch letzte verbliebene Aufholprozesse im Zuge der Pandemie, so dass wir abschließend für die Fahrleistung des laufenden Jahres einen Anstieg um 1,1 % gegenüber dem Vorjahr prognostizieren. Bei der Verkehrsleistung und dem Aufkommen (jeweils 0,8 %) werden die Steigerungsraten aufgrund der unterschiedlich hohen Aufholpotenziale für 2025 noch etwas geringer als jene der Fahrleistung ausfallen. In diesen Zahlen ist berücksichtigt, dass sich als langfristige Auswirkung der Pandemie der gesamte motorisierte Individualverkehr durch das verstärkte Arbeiten im Homeoffice dauerhaft um knapp 2 % reduziert.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** wird der **Liniennahverkehr** im laufenden Jahr von der Zunahme der Zahl der Auszubildenden zumindest etwas angeregt. Die Wirkung des leichten Kraftstoffpreisrückgangs ist zu vernachlässigen. Jedoch erhöhen 2025 die Basiseffekte aus den Streiks im ÖPNV 2024 sowie weitere postpandemische Aufholprozesse die Ergebnisse. Reduzierend wirkt hingegen die Preiserhöhung des Deutschlandtickets ab 01.01.2025, allerdings in einem deutlich geringeren Umfang als zunächst erwartet. Zudem gab es im 1. Quartal 2025 mehrere Streiktage im ÖSPNV, die die Ergebnisse drückten. Insgesamt erwarten wir für den Liniennahverkehr für 2025 eine Zunahme bei den Fahrgastzahlen von 1,3 %. Das Fahrgastaufkommen nähert sich somit dem Vorkrisenniveau 2019 weiterhin an, wenn auch deutlich verlangsamt, und liegt 2025 rund 3 % darunter. Die Verkehrsleistung im Liniennahverkehr nimmt um 1,2 % zu und liegt wie schon im Vorjahr leicht über dem Niveau von 2019 (um 1,3 %).

Im **Buslinienfernverkehr** gehen wir aufgrund der leicht rückläufigen Entwicklung in den Jahren vor der Pandemie auch für 2025 grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den

Fahrgastzahlen aus. Verbliebene postpandemische Aufholprozesse sollten die Zahlen noch leicht anheben. Da aber die vorliegenden Zahlen für das 1. Quartal 2025 ein deutliches Minus zeigen, gehen wir auch für das Gesamtjahr von einem Minus von 3 % bei der Fahrgastzahl und rund 4 % bei der Leistung aus.

Auch für den **Gelegenheitsverkehr** nehmen wir an, dass sich der langfristige Abwärtstrend im Prognosezeitraum grundsätzlich fortsetzen wird. Dazu tragen sowohl weitere anzunehmende Verlagerungen zu ausländischen Unternehmen als auch Abnahmen in der Nachfrage nach Ferienzielreisen bei. Dem stehen positive Effekte aus dem postpandemischen Aufholprozess entgegen. Insgesamt nimmt der Gelegenheitsverkehr 2025 gegenüber dem Vorjahr zumindest beim Aufkommen noch leicht zu (0,4 %), bei der Leistung hingegen ab (rund -2 %) und liegt somit weiter deutlich unter Vorkrisenniveau (Aufkommen um 52 %, Leistung um 45%).

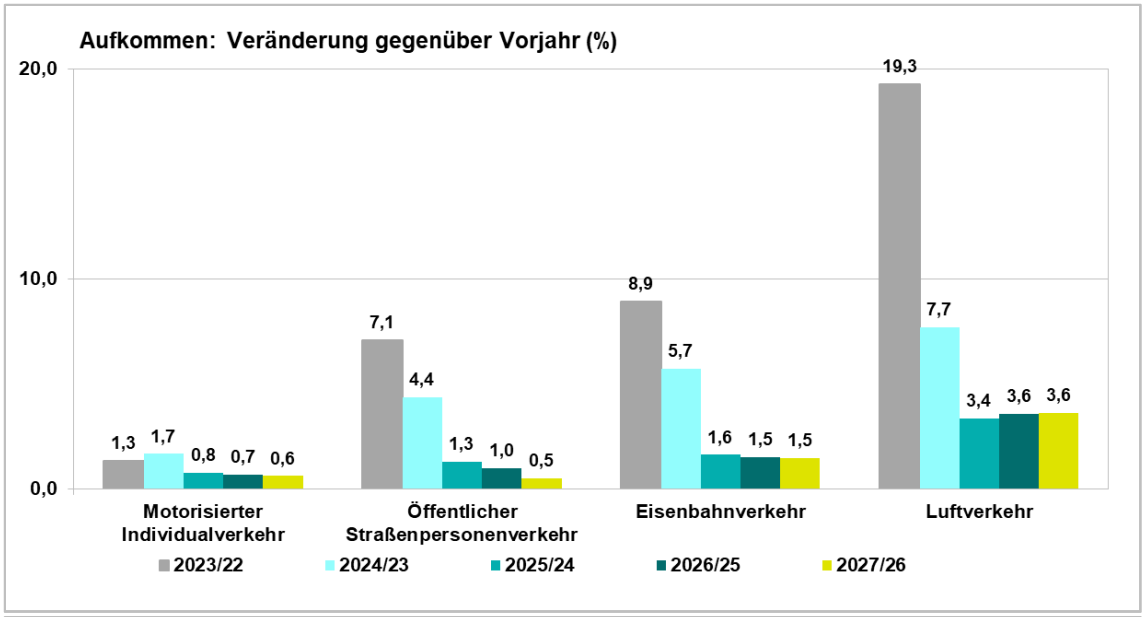
Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Aufkommen auch 2025 im Ausmaß des Nahverkehrs (+1 %). Bei der Leistung verändert sich der gesamte ÖSPV (+0,4 %) schwächer als der Nahverkehr, da hier die negative Entwicklung des Linienfernverkehrs und des Gelegenheitsverkehrs stärker zu Buche schlagen. Die Annäherung an die Zahlen des Vorkrisenjahrs 2019 verlangsamt sich weiter. Insgesamt liegt das Aufkommen im ÖSPV 2025 gut 3 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung gut 12 %.

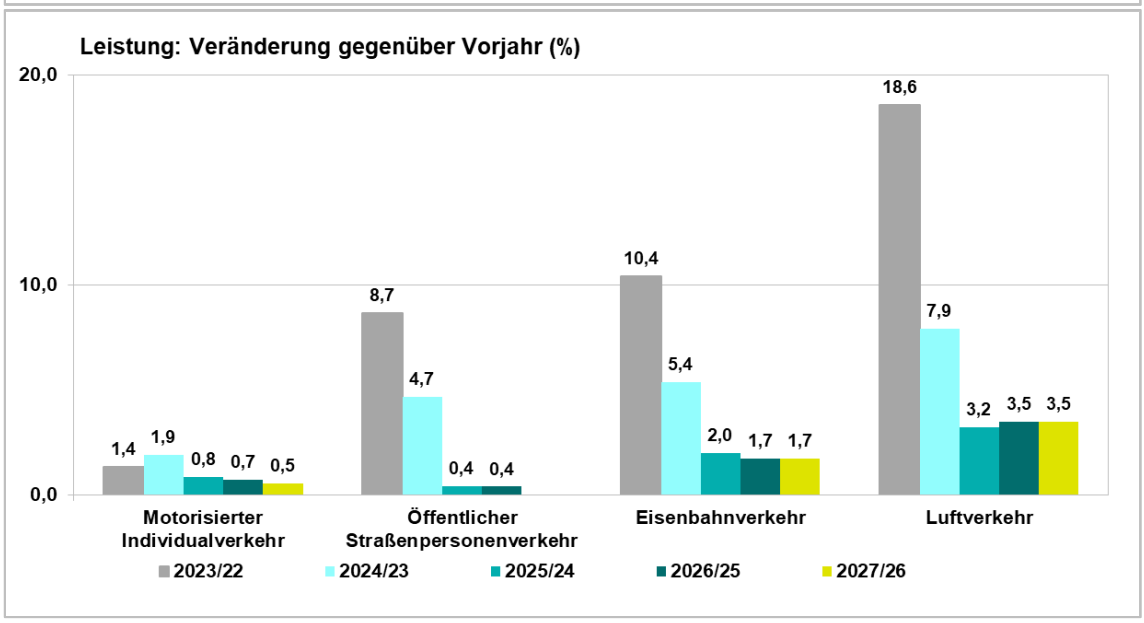
Beim **Eisenbahnverkehr** hat im **Nahverkehr** die zunehmende Auszubildendenzahl generell eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Die Kraftstoffpreise werden weiterhin leicht sinken, jedoch ohne Verlagerungseffekte. Der Homeoffice-Effekt, der den SPNV wegen der hier längeren Entfernungen der Berufsverkehrsfahrten und der dadurch entstehenden höheren Affinität nach aller Voraussicht wesentlich stärker bremst als alle anderen Verkehrsarten, hat sich verstetigt. Neben geringen verbliebenen Aufholprozessen kommt es 2025 zu positiven Basiseffekten aufgrund der GDL-Streiks im Jahr 2024. Die Verteuerung des Deutschlandtickets wird sich aufgrund der überdurchschnittlich langen Distanzen der Berufsverkehrsfahrten im SPNV und der deshalb höheren Preise für konventionelle Zeitkarten im laufenden Jahr noch geringer auswirken als im ÖSPNV. Damit gehen wir lediglich für das 1. Quartal von positiven Basiseffekten aus, für die restlichen Quartale von einer Stagnation gegenüber Vorjahr. Für die Fahrgastzahl des Jahres 2025 entsteht so ein Plus von 1,6 % gegenüber 2024, ähnlich bei der Leistung (1,5 %). Die Fahrgastzahl liegt nur noch 1 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung überschreitet diese wie schon im Vorjahr deutlich (rund 12 %).

Im **Fernverkeh**r wird das Angebot weiterhin verbessert und ausgeweitet. Zudem gibt es positive Basiseffekte durch die Streiks im Vorjahr. Dagegen ist die positive Wirkung der gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren schwächer als in früheren Zeiträumen. Die anhaltenden Reisezeitverlängerungen durch die geplanten Großbaustellen sowie die fortdauernden Qualitätsprobleme im Betriebsablauf aufgrund des Zustands der Schieneninfrastruktur werden das Nachfragewachstum etwas reduzieren. Eine weitere Bremswirkung hatte in den Jahren nach 2019 der Ersatz von Geschäftsreisen durch Videokonferenzen etc., der sich mittlerweile verstetigt hat. Neben dieser verminderten Verkehrsleistung durch Videokonferenzen werden ab 2025 im Fernverkehr keine postpandemischen Effekte mehr angesetzt, weder Aufholprozesse noch dämpfende Effekte. Saldiert erwarten wir für den SPFV für 2025 gegenüber 2024 ein Wachstum um (insgesamt) 2,5 % (Fahrgastzahl) bzw. 2,7 % (Leistung). Somit liegt im SPFV das Aufkommen weiter unter (-3,6 %), die Leistung jedoch über Vorkrisenniveau 2019 (+7,3 %). Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2025/19 für die Fahrgastzahl noch ein leichtes Minus (1,2 %) und für die Leistung ein deutliches Plus (9,7 %).

Im **Luftverkehr** werden für das Jahr 2025 rund 11,5 Millionen innerdeutsche Passagiere erwartet. Dies entspricht einem Rückgang von 3,0 %. Bei den Passagieren von und nach Europa werden rund 152,2 Millionen Passagiere (+3,9 %) erwartet, wovon etwa 104,5 Millionen (+4,0 %) auf Flüge innerhalb der EU entfallen werden. Im Interkontinentalverkehr werden rund 42,5 Millionen Passagiere (+3,2 %) erwartet. Die meisten Passagiere werden auf Flügen von und nach Asien (17,9 Millionen), gefolgt von Amerika (15,8 Millionen) und Afrika (8,9 Millionen) erwartet.

Abbildung P - 2 Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. Vorjahr in %)





Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Prognose der Entwicklung in den Jahren 2026 und 2027

Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für die Jahre 2026 und 2027 eine jährliche Wachstumsrate von jeweils knapp 1 % angenommen, die somit wieder über den z. T. negativen Raten der Jahre 2022 bis 2025 liegt, aber noch unter dem

langjährigen Durchschnitt vor 2019. Während bei der Einwohnerzahl insgesamt eine Trendumkehr einsetzt und diese 2027 leicht unter jener 2025 liegt, wird die Erwerbstätigenzahl im mittelfristigen Zeitraum stagnieren (+0,1 % bzw. +0,2 %), und die Zahl der Auszubildenden weiterhin leicht zunehmen (+0,7 % bzw. +0,6 %). Hinsichtlich der Kraftstoffpreise haben wir für den CO_2-Preis für die Jahre 2026 und 2027 eine Preissteigerung um jährlich 10 Euro/t angenommen, was den Rohölpreisrückgang im Jahr 2026 mehr als ausgleicht und aufgrund des 2027 stagnierenden Rohölpreises dazu führt, dass die Kraftstoffpreise ab 2027 wieder leicht steigen. 2027 liegen die Kraftstoffpreise zwar weiterhin unter dem Niveau der Jahre 2022 bis 2024, aber rund 23 % über 2019. Pro Jahr bedeutet das eine Zunahme von 2,6 % (2027/2019). Real, d. h. deflationiert mit dem Verbraucherpreis, bedeutet das jedoch eine geringfügige Verbilligung um insgesamt rund 2 % (2027/2019).

Die Entwicklung des Pkw-Bestands in den kommenden beiden Jahren wird auf aktuellem Niveau verbleiben (0,6 % bzw. 0,5 %). Die konjunkturelle Aufwärtsbewegung sollte die Ausweitung anregen, dem steht jedoch die stagnierende Einwohnerzahl gegenüber. Die Marke von 50 Mio. Pkw wird voraussichtlich zum Ende des Jahres 2026 überschritten.

Vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung einerseits und der dauerhaften Auswirkungen der Pandemie andererseits wird der **gesamtmodale Personenverkehr** in den Jahren 2026 und 2027 sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung um jeweils (knapp) 1 % p. a. zunehmen und somit 2027 sowohl beim Aufkommen (-0,6 %) als auch bei der Leistung (-0,3 %) nur noch knapp unter Vorpandemieniveau 2019 liegen.

Im Jahr 2026 bleibt das jährliche Wachstum der **Pkw-Fahrleistung** mit 1,1 % auf gleichem Niveau wie 2025, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiver sind und die (realen) Kraftstoffpreise weiter leicht sinken, die Einwohner- und die Erwerbstätigenzahl aber stagnieren und vor allem die pandemiebezogenen Aufholeffekte zunehmend auslaufen. Im Jahr 2027 sind die wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen auf etwa demselben Niveau wie 2026, auch die (realen) Kraftstoffpreise verändern sich kaum. Da es kaum noch pandemiebedingte Aufholprozesse gibt, liegt die Steigerungsrate bei der Fahrleistung mit 0,8 % etwas unter Vorjahresniveau. Das Vorkrisenniveau von rund 645 Mrd. Fzkm wird 2027 noch knapp unterschritten. Die jährlichen mittelfristigen Veränderungsraten für die Verkehrsleistung und das Aufkommen sind wegen des unterschiedlich hohen Aufholpotenzials etwas geringer als bei der Fahrleistung (jeweils 0,7 % für 2026, 0,5 % und 0,6 % für 2027). Im Jahr 2027 liegen schließlich sowohl die Fahrleistung (-0,6 %) als auch die Verkehrsleistung und das Verkehrsaufkommen nur noch knapp unter Vorkrisenniveau von 2019 (jeweils 0,5 %).

Innerhalb des ÖSPV war die langjährige Entwicklung des **Liniennahverkehrs** vor 2019 leicht positiv in Bezug auf Aufkommen und Leistung. Betrachtet man die Haupteinflussfaktoren, wird von der Erwerbstätigenzahl mittelfristig kein positiver Impuls ausgehen, die Zahl der Auszubildenden dagegen zunehmen. Die (nominalen) Kraftstoffpreise steigen ab 2027 wieder leicht an, aber ohne Verlagerungseffekte aus dem MIV zu generieren. Ebenso laufen die letzten postpandemischen Aufholprozesse aus und werden ab 2027 nicht mehr angesetzt. Somit prognostizieren wir für das Aufkommen im Liniennahverkehr für 2026 eine leichte Zunahme von 1,0 % und für die Leistung von 0,8 %, für 2027 nur noch von 0,5 % bzw. 0,3 %. Bis 2027 liegt das Aufkommen dann nur noch 1,4 % unter Vorkrisenniveau 2019, die Leistung mit 2,4 % darüber.

Beim **Linienfernverkehr** gehen wir mittelfristig grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Für 2026 setzen wir nur noch einen leichten positiven Impuls aus dem postpandemischen Aufholprozess an, für die Folgejahre hingegen nicht mehr. Somit prognostizieren wir für das Jahr 2026 eine Wachstumsrate von 1,0 % sowohl beim Aufkommen als

auch bei der Leistung, für 2027 gehen wir von einer Stagnation bei beiden Größen gegenüber Vorjahr aus. Der große Abstand zum Vorpandemieniveau bleibt mit rund 53 % (Aufkommen) und 46 % (Leistung) auch mittelfristig erhalten.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der sehr langfristige Abwärtstrend von vor der Pandemie auch mittelfristig fortsetzen wird. Für 2026 kommt es durch letzte postpandemische Aufholeffekte zumindest beim Aufkommen noch zu einer positiven Entwicklung (+0,4 %), bei der Leistung ist diese weiterhin negativ (-2,2 %). Da ab 2027 keine postpandemischen Aufholprozesse mehr angesetzt werden, nehmen wir an, dass sich sowohl die Fahrtenanzahl (-0,6 %) als auch die Leistung (-3,2 %) negativ entwickeln werden. Der große Abstand zum Vorkrisenniveau 2019 bleibt auch hier mit rund 52 % (Aufkommen) und 47 % (Leistung) erhalten bzw. vergrößert sich sogar wieder.

Insgesamt entwickelt sich das Fahrgastaufkommen des **ÖSPV** bis 2027 leicht positiv, nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (+1,0 % 2026 und +0,5 % 2027). Die Leistung stagniert über beide Jahre betrachtet, da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennahverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2027 mit -1,9 % nur noch wenig unter dem Vorkrisenjahr 2019. In Bezug auf die Leistung des gesamten ÖSPV hat sich die Wiederannäherung an 2019 nicht nur verlangsamt, sondern verharrt bis 2027 mit rund -12 % unter 2019.

In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im **Schienennahverkehr** wird die Erwerbstätigenzahl 2026 stagnieren und ab 2027 wieder leicht ansteigen. Die Zahl der Auszubildenden wird zwar steigen, hat aber für den SPNV eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Die Kraftstoffpreise werden wieder leicht ansteigen, jedoch nicht in einem Ausmaß, das zu Verlagerungen vom MIV in den SPNV führen würde. Für das Angebot im SPNV ist in diesen beiden Jahren keine Erweiterung zu erwarten. Positive Impulse kommen nur noch 2026 aus den letzten verbliebenen Aufholprozessen. Grundsätzlich prognostizieren wir daher für die Jahre 2026 und 2027 für den SPNV ein jährliches Wachstum von 1,5 % beim Aufkommen und 1,4 % bei der Leistung, was aufgrund der geringen Impulse aus den wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen etwas unter den langjährigen vorpandemischen Trendraten liegt. Das Fahrgastaufkommen wird 2027 rund 2 % über dem Vorpandemiejahr 2019 liegen, die Leistung wird dieses sogar um rund 15 % übertreffen.

Auch im **SPFV** setzen wir für 2026 und 2027 keine Basiseffekte oder postpandemische Aufholprozesse mehr an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich in den Jahren 2026 und 2027 leicht positiv, so dass für Aufkommen und Leistung die Veränderungsraten aus der langjährigen vorpandemischen Entwicklung angesetzt werden können. Positive Impulse kommen zwar ab 2027 vor allem aus der Fertigstellung der wesentlichen Elemente von Stuttgart 21. Jedoch sind für 2026 und 2027 im Zuge der Korridorsanierung zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant, die wiederum einen dämpfenden Einfluss haben. Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für 2026 und 2027 eine jährliche Wachstumsrate von jeweils rund 2 % für Aufkommen und Leistung. Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst bei der Leistung auf +12 % und auch das Aufkommen liegt 2027 erstmals wieder über 2019 (+0,5 %).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2027/19 ein Plus in Höhe von rund 2 % bzw. 14 % (Aufkommen bzw. Leistung).

Im **Luftverkehr** werden 2026 11,5 Millionen innerdeutsche Passagiere und 202,5 Millionen grenzüberschreitende Passagiere erwartet. Davon entfallen 158,6 Millionen auf Passagiere von und

nach Europa (davon 109,8 Millionen zu und von Zielen innerhalb der EU). Im Jahr 2027 werden 11,4 Millionen innerdeutsche Passagiere und 210,3 Millionen grenzüberschreitende Passagiere erwartet, davon 164,9 Millionen Passagiere innerhalb Europas (115,3 Millionen innerhalb der EU).

Tabelle P - 1 Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm								
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Aufkommen									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	52350	44609	46456	49552	50208	51045	51442	51791	52108
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3]	9735	6864	6682	8311	8900	9287	9406	9499	9546
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2509	2733	2890	2936	2981	3026
Luftverkehr[4)]	227	58	74	155	185	199	206	214	221
Insgesamt	65283	53382	54952	60526	62026	63421	63991	64486	64901
Leistung[1)]									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	917,4	798,7	835,9	865,5	877,2	894,0	901,4	907,9	912,9
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3]	78,9	45,7	45,4	60,6	65,8	68,9	69,2	69,5	69,3
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,1	109,8	111,9	113,9	115,9
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	57,3	61,8	63,8	66,1	68,4
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1068,7	1104,5	1134,5	1146,4	1157,3	1166,4
	Veränderung in %								
	p.a.					**insgesamt**			
	23/22	**24/23**	**25/24**	**26/25**	**27/26**	**24/19**	**25/19**	**26/19**	**27/19**
Aufkommen									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	1,3	1,7	0,8	0,7	0,6	-2,5	-1,7	-1,1	-0,5
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3]	7,1	4,4	1,3	1,0	0,5	-4,6	-3,4	-2,4	-1,9
Eisenbahnverkehr	8,9	5,7	1,6	1,5	1,5	-2,7	-1,2	0,4	1,8
Luftverkehr[4)]	19,3	7,7	3,4	3,6	3,6	-12,0	-9,1	-5,8	-2,4
Insgesamt	2,5	2,2	0,9	0,8	0,6	-2,9	-2,0	-1,2	-0,6
Leistung[1)]									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	1,4	1,9	0,8	0,7	0,5	-2,6	-1,7	-1,0	-0,5
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3]	8,7	4,7	0,4	0,4	-0,2	-12,6	-12,2	-11,9	-12,1
Eisenbahnverkehr	10,4	5,4	2,0	1,7	1,7	7,6	9,7	11,6	13,5
Luftverkehr	18,6	7,9	3,2	3,5	3,5	-13,9	-11,1	-8,1	-4,8
Insgesamt	3,4	2,7	1,1	1,0	0,8	-3,0	-2,0	-1,1	-0,3

1) Innerhalb Deutschlands

2) Verkehr mit Pkw, Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietwagenverkehr

3) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen

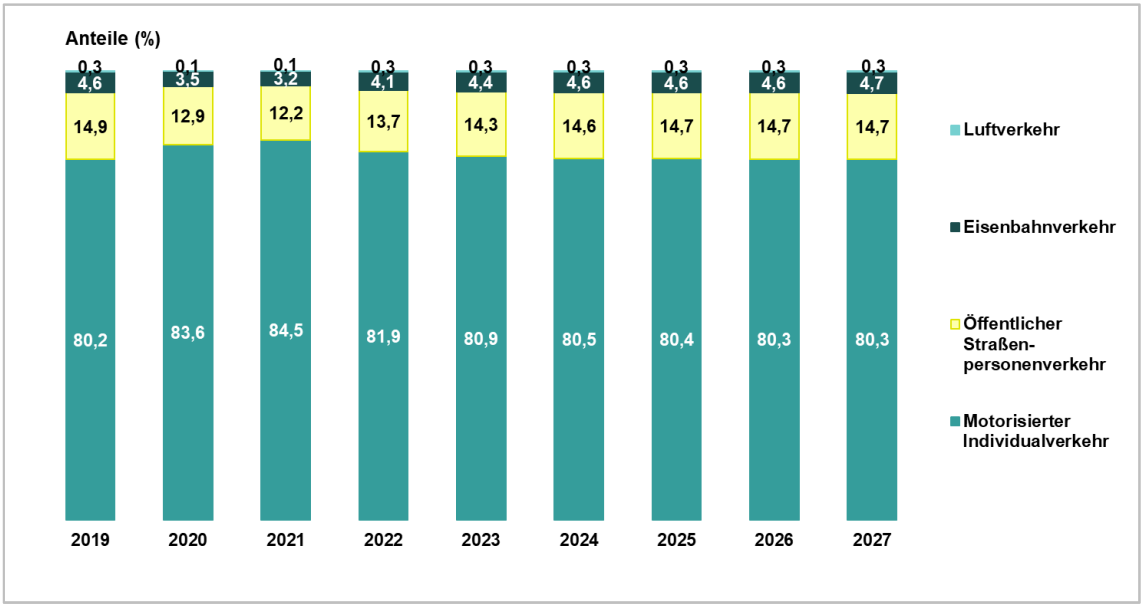
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Modal Split

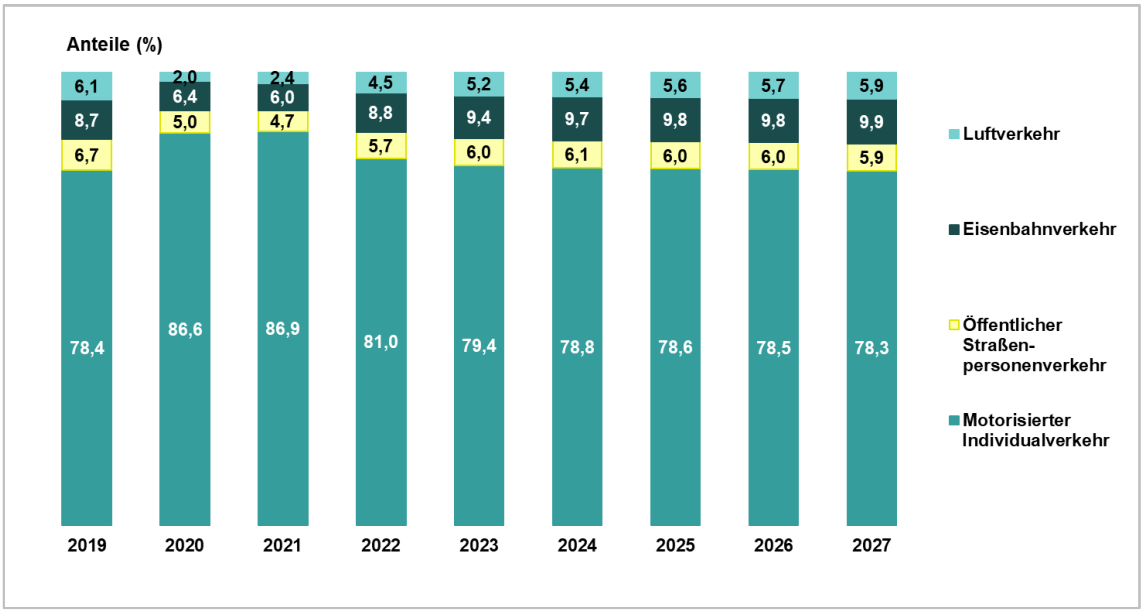
Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergibt sich im Modal Split des Personenverkehrs folgendes Bild, das auch hier zunächst maßgeblich von der Pandemie geprägt ist: Der Anteil des **Individualverkehrs** stieg im Jahr 2020 in einem Ausmaß, das seit Jahrzehnten nicht mehr zu beobachten war, blieb im Jahr 2021 annähernd auf diesem Niveau, sank dann aber bis 2024 wieder. In den Jahren 2025 und 2026 wird der Anteil des motorisierten Individualverkehrs den Vorkrisenwert annähernd wieder erreichen und auf diesem Niveau verbleiben.

Abbildung P - 3 Modal Split des Personenverkehrsaufkommens



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Abbildung P - 4 Modal Split der Personenverkehrsleistung



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Die Anteile sowohl des **Eisenbahnverkehrs** als auch des **ÖSPV** entwickeln sich gegenläufig zum MIV. Zwischen 2019 und 2021 nahmen sie kräftig ab, in den drei Folgejahren aber wieder zu. Dazu tragen das Deutschlandticket und die Aufholprozesse bei. Im Eisenbahnverkehr wurde das

Vorkrisenniveau bereits im Jahr 2022 erreicht, der ÖSPV wird auch bis 2027 das Niveau noch nicht ganz erreichen (jeweils Leistung).

Für den **Luftverkehr** bedeutet die Schrumpfung zwischen 2019 und 2021 um über die Hälfte einen vollständigen Trendbruch. Zwar waren hier in der langjährigen Vergangenheit schon mehrfach Anteilsrückgänge zu beobachten, zuletzt 2009 (Weltwirtschaftskrise). Sie waren dann aber in allen Fällen bereits im Folgejahr vollständig aufgeholt. Die pandemiebedingten Marktanteilsverluste werden dagegen auch bis zum Ende des Prognosehorizonts noch nicht vollständig ausgeglichen sein (bezogen auf die Leistung). Bei allen Verkehrsarten sind die Veränderungen der Anteile in den einzelnen Jahren bei der Leistung größer als beim Aufkommen.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

In den letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelristprognose wurde vor der Analyse der jeweiligen aktuellen Entwicklung des Individualverkehrs zum besseren Verständnis auf den außergewöhnlichen pandemiebedingten Verlauf in den Jahren 2020 bis 2022 eingegangen sowie auf das Jahr 2023, das ebenfalls stark durch Wiederannäherungsprozesse geprägt war. Da sich seitdem die pandemiebedingten Aufholprozesse zunehmend verlangsamen und in ihrer Bedeutung abnehmen, kehren wir zum ursprünglichen Aufbau der Berichtslegung zurück und starten mit der Analyse des Jahres 2024. Für die ausführliche Betrachtung der Jahre 2020 bis 2023 und deren Besonderheiten wird auf die letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose bis einschließlich Winter 2024/25 verwiesen.

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2024

Die Haupteinflussfaktoren spielten für die Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021 pandemiebedingt gar keine und in den beiden Folgejahren eine geringere Rolle als üblich. Mit der Verlangsamung der Wiederannäherung an das Vorkrisenniveau 2019 haben sie im Jahr 2024 wieder an Bedeutung gewonnen. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** stiegen die privaten Konsumausgaben im Jahr 2024 um 0,2 %. Dies lag zwar im Gegensatz zum Vorjahr im positiven Bereich, aber deutlich unter dem früheren langjährigen Durchschnitt (1,5 % p. a., 2011-19). Bei der Erwerbstätigenzahl wurde der seit 2006 zu beobachtende kontinuierliche Aufschwung (1,0 % p. a. bis 2019, nach pandemiebedingtem Einbruch 2022 +1,4 % und 2023 +0,7 %) im Jahr 2024 deutlich gebremst (+0,2 %), war aber weiterhin im positiven Bereich.

Die Ausweitung des **Pkw-Bestands** hatte sich nach der schwachen Entwicklung in den Jahren 2021 und 2022 bereits im Jahr 2023 wieder auf 0,7 % gegenüber Vorjahr erhöht. Zum 01.07.2024 lag die Bestandsausweitung mit 0,7 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahresstand auf gleichem Niveau, zum Jahresende schwächte sich der Zuwachs wieder ab (0,5 %) und lag im Jahresdurchschnitt bei 0,6 % gegenüber Vorjahr. Die Einwohnerzahl[99] ist ebenfalls gestiegen, jedoch schwächer (0,3 %) als der Pkw-Bestand. Die Pkw-Dichte stieg folglich zur Jahresmitte um 0,4 % (vgl. Tabelle P - 2). Die Gründe für diese im langjährigen Vergleich moderate Steigerung von Bestand und Dichte liegen zum einen darin, dass die für 2024 erhoffte Belebung der privaten Konsumausgaben ausgeblieben ist. Zum anderen hatte sich nach Einstellung der Förderung der E-Pkw-Neuzulassungen zum Jahresende 2023 die Nachfrage auch bis Jahresende 2024 nicht wieder erholt. Die Neuzulassungen von reinen E-Pkw blieben mit rund 380.600 Fahrzeugen bis Jahresende 2024 rund ein Viertel unter 2023.[100] Insgesamt zeigte sich aufgrund der unklaren Situation weiterer Förderungen ein gewisser Attentismus, der auch die Nachfrage nach Pkw mit Verbrennungs- und Hybrid-Motoren betraf.

Die **Kraftstoffpreise** bewegten sich im ersten Halbjahr 2024 in etwa auf Höhe des Vorjahres, ab September lagen diese dann deutlich unter Vorjahr. Grund hierfür war der Rohölpreis, der sich von Januar bis August in einem Korridor zwischen 80 und 90 USD je Barrel bewegte und seit September im Monatsdurchschnitt meist unter 75 USD lag. Insgesamt ist somit für den Rohölpreis

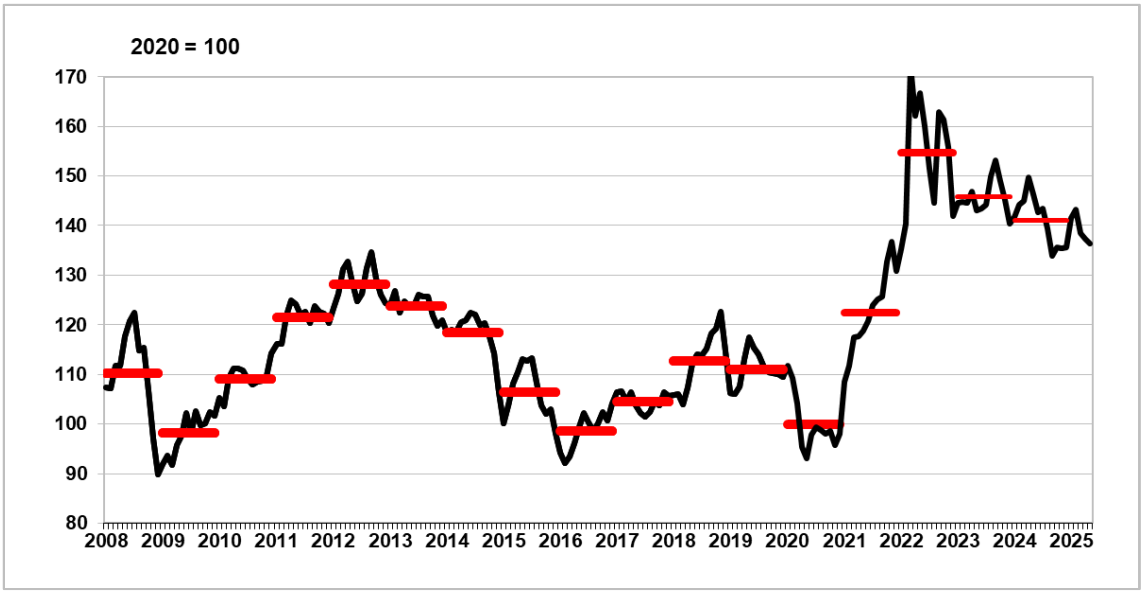
---

99 Die Einwohnerzahl wird ab dieser Ausgabe der Mittelfristprognose auf Basis des Zensus 2022 berichtet. Analog wird auch die Pkw-Dichte mit dieser Ausgabe auf die neue Einwohnerzahl gemäß Zensus 2022 bezogen und ist somit nicht direkt mit der Pkw-Dichte der früheren Ausgaben der Mittelfristprognose vergleichbar.

100 https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Umwelt/umwelt_node.html

im Jahr 2024 (deutscher Einfuhrpreis, Jahresdurchschnitt, vgl. Abschnitt 2.5) ein leichter Rückgang gegenüber Vorjahr (2 %) zu verzeichnen. Dies vermindert den Kraftstoffpreis um rund 2 Cent pro Liter. Der CO_2-Preis wurde zum 01.01.2024 um 15 auf 45 Euro/t erhöht. Dies entspricht einem Mehrpreis von 4 Cent pro Liter (einschließlich der anteiligen Mehrwertsteuer). Basierend auf den tatsächlichen Kraftstoffpreisen bis Jahresende 2024 gehen wir davon aus, dass die Preiskomponente „Sonstige“, die die Kosten für Verarbeitung, Transport, Vertrieb etc. umfasst, gegenüber 2023 deutlich abgesenkt wurde, nachdem im Jahr 2023 hier nur ein geringer Teil der drastischen Erhöhung im Jahr 2022 ausgeglichen worden war. Vor allem aus diesem Grund sank der gesamte Kraftstoffpreis im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr nominal um 5 Cent oder gut 3 %. Deflationiert mit dem Verbraucherpreis, für den ein Anstieg um 2,7 % verzeichnet wurde (vgl. Abschn. 2.3), errechnet sich eine Verbilligung um 5 %. Allerdings liegt der Kraftstoffpreis auch 2024 noch auf hohem Niveau verglichen mit den Jahren vor den deutlichen Preisanstiegen 2021 und 2022 (vgl. Abbildung P - 3).

Abbildung P - 5 Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex



Quelle: Statistisches Bundesamt

Allein vor diesem Hintergrund der Fundamentalfaktoren, also dem leichten Plus beim privaten Konsum und der Pkw-Bestandsausweitung sowie den sinkenden Kraftstoffpreisen, wäre für die Pkw-Fahrleistung des Jahres 2024 ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um rund 2 % zu erwarten. Hinzu kommt das weitere Aufholpotenzial auf den pandemiebedingten Einbruch im Jahr 2020, der bis zum Jahr 2023 erst rund zur Hälfte wettgemacht wurde. Von den Nachwirkungen der Pandemie ist ein Teil dauerhaft, dessen Quantifizierung weiter unten genauer dargestellt wird. Der verbleibende Teil wird noch aufgeholt, was zum größten Teil für das vergangene Jahr 2024 sowie das laufende Jahr 2025 erwartet werden kann.

Zur möglichst präzisen Abschätzung der Effekte haben wir erneut Teile unseres **Indikatorensystems** genutzt, das ursprünglich im Jahr 2020 im Rahmen unseres damals umfangreicheren „Corona-Monitoring“ entwickelt wurde:[101]

---

101 Bis zum Jahr 2022 waren auch die Auswertungen der Mobilfunkdaten seitens des Statistischen Bundesamts Bestandteil des Indikatorensystems. Vgl. Statistisches Bundesamt, Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten, https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html , Abb. 3, und die dort hinterlegten Daten. Bedauerlicherweise wurde die Aktualisierung dieser Indikatoren am 1. Januar

» das „Verkehrsbarometer“ der BASt, das rund 1700 Dauerzählstellen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen umfasst[102] (Zeitverzögerung knapp zwei Monate) und in der Regel das erste belastbare Datum zur kurzfristigen Entwicklung des Kfz-Verkehrs liefert,

» den Absatz von Ottokraftstoff aus den „Amtlichen Mineralöldaten“ des BAFA (Zeitverzögerung normalerweise rund zwei Monate, 2024 vollständig vorhanden, für 2025 bisher keine Daten verfügbar)

Damit kann die **tatsächliche Entwicklung** im Verlauf des Jahres 2024 abgeschätzt werden (vgl. Abbildung P - 4). Zudem übernehmen wir die Schätzwerte des DLR für 2023 aus Verkehr in Zahlen 2024/25. Da der Zeitpunkt der Erstellung der Sommerprognose 2025 vor dem Redaktionsschluss für die neue Ausgabe „Verkehr in Zahlen 2025/2026“ (Mitte September 2025) liegt, stehen für die vorliegende Prognose weder die vom DLR final berechneten MIV-Werte für 2023 noch die geschätzten Werte für 2024 zur Verfügung. Diese werden in unsere nächste Winterprognose 2025/26 Eingang finden.

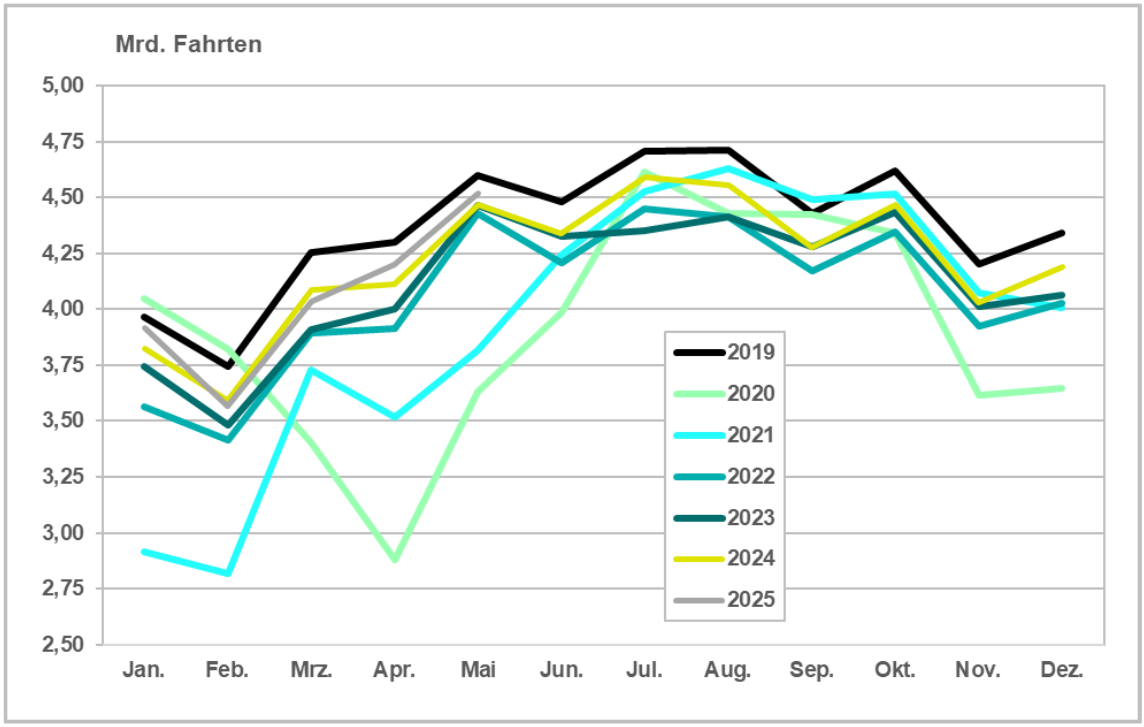
Im Unterschied zu den Vorjahren 2021 und 2022 zeigt schon die Entwicklung 2023 keine klare Tendenz und auch keine deutliche Wiederannäherung an das Vorkrisenniveau mehr. Die Zahlen für 2024 liegen für Januar bis April sowie Juli und August wieder etwas näher am Vorkrisenniveau als die jeweiligen Monate aus 2023, für die übrigen Monate unterscheiden sie sich jedoch nur unwesentlich vom Vorjahr. Der Abstand zu 2019 schwankt im Verlauf zwischen 2 % (Juli) und 4 % (April). Die Zunahmen gegenüber 2023 liegen für März (+5 %) und Juli (+6 %) am höchsten, während Mai und September jeweils auf Niveau des Vorjahresmonats liegen.

Gemäß dem Verkehrsbarometer der BASt hat sich bis Dezember 2024 insbesondere die Fahrleistung auf Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht (durchschnittlich um 4,7 %), während jene auf Bundesstraßen nur einen leichten Zuwachs verzeichnet (durchschnittlich 0,7 %), so dass wir bei entsprechender Gewichtung auf einen Zuwachs von 3,3 % auf Bundesfernstraßen außerorts kommen. Der Kraftstoffabsatz hat in diesen Monaten gegenüber Vorjahr um durchschnittlich 2,3 % zugenommen und somit etwas weniger als der Verkehr auf Bundesfernstraßen außerorts. Basierend auf diesen Indikatoren und der entsprechenden Annahme, dass der innerörtliche Verkehr in einem geringeren Ausmaß zugenommen hat als derjenige auf Fernstraßen, gehen wir von einem Zuwachs der gesamten Fahrleistung (auf allen Straßenkategorien) im Jahr 2024 von 2,2 % aus, der fast genau dem o.g. Prognosewert auf Basis der Fundamentalfaktoren entspricht.

2023 eingestellt. Zudem wurde in den pandemiegeprägten Jahren bis einschließlich 2022 auch die Straßenverkehrsunfallstatistik herangezogen, um die nur für Fernstraßen verfügbaren BASt-Daten an das gesamte Straßennetz zu kalibrieren. Da diese seit 2023 keinen Erkenntnisgewinn mehr generierten, der den hohen Aufwand der Erfassung und Verarbeitung der Unfallstatistik rechtfertigen, wird zumindest vorübergehend auf die weitere Berücksichtigung im Indikatorensystem verzichtet.

102 https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Verkehrsbarometer-2022.pdf

Abbildung P - 6 Monatliche Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs von 2019 bis 2025



Quellen: BASt, BAFA, StBA / Teralytics, eigene Berechnungen

In Anlehnung an den jeweiligen Abstand zum Vorkrisenniveau erwarten wir für die **Verkehrsleistung** eine Zunahme gegenüber 2023 um 1,9 % (vgl. Tabelle P - 2) und für die **Fahrtenzahl** um 1,7 %. Damit wiederum hat sich der Abstand der Fahrtenzahl zum Vorkrisenstand mit 2,5 % demjenigen bei der Verkehrsleistung (2,6 %) weiter angenähert. Gegenüber dem Vorkrisenstand 2019 wird der Pkw-Verkehr im Jahr 2024 noch um 3,5 % (**Fahrleistung**) niedriger sein.

Analyse der bisherigen und Prognose der gesamten Entwicklung im Jahr 2025

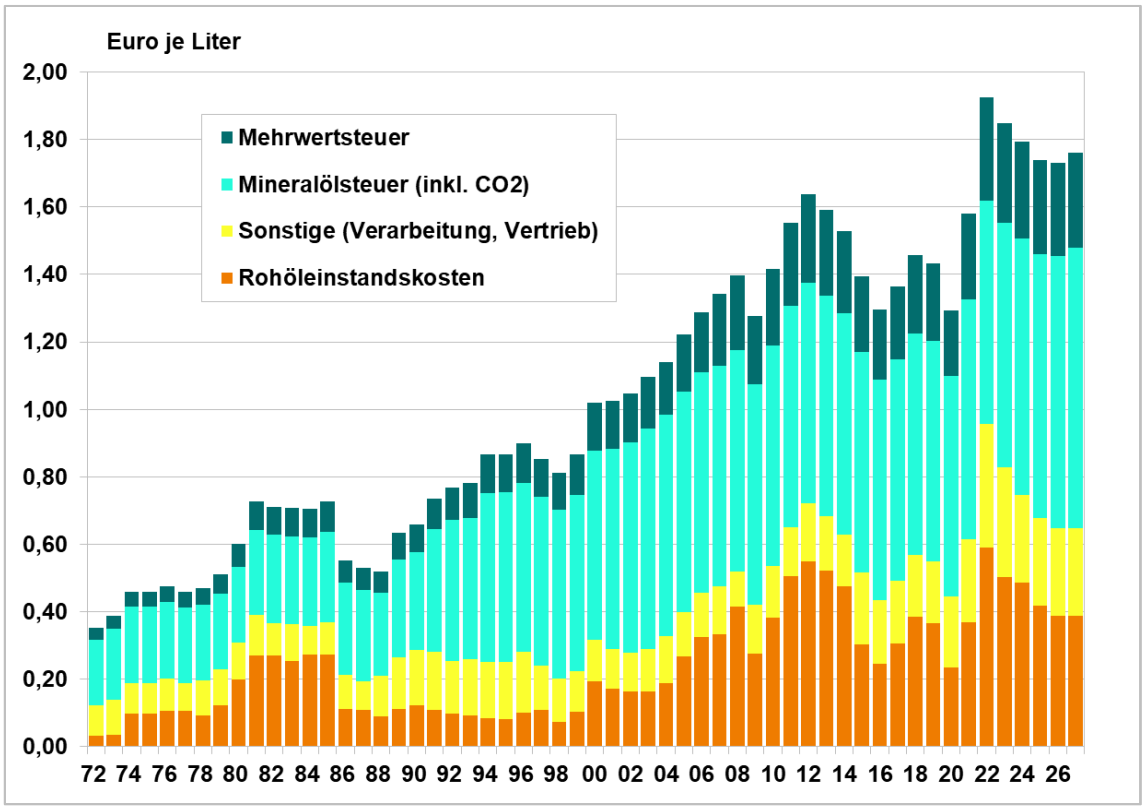
Da sich die Aufholprozesse der post-pandemischen Jahre mittlerweile deutlich verlangsamt haben und die jeweiligen Veränderungsraten zum Vorjahr insbesondere für den Motorisierten Individualverkehr wieder an Aussagekraft gewonnen haben, basieren wir die Prognose der Jahre 2025 bis 2027 wieder auf die Entwicklung der wichtigsten Einflussfaktoren sowie der verkehrlichen Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Zusätzlich erläutern wir andauernde Aufholprozesse sowie bleibende Effekte in Folge der Pandemie.

Im ersten Schritt kommen erneut die üblichen Haupteinflussfaktoren zum Tragen. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** wird für die privaten Konsumausgaben für 2025, wie schon im Vorjahr, nur ein sehr leichtes Plus von 0,2 % (2025) erwartet (vgl. Abschnitt 2.3). Wegen des kräftigen Rückgangs im Jahr 2020 und der insgesamt schwachen Aufholbewegung bedeutet das für den Zeitraum von 2019 bis 2025 einen Anstieg um insgesamt (!) nur 0,7 %. Pro Jahr bedeutet das lediglich ein Plus von 0,1 %. Der frühere langjährige Durchschnitt (+1,5 % p. a., 2011-2019) liegt weit höher. Die Zahl der Erwerbstätigen reagiert mit Zeitverzögerung auf den Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion, so dass für 2025 mittlerweile mit einem leichten Rückgang zu rechnen ist (-0,2 %).

Zum 01.04.2025 zeigt der mittlerweile vorliegende Ist-Wert eine Pkw-Bestandszunahme um 0,4 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahresstand, zum 01.07.2025 rechnen wir mit einem **Pkw-Bestand** von 49,7 Mio. und somit 0,5 % mehr als 2024. Die Entwicklung der Pkw-Dichte wird sich im laufenden Jahr nicht von derjenigen im vergangenen Jahr unterscheiden. Die Einwohnerzahl stagniert, die konjunkturelle Erholung bleibt 2025 noch aus und setzt wohl erst im Folgejahr ein. Daher erwarten wir 2025 für die Pkw-Dichte wie im Vorjahr einen Anstieg von 0,4 %, was weiterhin deutlich unter der Dynamik der Jahre bis 2019 (1,0 % p. a.) liegt. Bezogen auf 2019 bedeutet das ein Plus beim Pkw-Bestand um insgesamt 4,3 % oder 0,7 % p. a. Die Schwelle von 50 Mio. Pkw wird entgegen früheren Prognosen aus dem Jahr 2024 und aufgrund des etwas geringeren Bevölkerungswachstums und vor allem des zaghafteren Anstiegs der Pkw-Dichte in den Jahren 2023 und 2024 erst im Laufe des Jahres 2026 überschritten.

Hinsichtlich der **Kraftstoffpreise** haben wir für den Rohölpreis für 2025 eine weitere Absenkung auf 71 USD im Jahresdurchschnitt angenommen (vgl. Abschn. 2.5). Dadurch wird der Kraftstoffpreis rechnerisch um 6 Cent vermindert. Der CO_2-Preis wurde zu Jahresbeginn 2025 um 10 Euro/t auf den vorläufigen Endwert von 55 Euro/t erhöht. Dies entspricht einem Aufschlag von 3 Cent pro Liter (einschließlich anteiliger Mehrwertsteuer) gegenüber dem Preis 2024. Dies gleicht den Rohölpreisrückgang nicht aus, so dass die Kraftstoffpreise im Jahr 2025 nominal um 5 Cent oder gut 3 % unter Vorjahr (vgl. Abbildung P - 5), aber um 21% über dem Vorkrisenstand 2019 liegen (Durchschnitt Super/Diesel). Real, d. h. deflationiert mit dem Verbraucherpreis (2,0 % p. a., gemäß BMWE), bedeutet das eine Preissenkung um rund 5 % gegenüber Vorjahr.

Abbildung P - 7 Langfristige Entwicklung des Preises für Superbenzin



Quellen: en2x (vormals: Mineralölwirtschaftsverband), BAFA, eigene Prognosen

Vor dem Hintergrund dieser Leitdatenentwicklung, also stagnierende wirtschaftliche Rahmenbedingungen, leicht steigender Pkw-Bestand sowie moderat sinkende Kraftstoffpreise, wäre eine Zunahme des Individualverkehrs im Jahr 2025 um 1,3 % gegenüber dem Vorjahr zu erwarten.

Hier ist auf die asymmetrische Preiselastizität bei den Kraftstoffpreisen hinzuweisen, d. h. dass die Elastizität bei sinkenden Preisen niedriger ist als bei steigenden. Bei der von uns seit vielen Jahren verwendeten Elastizität von 0,15 würde der für 2025 angenommene Kraftstoffpreisrückgang von rund 3 % einen Anstieg der Fahrleistung von 0,5 % bedeuten. Diesen setzen wir auf Basis unserer Erfahrungen mit der Kraftstoffpreisentwicklung der letzten Jahrzehnte niedriger an. Darüber hinaus muss der Effekt aus dem Deutschlandticket berücksichtigt werden, der zumindest in den Jahren 2023 und 2024 den Pkw-Verkehr um etwa 0,5 % reduziert hatte (2024 ggü. 2019, 2023 aufgrund Einführung des Tickets ab Mai anteilig weniger). Mit der deutlichen Preiserhöhung des Deutschlandtickets zum 01.01.2025 hat sich nur ein sehr kleiner Teil dieses Verkehrs rückverlagert, die mindernde Wirkung auf den Pkw-Verkehr somit kaum merkbar abgeschwächt. Zusätzlich wird der Anstieg der Fahrleistung zumindest im Jahr 2025 noch durch weitere verbliebene Aufholprozesse im Zuge der Pandemie erhöht.

Die **tatsächliche Entwicklung** im bisherigen Verlauf des Jahres 2025 kann mit den o. a. Indikatoren abgeschätzt werden (vgl. Abbildung P - 4). So ist gemäß dem Verkehrsbarometer der BASt in den Monaten Januar bis Mai insbesondere die Fahrleistung auf Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr nur sehr leicht gewachsen (durchschnittlich 0,2 %), während jene auf Bundesstraßen eine etwas deutlichere Zunahme verzeichnet (durchschnittlich 1,2 %), so dass wir bei entsprechender Gewichtung auf einen Zuwachs von 0,6 % auf Bundesfernstraßen außerorts kommen. Die amtlichen Mineralöldaten der BAFA mit monatlichen Informationen zum Kraftstoffabsatz liegen aktuell nur bis Dezember 2024 vor. Die AGEB meldet für das erste Halbjahr 2025 eine Zunahme des Verbrauchs von Ottokraftstoff von 3,6 % gegenüber Vorjahr[103], was deutlich über dem Zuwachs der Fahrleistung auf Bundesfernstraßen gemäß Verkehrsbarometer liegt und wahrscheinlich etwas überschätzt ist. Dennoch legt dies die Vermutung nahe, dass der innerörtliche Verkehr in einem etwas stärkeren Ausmaß zugenommen haben könnte als derjenige auf Fernstraßen. Wir gehen daher von einem Zuwachs der gesamten (auf allen Straßenkategorien) Fahrleistung bis einschließlich Mai 2025 von rund 1 **%** aus, was etwas unter dem o.g. Prognosewert von 1,3 % allein auf Basis der Fundamentalfaktoren liegt. Für das Gesamtjahr schätzen wir die Zunahme der Fahrleistung gegenüber Vorjahr auf 1,1 %, da weder bei den Kraftstoffpreisen noch bei den gesamtwirtschaftlichen oder anderen Einflussfaktoren wie Homeoffice-Tätigkeiten oder dem Deutschlandticket bis Jahresende von einschneidenden Veränderungen auszugehen ist. Für die Gesamtfahrleistung 2025 prognostizieren wir 628,9 Mrd. Fzkm, diese liegt somit 2,5 % unter Vorkrisenniveau 2019.

Von den Nachwirkungen der Pandemie ist ein Teil dauerhaft, dessen Quantifizierung weiter unten genauer dargestellt wird. Der verbleibende Teil wird noch aufgeholt, was zum weitaus größten Teil für das laufende und das kommende Jahr erwartet werden kann.

In Anlehnung an den jeweiligen Abstand zum Vorkrisenniveau erwarten wir für die **Verkehrsleistung** und für die **Fahrtenanzahl** jeweils eine Zunahme gegenüber 2024 um 0,8 % (vgl. Tabelle P - 2). Damit wiederum haben sich die Abstände der Verkehrsleistung und des Verkehrsaufkommens zum Vorkrisenstand mit jeweils 1,7 % demjenigen bei der **Fahrleistung** (2,5 %) weiter angenähert. Dieser Abstand ist minimal höher, als er von uns in der Winterprognose vom Februar 2025 erwartet wurde (2,4 %, Fahrleistung), was vor allem auf das Ausbleiben der gesamtwirtschaftlichen Erholung zurückgeführt werden kann.

---

[103] https://ag-energiebilanzen.de/wp-admin/admin-ajax.php?action=tnp&na=v&nk=2109-f7f06b1993&id=75

Prognose der Entwicklung in den Jahren 2026 und 2027

Für die Prognose der beiden darauffolgenden Jahre bis 2027 werden zunächst die üblichen Haupteinflussfaktoren betrachtet. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für die Jahre 2026 und 2027 eine jährliche Wachstumsrate von 0,8 % (2026) bzw. 0,9 % (2027) angenommen, die somit wieder deutlich über den z. T. negativen Raten der Jahre 2022 bis 2025 liegt, aber noch unter dem langjährigen Durchschnitt vor 2019. Die Erwerbstätigenzahl wird im mittelfristigen Zeitraum kaum mehr als stagnieren (0,1 % bzw. 0,2 %).

Der **Pkw-Bestand** wird sich in den kommenden beiden Jahren wird wie im laufenden Jahr entwickeln (0,6 % bzw. 0,5 %), die Zunahme der Pkw-Dichte wird sich tendenziell gegenüber 2025 erhöhen (0,6 % bzw. 0,5 %). Die konjunkturelle Aufwärtsbewegung ab 2026 sollte die Ausweitung des Pkw-Bestands anregen, allerdings stagniert die Bevölkerungszahl, so dass hieraus keine expansiven Effekte zu erwarten sind.

Hinsichtlich der **Kraftstoffpreise** haben wir für den Rohölpreis im Jahr 2026 eine nochmalige, aber geringe Absenkung auf 67 USD und eine anschließende Konstanz bei ebenfalls stabilen Wechselkurs USD zu Euro angenommen (vgl. Abschn. 2.5). Dadurch wird der Kraftstoffpreis rechnerisch um 3 Cent vermindert (2026/25). Der CO_2-Preis soll sich im Jahr 2026 in einem Korridor von 55 bis 65 Euro bewegen und ab 2027 in ein europäisches Emissionshandelssystem überführt werden. Wir setzen daher für die Jahre 2026 und 2027 auch eine Preissteigerung um jährlich 10 Euro/t an (vgl. Abschn. 2.5). Dies entspricht jeweils etwa einem Zuschlag von 3 Cent pro Liter (einschließlich anteiliger Mehrwertsteuer), was den Rohölpreisrückgang im Jahr 2026 ausgleicht und dazu führt, dass die Kraftstoffpreise ab 2027 wieder leicht steigen, und zwar um etwa 3 Cent pro Liter (vgl. Abbildung P - 5). 2027 liegen die Kraftstoffpreise zwar weiterhin unter dem Niveau der Jahre 2022 bis 2024, aber rund 23 % über 2019. Pro Jahr bedeutet das eine Zunahme von 2,6 % (2027/2019). Real, d. h. deflationiert mit dem Verbraucherpreis (1,9 % bzw. 2,0 % für 2026 bzw. 2027 gemäß BMWE-Projektion vom April 2025), bedeutet das sogar eine geringfügige Verbilligung um insgesamt rund 2 % (2027/2019).

Im Jahr 2026 bleibt das jährliche Wachstum der Pkw-**Fahrleistung** auf gleichem Niveau wie 2025, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiver sind und die (realen) Kraftstoffpreise weiter leicht sinken, die Einwohnerzahl insgesamt und die Erwerbstätigenzahl aber weiter stagnieren und vor allem die pandemiebezogenen Aufholeffekte zunehmend auslaufen. Im Jahr 2027 sind die wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen auf etwa demselben Niveau wie 2026, auch die (realen) Kraftstoffpreise verändern sich kaum. Da es kaum noch pandemiebedingte Aufholprozesse gibt, liegt die Steigerungsrate bei der Fahrleistung mit 0,8 % etwas unter Vorjahresniveau. Das Vorkrisenniveau von rund 645 Mrd. Fzkm wird 2027 mit 641 Mrd. Fzkm nur noch um 0,6 % unterschritten. Einige Pandemieeffekte werden sich jetzt verstetigt haben, wie im Nachfolgenden detailliert erläutert wird.

Die **COVID-19-Pandemie** hat in einigen Segmenten der Verkehrsnachfrage dauerhafte Abnahmen ausgelöst, die auch weiterhin bestehen bleiben werden. Die wichtigste Entwicklung besteht in Berufsverkehrsfahrten, die aufgrund von fortgeführter Homeoffice-Arbeit entfallen. Wir schätzen, dass sich der gesamte Individualverkehr durch das verstärkte Arbeiten im Homeoffice dauerhaft und langfristig um knapp 2 % verringert. Die genaue Herleitung dieser Schätzung kann den letzten Ausgaben der Mittelfristprognose entnommen werden.

Ein weiteres Segment mit dauerhafter Reduktion besteht in Geschäftsverkehrsfahrten insbesondere im Fernverkehr, die durch Videokonferenzen etc. substituiert werden. Hierauf wird bei der Kommentierung der Prognose des Schienenpersonenfernverkehrs näher eingegangen, für den

dieser Aspekt eine wesentlich höhere Bedeutung besitzt als für den Individualverkehr. Für den letztgenannten entsteht daraus eine Minderung um wenige Zehntelprozente. Alle temporären Effekte der Pandemie sollten bis zum Ende des Prognosehorizonts ausgelaufen sein.

Die jährlichen mittelfristigen Veränderungsraten für die **Verkehrsleistung** und das **Aufkommen** sind wegen des unterschiedlich hohen Aufholpotenzials etwas geringer als bei der **Fahrleistung** (jeweils 0,7 % für 2026 und 0,5 % bzw. 0,6 % für 2027 Verkehrsleistung bzw. Aufkommen, vgl. Tabelle P - 2). Die Veränderungsraten gegenüber 2019 gleichen sich bei beiden Größen immer mehr derjenigen bei der Fahrleistung an. Im Jahr 2027 liegen schließlich sowohl die Fahrleistung als auch die Verkehrsleistung und das Verkehrsaufkommen nur noch 0,6 % (Fahrleistung) bzw. 0,5 % (Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen) unter dem Vorkrisenniveau von 2019.

Tabelle P - 2 Komponenten des Motorisierten Individualverkehrs

	Absolute Werte								
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Pkw-Bestand[1)]	47601	47879	48561	48692	49038	49388	49655	49952	50206
Pkw-Dichte[2)]	693	698	710	708	707	710	713	717	721
Durchschnittliche Fahrleistung[3)]	13547	12074	11993	12335	12422	12599	12665	12723	12763
Gesamte Fahrleistung[4)]	644,8	578,1	582,4	600,6	609,2	622,3	628,9	635,5	640,8
Durchschnittliche Besetzung[5)]	1,423	1,382	1,435	1,441	1,440	1,437	1,433	1,429	1,425
Verkehrsleistung[4)]	917,4	798,7	835,9	865,5	877,2	894,0	901,4	907,9	912,9
Durchschnittliche Fahrtweite (km)	17,52	17,90	17,99	17,47	17,47	17,51	17,52	17,53	17,52
Verkehrsaufkommen[6)]	52,350	44,609	46,456	49,552	50,208	51,045	51,442	51,791	52,108
	Veränderung in %								
	p.a.					**insgesamt**			
	23/22	**24/23**	**25/24**	**26/25**	**27/26**	**24/19**	**25/19**	**26/19**	**27/19**
Pkw-Bestand[1)]	0,7	0,7	0,5	0,6	0,5	3,8	4,3	4,9	5,5
Pkw-Dichte[2)]	-0,1	0,4	0,4	0,6	0,5	2,5	2,9	3,4	4,0
Durchschnittliche Fahrleistung[3)]	0,7	1,4	0,5	0,5	0,3	-7,0	-6,5	-6,1	-5,8
Gesamte Fahrleistung[4)]	1,4	2,2	1,1	1,1	0,8	-3,5	-2,5	-1,4	-0,6
Durchschnittliche Besetzung[5)]	-0,1	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	1,0	0,8	0,4	0,1
Verkehrsleistung[4)]	1,4	1,9	0,8	0,7	0,5	-2,6	-1,7	-1,0	-0,5
Durchschnittliche Fahrtweite (km)	0,0	0,2	0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,0	0,0	0,0
Verkehrsaufkommen[6)]	1,3	1,7	0,8	0,7	0,6	-2,5	-1,7	-1,1	-0,5

1) Tsd. Pkw, zum 1.7. , ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge

2) Pkw pro 1000 Einwohner über 18 Jahre, Einwohnerzahl basierend auf **Zensus 2022**

3) Pro Pkw, km p.a.

4) Mrd. Fzkm bzw. Pkm, Inländerfahr- bzw. -verkehrsleistung (annähernd identisch mit der Inlandsleistung)

5) Personenkilometer pro Fahrzeugkilometer

6) Mrd. Personen

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

In mehreren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose während der ersten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts haben wir die Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs und seiner **Haupteinflussgrößen in mehrjährigen Perioden** dargestellt. Der Sinn bestand damals in der Verdeutlichung der Unterschiede zwischen den damaligen Prognosezeiträumen und dem vorangegangenen Zeitraum von 2002 bis 2008, in dem der Pkw-Verkehr gemäß den Ergebnissen der beiden MiD-Erhebungen über eine Stagnation nicht hinausgekommen ist. Diese Darstellung bietet sich jetzt erneut an, um die Jahre 2019 bis 2024, die von der wirtschaftlichen Flaute im Zuge der Pandemie sowie des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine geprägt waren, mit den vorherigen und den folgenden Prognosehorizonten zu vergleichen (jeweils Veränderung in % p. a.):

Tabelle P - 3 Haupteinflussgrößen des Motorisierten Individualverkehrs

	Veränderung in % p.a.			
	2008/02	**2019/08**	**2024/19**	**2027/24**
Pkw-Bestand	0,7	1,3	0,7	0,5
Private Konsumausgaben	0,5	1,3	0,1	0,6
Kraftstoffpreisindex (nominal)	5,5	0,1	4,9	-0,6
Pkw-Fahrleistung	**0,0**	**1,1**	**-0,7**	**1,0**

Zwischen **2002 und 2008** kam die Fahrleistung über eine Stagnation nicht hinaus. In diesem Zeitraum stiegen der Pkw-Bestand nur moderat, die Konsumausgaben sehr verhalten und die Kraftstoffpreise deutlich. Zwischen **2008 und 2019** nahmen sowohl der Pkw-Bestand als auch die Konsumausgaben – die Weltwirtschaftskrise 2008/09 hat sich hier im Gegensatz zum Güterverkehr kaum ausgewirkt – rund doppelt so stark, die Benzinpreise dagegen kaum mehr zu. Alle drei Faktoren wirkten also erheblich expansiver als zuvor und führten deshalb – im Gegensatz zur Vorperiode – zu einem Wachstum der Fahrleistung um 1,1 % p. a.

Zwischen **2019 und 2024** haben sich alle drei Haupteinflussgrößen nun wieder deutlich weniger expansiv entwickelt. Die verschiedenen Gründe wurden in diesem Abschnitt allesamt schon genannt. Im Ergebnis ist die Fahrleistung spürbar gesunken (-0,7 % p. a.). Hier haben natürlich auch die rein pandemiebedingten, d. h. nicht von den Leitdaten abhängigen Effekte eine gravierende Rolle gespielt. Dennoch bleibt der kausale Zusammenhang bestehen.

Im **Prognosezeitraum** der vorliegenden Ausgabe der Mittelfristprognose bis 2027 werden für Pkw-Bestand und Konsum ein leichtes Wachstum bei gleichzeitig leicht sinkendem Kraftstoffpreis angenommen. Dies lässt einen moderaten Anstieg der Fahrleistung erwarten. Hinzu kommen die in den Leitdaten nicht sichtbaren Aufholeffekte auf die vorangegangenen Verluste, die sich im Prognosezeitraum zunehmend verringern und bis voraussichtlich 2027 schließlich ausgelaufen sein werden. Insgesamt resultiert ein Plus um 1,0 % p. a. Ökonometrische Analysen über unterschiedlich lange Vergangenheitszeiträume mit hoch signifikanten Güteparametern bestätigen dieses Ergebnis, sofern für die Kraftstoffpreisentwicklung wie oben erläutert eine asymmetrische Preiselastizität angenommen wird.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden. Die relevanten Daten liegen aktuell bis 2023 in der Genesis-Datenbank des Statistischen Bundesamts vor. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit bis zum ersten Quartal 2025 verfügbar ist. Im **Linienverkehr** wird hier der Verkehr aller Unternehmen nahezu vollständig erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Veränderungsraten denen des Gesamtverkehrs sehr nahe kommen und für die Schätzung des Jahres 2024 sowie die Prognose des Jahres 2025 übernommen werden können. Dagegen wird der **Gelegenheitsverkehr** in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass dessen Werte für das Jahr 2024 noch geschätzt werden müssen. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar, zur Leistung trug er jedoch zumindest in den Jahren bis zur COVID-19-Pandemie rund ein Fünftel bei. Somit sind die Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsleistung des gesamten ÖSPV für 2024 mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen. Analog zum vorherigen Kapitel zum Motorisierten Individualverkehr verzichten wir auch hier aufgrund der inzwischen deutlich verlangsamten pandemiebedingten Aufholprozesse auf die ausführliche Betrachtung der Jahre 2020 bis 2023 und deren Besonderheiten und verweisen hierzu auf die letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose bis einschließlich Winter 2024/25.

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2024

Für den **Liniennahverkehr** liegen derzeit für das Jahr 2024 die Daten aus der Quartalsstatistik vor. Demnach ist das Aufkommen um 4,4 % und die Leistung um 5,9 % gegenüber Vorjahr gestiegen. Das Aufkommen liegt mit -4,1 % weiterhin unter, die Leistung mit +0,1 % zum ersten Mal wieder auf Vorkrisenniveau von 2019. Hierbei ist zu beachten, dass in den Monaten Februar, März und Mai die Streiks im ÖPNV durch ver.di die Ergebnisse und insbesondere die positiven Effekte des Deutschlandtickets erheblich gedämpft haben, was etwa an den VDV-Monatsdaten[104] abzulesen ist, die zeitliche Überlagerung aber eine genaue Quantifizierung der beiden gegenläufigen Effekte erschwert.

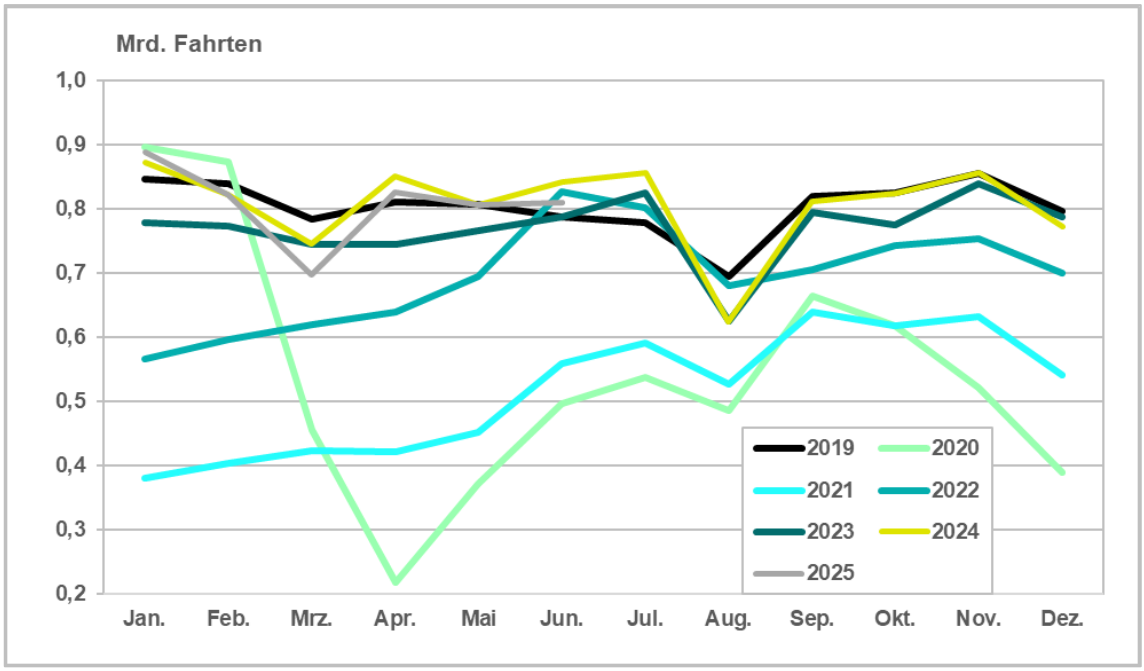
Die monatlichen Daten des VDV zeigen mit Ausnahme des besonders vom Streik betroffenen Monats März z. T. deutliche Zuwächse gegenüber den jeweiligen Vorjahresmonaten und für April, Juni und Juli sogar gegenüber 2019. Für die Monate Januar bis April, in denen es im Vorjahr noch kein Deutschlandticket gab, sind deutliche Zunahmen gegenüber den Vorjahresmonaten zu verzeichnen. Die Ergebnisse wurden jedoch in den vom Streik betroffenen Monaten Februar, März und Mai um jeweils etwa 4 bis 5 Prozentpunkte gedrückt, wenn man die Veränderungsraten gegenüber Vorjahr und gegenüber 2019 mit den übrigen Monaten des 1. Halbjahrs vergleicht. Die genannten Zahlen dürfen nicht überbewertet werden, denn Monatswerte unterliegen immer größeren Störfaktoren (z. B. Ferienverschiebungen). Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die VDV-Monatsdaten 2024 zum einen gegenüber der Winterprognose 2024/25 leicht revidiert wurden. Zum anderen ist nach Einschätzung des VDV davon auszugehen, dass die

---

104 Der VDV erhebt seit 2019 bei denjenigen Mitgliedsunternehmen, die die Nachfrage permanent mit Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) messen, monatlich Fahrgastzahlen. Aggregierte Ergebnisse dieser monatlich erhobenen Fahrgastzahlen werden Intraplan für Analysen im Rahmen der Gleitenden Mittelfristprognose zur Verfügung gestellt.

Mitgliedsunternehmen für die ersten drei Quartale die gemeldeten Zahlen zumindest teilweise eher moderat angegeben hatten, da aus den Verkaufszahlen nur ein Rückgang der Standard-Zeitkarten sowie der Barverkäufe ablesbar war, die Verkaufszahlen des Deutschlandtickets aufgrund der Vertriebsverschiebung hin zu großen Anbietern wie der DB wenig Rückschlüsse auf die Verbreitung und Nutzung im eigenen Gebiet zuließen. Da ab Mai 2024 die Deutschlandticket-Verkaufszahlen der zentralen Clearing-Stelle gemeldet werden mussten und ab Oktober 2024 die Verkaufszahlen auf Postleitzahlen-Ebene für die Mitgliedsunternehmen zugänglich waren, konnten die Unternehmen zumindest für das letzte Quartal 2024 den Deutschlandticket-Absatz im eigenen Gebiet besser abschätzen.

Abbildung P - 8 Monatliche Entwicklung der Fahrtenzahl im ÖPNV von 2019 bis 2025 (VDV-Unternehmen, 2024/25 ohne SPNV)



Quellen: VDV

Diese Werte stammen aus den Erhebungen bei denjenigen VDV-Mitgliedsunternehmen, die die Nachfrage in ihrem Netz permanent mit Automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) in den Fahrzeugen messen, und beziehen sich vor allem auf die Ballungsräume und größeren Städte, in denen diese Unternehmen überwiegend tätig sind.

Aggregiert ergibt sich bei den VDV-Daten gegenüber 2023 ein Plus von 6,2 % (Q1), 8,7 % (Q2) und jeweils 2,1 % in Q3 und Q4. Die höheren Zuwachsraten in den ersten beiden Quartalen können zum Teil auf das Deutschlandticket zurückgeführt werden, das im Vorjahr erst im Mai eingeführt und nach gewissen Einschwingeffekten vor allem im 2. Halbjahr dann voll zur Geltung kam. Bezüglich verbleibender pandemiebedingter Aufholprozesse zeichnet sich bei den VDV-Daten 2024 folgendes Bild: Während Q1 streikbedingt noch knapp unter dem Vergleichswert von 2019 liegt (-1,2 %), übertrifft Q2 diesen (+4,0 %). Das 3. Quartal liegt genau auf Niveau von 2019 und das 4. Quartal wieder knapp darunter 2019 (-1 %). Die AFZS-Daten sind weniger mit der Fahrgastzahl vergleichbar als mit der Verkehrsleistung, die laut destatis im gesamten ÖSPNV gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen ist (Q1: 4,8 %, Q2: 7,6 %, Q3: 6,3 %; Q4: 5,0 %) und sich im Jahresverlauf deutlich dem Stand von 2019 annähert (Q1: -4,4 %), diesen erreicht und zumindest im 3. Quartal sogar deutlich überschreitet (Q2: +0,4 %; Q3: +4,8 %; Q4: +0,6 %). Das Aufkommen liegt für den ÖSPNV gemäß destatis in allen Quartalen zwar deutlich über Vorjahr (Q1: 4,4 %; Q2:

5,8 %; Q3: 4,5 %; Q4: 2,9 %), aber noch nicht wieder auf Vorkrisenniveau von 2019 (Q1: -8,2 %; Q2: -3,8 %; Q3: -1,0 %; Q4: -3,9 %).

Insgesamt ergibt sich im Nahverkehr für 2024 gegenüber Vorjahr, wie bereits erwähnt, ein Plus von 4,4 % beim Aufkommen und 5,9 % bei der Leistung. Der Liniennahverkehr liegt somit beim Aufkommen mit 9,2 Mrd. Fahrgästen nur noch rund 4 % unter Vorkrisenniveau 2019, bei der Leistung hat er dieses wieder erreicht. In der Sommerprognose 2024 hatten wir für 2024 für den ÖSPNV mit +5,9 % beim Aufkommen und +6,9 % bei der Leistung noch eine deutlich bessere Entwicklung angenommen. Damals hatten wir basierend auf den vorliegenden Zahlen für das (streikverzerrte) 1. und 2. Quartal die verbleibenden Quartale prognostiziert. Dabei war die Prognose insbesondere für das schwache 4. Quartal basierend auf dem nicht streikverzerrten 2. Quartal zu optimistisch. Die VDV-Daten, die zur Sommerprognose 2024 bereits für die ersten drei Quartale vorlagen, wurden im Nachhinein nach unten korrigiert.

Der **Linienfernverkehr** lag auch im Jahr 2023 noch um rund die Hälfte unter dem Vorkrisenniveau. Entsprechend groß wäre zumindest theoretisch das (weitere) Aufholpotenzial. Allerdings wirkte sich hier im Jahr 2024 das Deutschlandticket ganzjährig dämpfend aus und ab dem Sommersemesterbeginn noch zusätzlich das Deutschlandsemesterticket, da Studierende eine wichtige Zielgruppe der Fernbusreisenden darstellen. Das Deutschlandsemesterticket wurde 2024 zum jeweiligen Semesterbeginn im Frühjahr sowie Herbst an den meisten Hochschulen in fast allen Bundesländern eingeführt.[105] Von den rund 3 Mio. Studierenden in Deutschland hatte nach Schätzungen des VDV etwa 1 Mio. das Deutschlandsemesterticket bereits zum Sommersemester im Frühjahr 2024, bis zum Jahresende dann insgesamt etwa 1,3 Mio. Dieser Effekt aus dem Deutschlandticket zeigt sich in den für 2024 vorliegenden Quartalszahlen, die für das Aufkommen im gesamten Jahr nur noch ein leichtes Plus von 0,7 % und bei der Leistung sogar ein leichtes Minus von 0,3 % gegenüber Vorjahr aufweisen. Das bedeutet, dass der im vorangegangenen Jahr sichtbare Wiederannäherungsprozess (2023/22: +39,1 % beim Aufkommen, +42,7 % bei der Leistung) zum Stillstand gekommen ist. Außerdem ist zu beobachten, dass nur das 1. Quartal eine deutlich positive Entwicklung gegenüber Vorjahr aufweist, während die folgenden drei Quartale unter Vorjahr liegen. Dies bestätigt den negativen Effekt des Deutschlandtickets auf den Linienfernverkehr, da jenes im Jahr 2023 erst im Mai eingeführt wurde. Das Aufkommen liegt somit auch für 2024 mit 10,8 Mio. Fahrgästen weiterhin um rund die Hälfte (52 %) und die Leistung um 44 % unter Vorkrisenniveau 2019.

Auch der **Gelegenheitsverkehr** liegt weiterhin deutlich unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Hier wurde die Schätzung aus „Verkehr in Zahlen 2024/25“ für das Jahr 2023, die wir für die letzte Prognose übernommen hatten, durch die mittlerweile vorliegende Jahresstatistik von 46,3 auf 36,6 Mio. Fahrgästen deutlich nach unten korrigiert. Somit lag das Fahrgastaufkommen auch 2023 wie beim Linienfernverkehr noch um rund die Hälfte unter 2019. Grundsätzlich wäre für den Gelegenheitsverkehr ein ähnlicher Annäherungsprozess wie im Linienfernverkehr zu erwarten. Der Abzugseffekt vom SPNV aufgrund des Deutschlandtickets ist hier (prozentual) weit geringer, weil die (bei der Fahrgastzahl) dominierenden Mietomnibusverkehre, z. B. Betriebsausflüge, wegen der Flexibilität bei Wegeketten und direkter Zielanfahrt weniger verlagerungsaffin sind. Da für 2024 keine positiven Impulse für den Gelegenheitsverkehr beobachtet werden konnten und mangels unterjähriger Daten erwarten wir hier nur geringfügige Veränderungen gegenüber Vorjahr, d. h. wie beim Linienfernverkehr +0,7 % beim Aufkommen und -0,3 % bei der Leistung. Diese

---

105 Nähere Details zur Einführung des Deutschlandlandsemesterticket im Jahr 2024 können unserer Sommerprognose 2024 entnommen werden.

Prognose ist mangels unterjähriger Daten allerdings noch unschärfer als die für den Linienfernverkehr. Somit verbleibt der Gelegenheitsverkehr weiterhin bei rund der Hälfte des Fahrgastaufkommens des Vorpandemieniveaus. Ob dieses Niveau in absehbarer Zeit wieder erreicht wird, erscheint zunehmend fraglich.

Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Aufkommen auch im Jahr 2024 annähernd im Ausmaß des Nahverkehrs. D. h. es nimmt gegenüber 2023 um rund 4 % zu und liegt somit nur noch knapp 5 % unter dem Niveau von 2019. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten gegenüber 2019 stark rückläufige Fernverkehr durch, so dass diese noch um rund 13 % unter dem Vorkrisenstand, aber um gut 5 % über dem Vorjahr liegt.

Analyse der bisherigen und Prognose der gesamten Entwicklung im Jahr 2025

Die Entwicklungen für das Jahr 2025 und auch für die im nächsten Abschnitt folgenden Jahre 2026 und 2027 basieren wir zunächst auf den für 2024 vorliegenden bzw. geschätzten Zahlen, den Vorjahresveränderungen, der Entwicklung der Leitdaten und jetzt wieder dem entsprechenden langjährigen Verlauf der verkehrlichen Kennziffern für die jeweiligen Verkehrsmittel vor der Pandemie. Neben den üblichen Haupteinflussfaktoren berücksichtigen wir zudem aktuelle Entwicklungen wie Basiseffekte aus Streiks im Vorjahr, aktuelle Rabattaktionen o. ä. Neben einer Schätzung der Wirkung aus verbliebenen postpandemischen Aufholeffekten wird auch der mögliche Effekt aus der Verteuerung des Deutschlandtickets ab dem 01.01.2025 berücksichtigt.

Aus der amtlichen Statistik liegen derzeit für den **Liniennahverkehr** Daten für das erste Quartal 2025 vor. Demnach ist das Aufkommen um 1,5 % gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal gestiegen, die Leistung um 1,8 %.

Die monatlichen Daten des VDV zeigen für die Monate Januar bis Juni gegenüber den Vorjahresmonaten keine eindeutige Entwicklung. Während Januar knapp über und Februar sowie Mai genau auf Vorjahresniveau liegen, befinden sich März, April und Juni klar darunter. Insgesamt liegen die Zahlen für das erste Quartal im Gegensatz zur amtlichen Statistik 1,2 % unter Vorjahreszeitraum und für das zweite Quartal 1,1 % darunter. Hierbei ist zu beachten, dass in den Monaten Februar und März ebenso wie im Mai die Streiks im ÖPNV durch ver.di im Vorjahr, die gemäß unseren Schätzungen die damaligen Monatsergebnisse um 4 bis 5 Prozentpunkte gedrückt hatten, zu einem entsprechenden Basiseffekt im laufenden Jahr führen müssten. Da es jedoch auch im laufenden Jahr Warnstreiks in den Monaten Februar und März gab, die die Monatsergebnisse beeinflussten, sind die (Basis-)Effekte der Streiks aus dem Vorjahr wie jene aus dem laufenden Jahr ebenso wenig eindeutig ablesbar wie mögliche Effekte aus der Verteuerung des Deutschlandtickets zum Jahresbeginn, auf die wir unten noch gesondert eingehen.

Die Abweichung der amtlichen Quartalsstatistik zum VDV-Wert im 1. Quartal kann damit erklärt werden, dass die kommunalen Unternehmen in Städten und Ballungsräumen und somit die Mitgliedsunternehmen des VDV stärker von den diesjährigen Warnstreiks getroffen wurden als private bzw. kleine Unternehmen im ländlichen Raum. Dies führt möglicherweise dazu, dass die Monatsergebnisse des 1. Quartals des VDV-Panels im Gegensatz zu den destatis-Werten unter Vorjahresniveau liegen. Für das 2. Quartal liegen noch keine Zahlen des Statistischen Bundesamts vor. Die VDV-Monatswerte liegen hier mit -2,2 % noch deutlicher unter Vorjahreszeitraum als im 1. Quartal, obwohl hier im Mai noch der positive Basis-Effekt von den Streiks im Vorjahr einfließt.

Diese genannten Quartals- und Monatswerte gehen zusammen mit den im Folgenden erläuterten Haupteinflussfaktoren in die Prognose bis zum Jahresende ein.

Grundsätzlich war im Liniennahverkehr die langjährige Entwicklung vor der Pandemie von einem leichten Wachstum des Aufkommens und der Leistung geprägt. In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im laufenden Jahr wird die Erwerbstätigenzahl gemäß der BMWE-Projektion vom April 2025 leicht rückläufig sein (-0,2 %). Hingegen wir die Zahl der Auszubildenden gemäß der jüngsten KMK-Prognose 2025 um 0,7 % zunehmen (vgl. Abschn. 2.2). Hinzu kommen letzte verbleibende postpandemische Aufholprozesse. Die (nominalen) Kraftstoffpreise schließlich werden gegenüber 2024 nach unserer Einschätzung weiter abnehmen, und zwar um rund 3 % (vgl. Abschn. 4.2), was jedoch eine sehr geringe (dämpfende) Auswirkung auf den Liniennahverkehr haben dürfte.

Reduzierend wirkt außerdem die Preiserhöhung des Deutschlandtickets ab 01.01.2025 von 49 Euro monatlich auf 58 Euro (18 %), allerdings in einem deutlich geringeren Umfang als zunächst erwartet. So ist die Zahl der Abonnenten zwar im ersten Quartal 2025 im Vergleich zum letzten Quartal 2024 von 14,2 Mio. auf 13,5 Mio. gesunken, allerdings werden hier nur etwas mehr als die Hälfte der Kündigungen auf die Preiserhöhung zurückgeführt. Somit sind etwa 430.000 Deutschlandtickets aufgrund der Preisanpassung weniger verkauft worden.[106] Die Anzahl der verkauften Tickets lässt noch keine direkten Schlüsse auf die ÖPNV-Nutzung und somit Wirkung bzgl. Aufkommen und Leistung zu. Jedoch rechnet der VDV basierend auf Ergebnissen aus der Marktforschung mit einem Rückgang des Aufkommens im Zuge dieser Preiserhöhung um 1,4 %. In unserer Winterprognose 2024/25 sind wir davon ausgegangen, dass durch die Verteuerung des Deutschlandtickets im Liniennahverkehr 40 % des durch das ursprünglich für 49 Euro eingeführte Ticket erzeugten Mehrverkehrs wieder entfallen, d. h. entweder zu den ursprünglich genutzten Verkehrsmitteln rückverlagert werden oder nicht mehr stattfinden, wenn es sich um induzierte Verkehre handelte. Dies ist aus den Quartalszahlen für das 1. Quartal 2025 mit dem oben erwähnten Plus von 1,5 % beim Aufkommen und 1,8 % bei der Leistung so nicht ablesbar, wenn man davon ausgeht, dass die Basiseffekte durch die Streiks im Vorjahr im Februar und März durch die diesjährigen Streiks in denselben Monaten in etwa aufgehoben wurden. Nach Einschätzung des VDV basierend auf der weiterhin laufenden Marktforschung zum Deutschlandticket ist eher eine Rückverlagerung in andere Tarife zu beobachten als eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel. Unsere These aus der Winterprognose, dass der ÖSPNV durch diese Verteuerung stärker getroffen werden würde als der SPNV, weil die Preisdifferenz zu den bisherigen Zeitkarten im ÖSPNV geringer war, ließe sich mit Blick auf die SPNV-Quartalszahlen für das 1. Quartal 2025 insofern bestätigen, als der SPNV hier mit 5,3 % (Aufkommen) bzw. 5,9 % (Leistung) ein deutlich stärkeres Plus als der ÖSPNV aufzeigt, allerdings war der SPNV in diesem Jahr im Gegensatz zum ÖSPNV nicht von den ver.di-Warnstreiks betroffen.

Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass sich die verbliebenen Quartale des Jahres 2025 etwas schwächer entwickeln als das erste Quartal, da die Monatszahlen des VDV für das zweite Quartal trotz des Basiseffekts im Mai vom vergangenen Jahr keine positive Entwicklung zeigen und für das dritte und vierte Quartal keine neuen positiven Impulse zu erwarten sind.

Insgesamt rechnen wir daher für den Liniennahverkehr für 2025 mit einer Zunahme bei den Fahrgastzahlen von 1,3 %, die geringer ausfällt als in den Vorjahren. Das Fahrgastaufkommen nähert sich somit dem Vorkrisenniveau 2019 weiterhin an, wenn auch deutlich verlangsamt, und liegt

---

106 https://www.heise.de/news/Nach-Preiserhoehung-im-Januar-Deutschlandticket-verliert-eine-Million-Nutzer-10473958.html vom 03.07.2025

2025 rund 3 % darunter. Die Verkehrsleistung im Liniennahverkehr nimmt um 1,2 % zu und liegt wie schon 2024 über dem Niveau von 2019 (um 0,1 % 2024 und 1,3 % 2025). In der Winterprognose 2024/25 waren wir von einem deutlicheren Effekt aufgrund der Verteuerung des Deutschlandtickets ausgegangen und hatten die Wachstumsraten für Aufkommen und Leistung mit 1,0 % bzw. 0,4 % etwas geringer angesetzt.

Im **Linienfernverkehr** waren die Konsolidierungsmaßnahmen zur Angebotsbereinigung bis zum Jahr 2019 bereits ausgelaufen. Dies zeigt sich darin, dass nach erheblichen Wachstumsraten in den Jahren 2013 bis 2015 mit einer Vervielfachung der Fahrgastzahl in den Jahren 2016 bis 2019 kaum Wachstum (2016) bzw. ein Rückgang (2017-2019) stattfand. Angebotsausweitungen sind für 2025 nicht in Sicht. Auch vom Deutschlandticket ging in den Jahren 2023 und 2024 ein erheblich dämpfender Effekt in der o. a. Größenordnung in Höhe von 15 % bei der Fahrgastzahl aus. FlixTrain hat zwar angekündigt, sein (Schienenfernverkehrs-)Angebot in den nächsten Jahren weiter auszuweiten, was eine gewisse zusätzliche Konkurrenz für den Buslinienfernverkehr bedeuten würde, allerdings wird dies voraussichtlich erst die Jahre nach 2027 betreffen, da aktuell erst die Produktion entsprechender Züge beauftragt wurde.[107] Aus diesen Gründen gehen wir auch für das laufende sowie die nächsten Jahre grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Positive Impulse, die zu einem leichten Wachstum führen könnten, kommen möglicherweise noch aus dem postpandemischen Aufholprozess. Da der Buslinienfernverkehr wie auch der im Folgenden beschriebene Gelegenheitsverkehr in den Jahren 2023 und 2024 noch weit unter dem Vor-Pandemie-Niveau von 2019 lagen, sind wir hier bisher von deutlich größeren Aufholpotenzialen ausgegangen als beim ÖSPNV. Allerdings zeichnen die nun vorliegenden Zahlen für das erste Quartal 2025 mit einem Rückgang von 12,6 % beim Aufkommen und 17,4 % bei der Leistung jeweils gegenüber Vorjahresquartal ein komplett anderes Bild, das weder positive Effekte aus der Verteuerung des Deutschlandtickets noch aus verbleibenden Aufholprozessen zeigt. Wir gehen dennoch davon aus, dass es sich bei den Zahlen fürs erste Quartal um einen Ausreißer handelt. Zum einen lagen die Osterfeiertage 2024 zum Teil noch im März und somit im 1. Quartal, während sie in diesem Jahr komplett in das 2. Quartal fallen. Ein wichtigerer Grund könnte auch im Deutschland-Semesterticket liegen, da wie erwähnt Studierende eine wichtige Zielgruppe der Fernbusreisenden darstellen. Der Großteil der Deutschland-Semestertickets wurde 2024 zum jeweiligen Semesterbeginn im Frühjahr eingeführt, weshalb die entsprechende Wirkung ab dem 2.Quartal 2024 zum Tragen kam. Für die verbliebenen drei Quartale 2025 nehmen wir daher an, dass sich diese wie die Vorjahresquartale gestalten, zuzüglich verbliebener Aufholprozesse von rund 2 %.

Insgesamt erwarten wir für 2025 ein Minus von 3 % beim Aufkommen und somit etwa 10,4 Mio. Fahrgäste im Linienfernverkehr, was weiterhin rund die Hälfte unter Vorkrisenniveau liegt. Die Verkehrsleistung geht ebenfalls zurück (-4,3 %), liegt aber weiterhin etwas näher am Vorkrisenniveau (rund -46 %) als das Aufkommen. Das in der Winterprognose 2024/25 geschätzte Plus von 7,3 % (Aufkommen) bzw. 3,4 % (Leistung) für 2025 revidieren wir somit aufgrund der vorliegenden überraschend negativen Zahlen für das 1. Quartal 2025 sowie dem ausbleibenden Effekt aus der Preiserhöhung des Deutschlandtickets in ein Minus.

Der **Gelegenheitsverkehr** ist von 2004, in dem die Personenverkehrsstatistik nach dem neuen Konzept eingeführt wurde, bis 2019 – mit der Ausnahme von 2014 und 2015 – stetig gesunken. Dies war auf eine veränderte Zielwahl der Konsumenten sowie auf die preisliche Konkurrenz der

---

[107] https://www.zdfheute.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-fernverkehr-anbieter-flix-bus-100.html vom 27.05.2025

Low-Cost-Carrier im Luftverkehr, der Liberalisierung im Buslinienfernverkehr und die Sonderangebote im Schienenpersonenverkehr zurückzuführen (Ländertickets etc.). Es ist in diesem Zusammenhang allerdings immer darauf hinzuweisen, dass es sich hier um den Verkehr deutscher Unternehmen handelt und – ähnlich wie im Lkw-Verkehr – ausländische Unternehmen Marktanteile gewonnen haben könnten. Lange Zeit gab es für diese Vermutung zu wenig belastbare empirische Hinweise. Seit vielen Jahren häufen sich laut Auskunft des BDO die Aussagen von Mitgliedsunternehmen, dass sich der Wettbewerb durch ausländische Unternehmen, überwiegend aus Osteuropa, verschärft und auf zahlreiche Marktsegmente ausgedehnt habe. Eine Quantifizierung des Effekts ist jedoch nach wie vor nicht möglich. Um die Verkehre ausländischer Unternehmen zu erfassen, bedürfte es eines ähnlichen Datenpools auf EU-Ebene wie für den Lkw-Verkehr.

Für den Gelegenheitsverkehr im Sinne der statistischen Erfassung nehmen wir an, dass sich der erwähnte, sehr langfristige Abwärtstrend auch 2025 fortsetzen wird. Dazu tragen sowohl weitere anzunehmende Verlagerungen zu ausländischen Unternehmen als auch Abnahmen in der Nachfrage nach Ferienzielreisen bei. Dem stehen positive Effekte aus dem andauernden postpandemischen Aufholprozess entgegen, den wir in der gleichen Größenordnung ansetzen wie beim Buslinienfernverkehr. Nachdem es für rückverlagerte Fahrten aus dem SPNV aufgrund der Verteuerung des Deutschlandtickets, wie wir sie in der Winterprognose 2024/25 erwartet hatten, in den Quartalszahlen des SPNV keine entsprechenden Anhaltspunkte gibt, setzen wir hieraus keine positiven Effekte für 2025 an. Insgesamt nimmt der Gelegenheitsverkehr 2025 zumindest beim Aufkommen gegenüber dem Vorjahr nur noch sehr leicht zu (+0,4 %), bei der Leistung ist er hingegen rückläufig (-2,2 %). Somit liegt der Gelegenheitsverkehr mit 52 % (Aufkommen) bzw. 44 % (Leistung) weiterhin deutlich unter dem Vorkrisenniveau von 2019 und es ist mehr als fraglich, ob dieser in absehbarer Zeit wieder diese Zahlen erreichen wird.

Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Aufkommen 2025 genau im Ausmaß des Nahverkehrs (jeweils 1,3 %). Bei der Leistung dämpfen die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr und im Linienfernverkehr die positive Tendenz im Nahverkehr, so dass diese mit 0,4 % schwächer wächst als im Nahverkehr. Die Annäherung an die Zahlen des Vorkrisenjahrs 2019 verlangsamt sich weiter. Insgesamt liegt das Aufkommen im gesamten ÖSPV 2025 noch 3,4 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung noch 12,2 %.

Prognose der Entwicklung in den Jahren 2026 und 2027

Wie schon erwähnt basieren wir auch die mittelfristige Prognose zunächst auf den für 2024 und 2025 vorliegenden bzw. geschätzten Zahlen und entsprechenden Vorjahresveränderungen, der prognostizierten mittelfristigen Entwicklung der Leitdaten und Haupteinflussfaktoren und dem entsprechenden langjährigen Verlauf der verkehrlichen Kennziffern für die jeweiligen Verkehrsmittel vor der Pandemie. Neben einer Schätzung der Wirkung aus weiterhin verbliebenen postpandemischen Aufholeffekten werden auch aktuelle Entwicklungen und mögliche Folgen oder Basiseffekte berücksichtigt.

Vor 2019 war die langjährige Entwicklung des **Liniennahverkehrs** leicht positiv in Bezug auf Aufkommen und Leistung. Betrachtet man die Haupteinflussfaktoren, wird von der Erwerbstätigenzahl gemäß der BMWE-Projektion vom April 2025 mittelfristig kein positiver Impuls ausgehen, da diese weiterhin kaum mehr als stagniert (+0,1 % 2026, +0,2 % 2027). Die Zahl der Auszubildenden wird dagegen um 0,6 % (2026) bzw. 0,7 % (2027) zunehmen (vgl. Abschn. 2.2). Die (nominalen) Kraftstoffpreise steigen erst ab 2027 wieder minimal an, erreichen aber bei weitem nicht wieder den bisherigen Höchststand von 2022 (vgl. Abschn. 4.2). Ebenso laufen die letzten

postpandemischen Aufholprozesse aus, die wir für 2026 noch mit 0,5 % veranschlagen und ab 2027 nicht mehr ansetzen. Somit prognostizieren wir beim Aufkommen im Liniennahverkehr für 2026 eine leichte Zunahme von 1,0 % und für die Leistung von 0,8 %, für 2027 nur noch von 0,5 % und 0,3 %. Bis 2027 liegt das Aufkommen dann nur noch 1,4 % unter Vorkrisenniveau 2019, die Leistung um 2,4 % darüber.

Wie oben beschrieben gehen wir beim **Linienfernverkehr** mittelfristig grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Für 2026 setzen wir nur noch einen leichten positiven Impuls aus dem postpandemischen Aufholprozess, für die Folgejahre hingegen nicht mehr. Somit prognostizieren wir für das Jahr 2026 eine Wachstumsrate von 1,0 % sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung, für 2027 gehen wir von einer Stagnation bei beiden Größen gegenüber Vorjahr aus. Der große Abstand zum Vorpandemieniveau bleibt mit rund 53 % (Aufkommen) und 46 % (Leistung) auch mittelfristig erhalten.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der oben geschilderte, sehr langfristige Abwärtstrend auch mittelfristig fortsetzen wird. Für 2026 kommt es durch letzte postpandemische Aufholeffekte zumindest beim Aufkommen noch zu einer positiven Entwicklung (+0,4 %), bei der Leistung ist diese weiterhin negativ (-2,2 %). Da ab 2027 die postpandemischen Aufholprozesse auslaufen, nehmen wir an, dass sich sowohl die Fahrtenanzahl (-0,6 %) als auch die Leistung (-3,2 %) negativ entwickeln werden. Der große Abstand zum Vorkrisenniveau 2019 bleibt auch hier mit rund 52 % (Aufkommen) und 47 % (Leistung) erhalten bzw. vergrößert sich sogar wieder.

In der **Gesamtbetrachtung** entwickelt sich das Fahrgastaufkommen des **ÖSPV** bis 2027 leicht positiv, nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (+1,0 % 2026 und +0,5 % 2027). Die Leistung stagniert über beide Jahre betrachtet, da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennahverkehr ausgleicht, während der Linienfernverkehr zumindest 2027 ebenfalls stagniert. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2027 mit -1,9 % nur noch wenig unter dem Vorkrisenjahr 2019. In Bezug auf die Leistung des gesamten ÖSPV hat sich die Wiederannäherung an 2019 nicht nur verlangsamt, sondern verharrt bis 2027 mit rund -12 % unter 2019 etwa auf dem Niveau von 2024.

Tabelle P - 4 Verkehr mit Bussen und Bahnen (absolute Zahlen)

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm								
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Aufkommen									
Öffentl. Straßenv.[2)]	9735	6864	6682	8311	8900	9287	9406	9499	9546
- Liniennahverkehr[3)]	9635	6840	6661	8267	8853	9240	9358	9452	9498
- Linienfernverkehr	22,5	6,5	2,9	7,7	10,7	10,8	10,4	10,5	10,5
- Gelegenheitsv.[4)]	77,2	17,5	18,2	36,7	36,6	36,9	37,0	37,2	36,9
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2509	2733	2890	2936	2981	3026
- Nahverkehr	2819	1767	1654	2370	2585	2747	2790	2832	2873
- Fernverkehr	151,4	83,6	85,7	138,5	148,1	142,4	146,0	149,0	152,2
Insgesamt	12706	8714	8422	10819	11633	12177	12342	12481	12571
- Nahverkehr	12455	8607	8315	10637	11437	11987	12149	12284	12372
- Fernverkehr[3)]	251,0	107,5	106,7	182,9	195,4	190,0	193,4	196,7	199,7
Leistung[1)]									
Öffentl. Straßenv.[2)]	78,9	45,7	45,4	60,6	65,8	68,9	69,2	69,5	69,3
- Liniennahverkehr[3)]	55,9	41,0	41,3	50,3	52,8	56,0	56,6	57,0	57,2
- Linienfernverkehr	6,3	1,9	0,9	2,5	3,5	3,5	3,4	3,4	3,4
- Gelegenheitsv.[4)]	16,7	2,9	3,2	7,8	9,5	9,4	9,2	9,0	8,7
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,1	109,8	111,9	113,9	115,9
- Nahverkehr	57,3	35,1	31,9	50,9	56,6	63,0	64,0	64,8	65,8
- Fernverkehr	44,7	23,7	25,7	43,4	47,6	46,7	48,0	49,0	50,1
Insgesamt	180,9	104,6	103,0	154,9	170,0	178,7	181,1	183,3	185,2
- Nahverkehr	113,2	76,1	73,2	101,3	109,4	119,0	120,6	121,9	123,0
- Fernverkehr[3)]	67,7	28,4	29,8	53,6	60,6	59,7	60,6	61,5	62,2

1) Innerhalb Deutschlands

2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen

3) Werte für 2020 u. 2021 (insb. Busse) bilden möglicherweise die tatsächlichen Rückgänge nicht vollständig ab

4) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle P - 5 Verkehr mit Bussen und Bahnen (Veränderungen)

	Veränderung in % p.a.					Veränderung in % insgesamt				
	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	23/19	24/19	25/19	26/19	27/19
Aufkommen										
Öffentl. Straßenv.[2)]	7,1	4,4	1,3	1,0	0,5	-8,6	-4,6	-3,4	-2,4	-1,9
- Liniennahverkehr[3)]	7,1	4,4	1,3	1,0	0,5	-8,1	-4,1	-2,9	-1,9	-1,4
- Linienfernverkehr	39,1	0,7	-3,0	1,0	0,0	-52,4	-52,1	-53,5	-53,1	-53,1
- Gelegenheitsv.[4)]	-0,3	0,7	0,4	0,4	-0,6	-52,6	-52,2	-52,0	-51,9	-52,1
Eisenbahnverkehr	8,9	5,7	1,6	1,5	1,5	-8,0	-2,7	-1,2	0,4	1,8
- Nahverkehr	9,1	6,3	1,6	1,5	1,5	-8,3	-2,6	-1,0	0,5	1,9
- Fernverkehr	6,9	-3,9	2,5	2,1	2,1	-2,2	-5,9	-3,6	-1,6	0,5
Insgesamt	7,5	4,7	1,4	1,1	0,7	-8,4	-4,2	-2,9	-1,8	-1,1
- Nahverkehr	7,5	4,8	1,4	1,1	0,7	-8,2	-3,8	-2,5	-1,4	-0,7
- Fernverkehr[3)]	6,8	-2,8	1,8	1,7	1,5	-22,2	-24,3	-23,0	-21,6	-20,5
Leistung[1)]										
Öffentl. Straßenv.[2)]	8,7	4,7	0,4	0,4	-0,2	-16,5	-12,6	-12,2	-11,9	-12,1
- Liniennahverkehr[3)]	4,9	5,9	1,2	0,8	0,3	-5,5	0,1	1,3	2,1	2,4
- Linienfernverkehr	42,7	-0,3	-4,3	1,0	0,0	-43,7	-43,9	-46,4	-45,8	-45,8
- Gelegenheitsv.[4)]	21,9	-0,3	-2,2	-2,2	-3,2	-43,3	-43,5	-44,7	-45,9	-47,6
Eisenbahnverkehr	10,4	5,4	2,0	1,7	1,7	2,1	7,6	9,7	11,6	13,5
- Nahverkehr	11,1	11,4	1,5	1,4	1,4	-1,3	9,9	11,6	13,1	14,7
- Fernverkehr	9,7	-1,8	2,7	2,2	2,2	6,4	4,5	7,3	9,7	12,0
Insgesamt	9,8	5,1	1,4	1,2	1,0	-6,0	-1,2	0,1	1,4	2,4
- Nahverkehr	8,0	8,8	1,3	1,1	0,9	-3,4	5,1	6,5	7,7	8,6
- Fernverkehr[3)]	13,0	-1,5	1,5	1,4	1,2	-10,5	-11,8	-10,5	-9,2	-8,1

1) Innerhalb Deutschlands

2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen

3) Werte für 2020 u. 2021 (insb. Busse) bilden möglicherweise die tatsächlichen Rückgänge nicht vollständig ab

4) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Auch beim Eisenbahnverkehr wird bzgl. der ausführlichen Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 bis 2023 auf die letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose verwiesen.

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2024

Grundsätzlich ist der postpandemische Wiederannäherungsprozess im Eisenbahnverkehr mittlerweile weit fortgeschritten. Im Jahr 2023 übertraf die Leistung im Fernverkehr erstmals wieder das Vorkrisenniveau von 2019, der Nahverkehr lag nur noch knapp darunter und auch das Fahrgastaufkommen lag zumindest im Fernverkehr nur noch knapp unter 2019. Deshalb sind nunmehr erstens die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr wieder hinreichend aussagefähig. Zweitens können auch die Prognoseansätze wieder auf das jeweilige Vorjahr bezogen werden und nicht nur auf 2019.

Im **Schienenpersonennahverkehr** ist von den fundamentalen Einflüssen die Erwerbstätigenzahl 2024, wie bereits mehrfach erwähnt, auf gleichem Niveau geblieben. Die im abgelaufenen Jahr etwas stärker gestiegene Auszubildendenzahl besitzt für den SPNV eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV, der zu einem höheren Anteil in der Fläche tätig ist, wo der Schülerverkehr einen weit höheren Anteil am gesamten ÖPNV besitzt als in Ballungsräumen. Die (nominalen) Kraftstoffpreise sind hingegen leicht gesunken, aber ohne dass sich hieraus Verlagerungseffekte hin zum MIV ergeben hätten. Der stärkste Effekt ist im Jahr 2024 aus dem Deutschlandticket entstanden, das im gesamten Jahr zum Einführungspreis von 49 Euro gültig war. Unter Berücksichtigung der Anlaufeffekte 2023 wurde mehr als ein Drittel des Gesamteffekts erst im Jahr 2024 wirksam und hier vor allem im ersten Halbjahr. Dies hob die SPNV-Nachfrage kräftig an.

Dagegen sind im Nahverkehr 2024 kaum noch post-pandemische Aufholprozesse zu sehen. Wie erwähnt ist das Vorkrisenniveau, zumindest bei der Leistung, bereits 2023 nahezu erreicht, auch wenn dies zum Teil durch das Deutschlandticket induziert ist. Andererseits werden, wie im folgenden Unterabschnitt gezeigt wird, spürbare Teile der präpandemischen Verkehrsnachfrage dauerhaft entfallen. Ein leicht dämpfender Effekt entsteht im Nahverkehr zunehmend durch den Personalmangel, der dazu führt, dass Züge im Regional- und S-Bahn-Verkehr kurzfristig ausfallen, da kein Fahrpersonal zur Verfügung steht oder Stellwerke nicht besetzt sind, wie für mehrere Bundesländer berichtet wurde.[108]

Aus der amtlichen Statistik liegen die Werte für alle vier Quartale vor. Gegenüber den jeweiligen Vorjahreszeiträumen steigt das Fahrgastaufkommen trotz des GDL-Streiks im Januar und März in den ersten beiden Quartalen um jeweils 12 % und die Leistung um 25 % bzw. 17 %. Im 3. Quartal sind die Zuwächse gegenüber dem Vorjahresquartal 2023 mit jeweils rund 5 % bei Aufkommen und Leistung nicht mehr ganz so hoch, weil vom nunmehr seit einem Jahr bestehenden Deutschlandticket kaum noch zusätzliche Effekte ausgehen. Im 4. Quartal liegt das Aufkommen sogar 2 % unter und die Leistung nur noch 3 % über Vorjahr, obwohl dieses wiederum durch Streiks und Behinderungen geprägt war. Verglichen mit 2019 liegen im 1. Quartal 2024, in dem zumindest die DB Regio, nicht aber die Wettbewerbsbahnen von Streiks der GDL betroffen waren, die Fahrgastzahlen um 12 % und die Leistung um 6 % unter Vorkrisenniveau. Bereits im 2. und im 3. Quartal

---

108 vgl. z. B. https://www.fnp.de/frankfurt/bei-db-doppelt-so-viele-zugausfaelle-in-frankfurt-personalmangel-93532162.html; https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-hunderte-neue-ausbildungsstellen-gegen-lokfuehrermangel-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-241208-930-311324

liegt das Aufkommen nur noch um jeweils 1 % unter und die Leistung bereits um 10 % (Q2) bzw. 11 % (Q3) über 2019. Das 4. Quartal liegt hingegen mit 9 % beim Aufkommen deutlich unter und mit rund 1 % bei der Leistung nur knapp über Vorkrisenniveau.

Zusammengefasst lag die Fahrgastzahl basierend auf den Quartalszahlen im Jahr 2024 mit 2,6 % nur noch knapp unter dem Vorkrisenniveau. Bei der Leistung, die bereits im Vorjahr nur noch 1,3 % unter 2019 lag, sind die Wirkungen des Deutschlandtickets wesentlich größer als beim Aufkommen, so dass diese 2024 den Vorkrisenstand um knapp 10 % übertraf. Gegenüber 2023 bedeutet das insgesamt deutliche Zunahmen beim Aufkommen (gut 6 %) und noch mehr bei der Leistung (gut 11 %).

Der **Fernverkeh**r hatte im Vorjahr mit einem kräftigen Anstieg das Vorkrisenniveau bereits fast erreicht (Aufkommen) bzw. spürbar übertroffen (Leistung). Der Wiederannäherungsprozess dürfte hier somit weitgehend abgeschlossen sein. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- (Einkommen) als auch der Geschäftsreisen (Konjunktur allgemein) sind im abgelaufenen Jahr 2024 etwas günstiger (privater Konsum) bzw. etwas weniger negativ (Bruttoinlandsprodukt) ausgefallen als im Jahr davor. Ferner wurden wie im Vorjahr einige der Fahrten, die während und nach der Pandemie durch Videokonferenzen etc. ersetzt wurden, wieder physisch durchgeführt. So berichtet das Statistische Bundesamt, dass die Zahl der Geschäftsreisen über alle Verkehrsmittel insgesamt 2024 gegenüber Vorjahr deutlich um 8 % gestiegen ist, aber immer noch 10 % unter dem Niveau von 2019 lag.[109] Grundsätzlich ist im Fernverkehr davon auszugehen, dass es auch 2024 noch postpandemische Aufholprozesse gab, die aber nur noch sehr gering waren.

Laut destatis lagen nach der positiven Entwicklung im Vorjahr die Zahlen im 1. Quartal 2024 beim Aufkommen rund 11 % und bei der Leistung gut 6 % unter Vorjahreszeitraum, was vor allem mit den mehrtägigen Streiks der Lokführergewerkschaft GDL zu erklären ist. Im 2. Quartal erholten sich Aufkommen und Leistung deutlich und lagen nunmehr knapp über Vorjahr (jeweils etwa 1 %), fielen im 3. Quartal jedoch wieder auf 6 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung) unter Vorjahresquartal, was insbesondere auf Qualitätsprobleme und Baustellen zurückzuführen war, wie unten näher erläutert wird. Diese führten auch im 4. Quartal trotz des positiven Basiseffekts aus witterungsbedingten Behinderungen im Dezember 2023 zu einem Ergebnis nur knapp über Vorjahresquartal (0,1 % Aufkommen, 0,6 %Leistung). Insgesamt kam so es für 2024 zu einem deutlichen Minus gegenüber Vorjahr von 3,9 % beim Aufkommen und 1,8 % bei der Leistung.

Schon im Verlauf des Jahres 2023 hatte sich die Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs im Fernverkehr in einem Ausmaß verschlechtert, dass sie eine hohe mediale Resonanz erzeugte. Im Jahr 2024 setzten sich die negativen Auswirkungen des gegenwärtigen Zustandes der Schieneninfrastruktur auf den Eisenbahnbetrieb fort. Gemäß Geschäftsbericht 2024 der DB[110] erreichten die Fernzüge 2024 nur noch eine Pünktlichkeitsquote von 62,5 %. Die meisten Verspätungen seien dabei auf veraltete, störanfällige und überlastete Infrastruktur zurückzuführen sowie in einigen Fällen auch auf Personalmangel. Eine noch größere Bedeutung als die (ungeplante) Verlängerung der tatsächlichen Reisezeiten besitzt deren Unkalkulierbarkeit, die sich vor allem im Geschäftsreiseverkehr auswirkt. Dieser ist zudem weniger preissensitiv und kann deshalb auf Langstrecken häufiger auf den Luftverkehr ausweichen als der private Reiseverkehr, bei dem das durch das gestiegene Preisniveau infolge des fehlenden Angebots und Wettbewerbs im innerdeutschen

---

109 Statistisches Bundesamt: 11 % mehr Reisen im Jahr 2024. Pressemitteilung 284/2025 vom 01.08.2025

110 Deutsche Bahn AG: Integrierter Bericht 2024, vom 27.03.2025 abzurufen unter db.de/ib

Verkehr erschwert wird. Das letztendliche Ausmaß der Fahrten, die mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt oder gänzlich unterlassen werden, ist schwer zu schätzen. Hierzu bedürfte es gezielter Erhebungen bei betroffenen Fahrgästen.

Anders verhält es sich bei den Großbaustellen, die durch eine Generalsanierung der Infrastruktur die Qualität und Pünktlichkeit verbessern sollen. Wie bei den Rahmenbedingungen bereits erwähnt, begann die Deutsche Bahn AG ihre neue Modernisierungsstrategie mit der Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim im abgelaufenen Jahr. Die Riedbahn ist die höchstbelastete Strecke im gesamten deutschen Fernverkehrs-Schienennetz. Wie in den letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose erläutert schätzen wir die Verminderung der Fahrgäste für den Zeitraum der Sperrung der Riedbahn auf 0,6 bis 0,8 Mio., was 0,5 % der Gesamtzahl entspricht. Zudem ist dies mit den entsprechenden Maßnahmen im Jahr 2023 zu saldieren, so dass sich der Nettoeffekt der Generalsanierung der Riedbahn in sehr engen Grenzen hält.

Ein stärkerer Bremseffekt im Fernverkehr entsteht aus dem Deutschlandticket, das im Jahr 2024 ganzjährig zum Einführungspreis von 49 Euro wirksam war. Er beträgt nach unseren Schätzungen in der Winterprognose vom März 2023 in einem Gesamtjahr bei der Fahrgastzahl knapp 3 % und bei der Leistung 1 %, weil die verlagerten Fahrten über (im Fernverkehr) unterdurchschnittlich lange Strecken durchgeführt werden (Annahme: im Mittel 100 km). Im Jahr 2024 trat also gut ein Drittel der genannten Minderungen ein. Die gegenläufigen Auswirkungen der Preiserhöhung des Deutschlandtickets zum 01.01.2025 werden im unten folgenden Abschnitt für 2025 erläutert.

Insgesamt waren diese dämpfenden Effekte im Jahr 2024 so stark, dass die Fahrgastzahl im SPFV nicht nur gegenüber 2023 rückläufig war, sondern auch wieder deutlich (gut 6 %) unter Vorkrisenniveau lag, bei der Leistung jedoch weiterhin darüber (rund 5 %).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich im **gesamten Eisenbahnverkehr** für die Fahrgastzahl eine vom Nahverkehr geprägte Zunahme gegenüber Vorjahr um 5,7 %. Die Leistung wächst im Nahverkehr stärker als das Aufkommen, im Fernverkehr ist das Minus bei der Leistung weniger ausgeprägt als beim Aufkommen. Somit steigt die Leistung des gesamten Eisenbahnverkehrs um gut 5 %. Damit wird das Vorkrisenniveau des Fahrgastaufkommens im Jahr 2024 weiterhin nicht ganz erreicht (rund -3 %), jenes der Leistung bereits um rund 8 % übertroffen. Damit ist der Eisenbahnverkehr die einzige Verkehrsart mit einem deutlichen Plus gegenüber 2019, zumindest bei der Leistung.

Analyse der bisherigen und Prognose der gesamten Entwicklung im Jahr 2025

Innerhalb der fundamentalen Einflüsse auf den **Nahverkehr** wird die Erwerbstätigenzahl 2025 leicht rückläufig sein. Die zunehmende Auszubildendenzahl besitzt für den SPNV eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Die Kraftstoffpreise sinken zwar weiterhin, dies wird jedoch kaum zu Verlagerungen führen. Angebotserweiterungen gibt es im SPNV 2025 keine, es werden im Gegenteil etwa in Schleswig-Holstein vereinzelte Verbindungen in Randzeiten gestrichen.[111] Grundsätzlich gehen wir daher für 2025 für den SPNV von einem im Vergleich zu den Jahren vor der Pandemie etwas gedämpfteren Wachstum aus.

---

111 https://www.ndr.de/nachrichten/schleswig-holstein/Bahn-streicht-Verbindungen-Alle-Kuerzungen-fuer-SH-im-Ueberblick%2Cbahn3426.html vom 23.08.2024

Hinzu kommt für 2025 der positive Basiseffekt aufgrund der GDL-Streiks im Jahr 2024, der in den vorliegenden Zahlen für das erste Quartal deutlich zu sehen ist: für das Aufkommen liegt das Plus bei 5,9 % bei der Leistung bei 5,3 % gegenüber Vorjahresquartal. Hier ist zu erwähnen, dass die ver.di-Warnstreiks im Februar und März des laufenden Jahres ausschließlich den ÖSPNV und nicht den SPNV betrafen, d. h. das Quartalsergebnis hierdurch nicht gedämpft wurde. Post-pandemische Aufholprozesse wird es 2025 im SPNV nur in sehr geringem Umfang geben. Der Homeoffice-Effekt, der den SPNV mit hoher Sicherheit stärker als andere Verkehrsarten bremst, hat sich verstetigt. Wie bereits erwähnt wird das Zuhause-Arbeiten bei längeren Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, bei denen der Anteil des SPNV deutlich überdurchschnittlich ist, weit häufiger zum Tragen kommen als bei kürzeren Distanzen. Deshalb wird die (prozentuale) Verminderung hier wesentlich höher ausfallen als im Motorisierten Individualverkehr (vgl. Abschnitt 4.2). Zudem ist auch der Anteil des Berufsverkehrs am gesamten SPNV mit rund einem Drittel (Aufkommen) weit höher. Dabei wird der Bremseffekt bei der Leistung noch stärker ausfallen als beim Aufkommen, weil die betroffenen Berufsverkehrsfahrten über überdurchschnittlich lange Distanzen verlaufen. Außerdem fallen Fahrten auch in weiteren Fahrtzwecken, z. B. im Einkaufsverkehr aufgrund von häufigeren Online-Käufen, dauerhaft weg.

Aufgrund der überdurchschnittlich langen Distanzen der Berufsverkehrsfahrten im SPNV wird sich hier auch die Verteuerung des Deutschlandtickets ab dem 01.01.2025 kaum auswirken, da bei langlaufenden Verkehren die Rabattierung des Deutschlandtickets auch beim neuen Preis von 58 Euro noch erheblich ist.

Während die amtliche Statistik für das 1. Quartal 2025 wie erwähnt ein deutliches Plus von jeweils etwas mehr als 5 % bei Aufkommen und Leistung gegenüber Vorjahresquartal verzeichnet, liegen die VDV-Monatszahlen für den SPNV mit durchschnittlich rund 3 % etwas darunter, aber ebenfalls im deutlich positiven Bereich. In ihrem Zwischenbericht für das 1. Halbjahr 2025[112] weist die DB für die DB Regio (Schiene) bei der Verkehrsleistung ein Plus von 2,2 % gegenüber Vorjahreszeitraum aus. Quartalszahlen werden in diesem Zwischenbericht nicht veröffentlicht. Jedoch kann bei einem geschätzten Marktanteil der DB Regio von rund zwei Dritteln und dem destatis-Wert für das 1. Quartal von +5,3 % für den Gesamtmarkt gefolgert werden, dass das 2. Quartal im SPNV deutlich schlechter lief als das erste. Dies ist auch in den vorläufigen Monatswerten des VDV für das 2. Quartal abzulesen, die rund 2 % im Minus liegen. Daraus folgern wir, dass das erste Quartal nur durch den positiven Basiseffekt aus den Streiks im Vorjahr höher liegt, während positive Effekte im zweiten Quartal ausbleiben.

Für die Schätzung für das Gesamtjahr 2025 gehen wir davon aus, dass Fahrgastzahl und Leistung in den Quartalen 2 bis 4 etwa auf dem Niveau des Vorjahres verbleiben, da weder positive noch negative Effekte absehbar sind, die das Ergebnis beeinflussen. Basierend auf dem positiven Ergebnis für das 1. Quartal ergibt sich daraus für die Fahrgastzahl des Jahres 2025 ein Plus von 1,6 % gegenüber 2024 und bei der Leistung von 1,5 % an. Die Fahrgastzahl liegt somit 2025 mit 1 % nur noch knapp unter Vorkrisenniveau, die Leistung liegt deutlich darüber (rund 12 %). In unserer Winterprognose 2024/25 hatten wir für 2025 mit +2,8 % beim Aufkommen und +2,3 % bei der Leistung noch etwas höhere Wachstumsraten angesetzt, die darauf beruhten, dass zum einen noch postpandemische Aufholeffekte bestehen und zum anderen der SPNV wieder auf die langjährige Wachstumsrate vor der Pandemie einschwenkt. Diese haben wir jetzt allerdings aufgrund der weiter ausbleibenden konjunkturellen Erholung bei inzwischen stagnierender Einwohnerzahl abgesenkt, ebenso wie die verbleibenden postpandemischen Aufholeffekte.

---

[112] Deutsche Bahn: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2025, Berlin

Im **Schienenfernverkehr** wurde das Angebot zum Jahresende 2024 verbessert und ausgeweitet. So gibt es seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 neue internationale Direktverbindungen wie etwa Berlin – Paris sowie zusätzliche ICE-Direktverbindungen innerhalb Deutschlands. Auf die massiv verschlechterte Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs wurde bei der Kommentierung der Schätzung für das Jahr 2024 bereits eingegangen. Wie dort gehen wir davon aus, dass die Zahl der Fahrten, die deshalb mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt oder gänzlich unterlassen werden, nur wenige Zehntelprozente betragen wird. Jedoch werden auch die im Jahr 2025 anhaltenden Reisezeitverlängerungen durch die geplanten Großbaustellen, die nach Fertigstellung positiv auf die Zuverlässigkeit und somit die Nachfrage wirken werden, das Nachfragewachstum im laufenden Jahr noch etwas reduzieren. Im Jahr 2025 ist das insbesondere die Strecke Hamburg – Berlin, die ab August 2025 bis April 2026 generalsaniert und für den Zugverkehr komplett gesperrt wird. Die erforderlichen Umwegverkehre führen im SPFV zu Reisezeitverlängerungen von etwa 45 Minuten.[113] Wir veranschlagen hier insgesamt einen reduzierenden Effekt auf das Fahrgastaufkommen in ähnlicher Größenordnung wie bei der Sanierung der Riedbahn im Jahr 2024, also von 0,5 % bezogen auf die Gesamtdauer der Sperrung. Die ebenfalls für 2025 geplante Sanierung der Strecke Emmerich – Oberhausen wird einen deutlich geringeren Effekt auf das Ergebnis haben (maximal 0,1 % für die Gesamtdauer in den Jahren 2025 und 2026).

Die Preise im SPFV wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 leicht erhöht. Nach Angaben der DB wurden die Flexpreise, bei denen die Nachfrage weniger preissensitiv ist, um 5,9 % angehoben, während die Spar- und Supersparpreise stabil blieben. [114]

Mögliche positive Effekte entstehen 2025 im Fernverkehr neben den erwähnten neuen nationalen und vor allem internationalen Direktverbindungen zusätzlich aus Rabattaktionen der DB wie den „Supersparwochen“ im Januar 2025 mit rabattierten Sparpreisen für das ganze Jahr oder zur Bahncard 50, die im Oktober 2024 zum halben Preis erhältlich war: sowie durch Basiseffekte wegen der Vorjahres-Streiks der GDL. In der Winterprognose 2024/25 hatten wir noch positive Effekte im Zuge einer Rückverlagerung von Fahrten aus dem SPNV in den Fernverkehr durch die Verteuerung des Deutschlandtickets zu Jahresbeginn angesetzt, die so jedoch weder beim SPNV noch im SPFV in den Zahlen für das 1. Quartal 2025 ablesbar sind.

Zudem ist die positive Wirkung der gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen für 2025 auf gleichem Niveau wie im Vorjahr und somit schwächer als in früheren Zeiträumen (vgl. Abschn. 2.3).

Der größte dämpfende Faktor der Nachfrageentwicklung seit 2019 ist nach wie vor der Ersatz von Geschäftsreisen durch Videokonferenzen etc. In früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose haben wir ausführliche Analysen über die Höhe der dauerhaften Abzugseffekte durch Videokonferenzen angestellt, die hier nicht nochmals wiederholt werden sollen. Im Ergebnis wurde der Anteil der ersetzbaren an allen Geschäftsreisen auf 5 % bis 10 % geschätzt. Dies bezieht sich auf alle Modi und wird auch durch die oben bereits erwähnte Meldung des Statistischen Bundesamts bestätigt, dass 2024 zwar ein neuer Höchstwert bei den Privat- und Geschäftsreisen insgesamt seit 2012 verzeichnet wurde, aber nur die Privatreisen 9 % über 2019 liegen, während die Geschäftsreisen noch 10 % von diesem Niveau entfernt sind.[115] Bei einem Anteil der

---

113 https://hamburg-berlin.deutschebahn.com/verkehrskonzept/verkehrskonzept-fernverkehr.html

114 https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Ab-Dezember-Preise-fuer-Sparpreis-Tickets-und-BahnCards-25-und-50-bleiben-stabil--13092486

115 Statistisches Bundesamt: 11 % mehr Reisen im Jahr 2024. Pressemitteilung 284/2025 vom 01.08.2025

Geschäftsreisen in Höhe von 15 % bis 20 % an der gesamten Verkehrsleistung vermindert sich somit der gesamte SPFV dauerhaft um 1 bis 2 %. Nach der Verstetigung der verminderten Verkehrsleistung durch Videokonferenzen werden ab 2025 im Fernverkehr keine weiteren postpandemischen Effekte mehr angesetzt, weder Aufholprozesse noch dämpfende Effekte.

Laut destatis liegen nach der negativen Entwicklung im Vorjahr die Zahlen im 1. Quartal 2025 beim Aufkommen mit 11 % und bei der Leistung mit 12 % wieder deutlich über Vorjahreszeitraum, was vor allem mit den mehrtägigen Streiks der Lokführergewerkschaft GDL im Vorjahr zu erklären ist, die jetzt zu diesem positiven Basiseffekt führen. Gemäß Zwischenbericht der DB liegt die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr für das gesamte 1. Halbjahr 5,2 % über Vorjahr. Auch hier werden keine Quartalszahlen veröffentlicht. Bei einem geschätzten Marktanteil der DB von mehr als 90 % lässt sich hieraus jedoch ableiten, dass das 2. Quartal im SPFV insgesamt etwa auf Vorjahresniveau liegt. Bei der Prognose des 3. und 4. Quartals setzen wir ebenso auf den Vorjahresergebnissen auf, da hier keine besonderen Effekte mehr erwartet werden, die vom Vorjahr abweichen.

Saldiert erwarten wir für den SPFV für 2025 gegenüber 2024 ein Wachstum um (insgesamt) 2,5 % (Fahrgastzahl) bzw. 2,7 % (Leistung). Die mittlere Reiseweite im SPFV wird nach dem außergewöhnlichen Anstieg der Jahre 2022 bis 2024 (von 299 auf 328 km) nicht weiter zunehmen, aber auf diesem hohen Niveau verbleiben. Nach dem Rückgang der Fahrgastzahl im Jahr 2024 liegt im laufenden Jahr im SPFV das Aufkommen weiterhin unter Vorkrisenniveau (-3,6 %), die Leistung jedoch bereits das dritte Jahr in Folge deutlich darüber (7,3 %). Gegenüber der Winterprognose 2024/25 haben wir die Wachstumsraten für Fahrgastzahl (4,2 %) und Leistung (3,9 %) abgesenkt. Zum einen ist es nicht zu Rückverlagerungseffekten in der erwarteten Höhe im Zuge der Verteuerung des Deutschlandtickets zu Jahresbeginn gekommen. Zum anderen sind die positiven Effekte durch neue Direktverbindungen und Rabattaktionen in den bisher vorliegenden Zahlen nicht ablesbar. Auch die weiter ausbleibende konjunkturelle Erholung dämpft die Zahlen im Fernverkehr.

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2025/19 für das Aufkommen ein leichtes Minus in Höhe von 1,2 % und bei der Leistung ein deutliches Plus (9,7 %).

Prognose der Entwicklung in den Jahren 2026 und 2027

Für 2026 und 2027 gehen wir im **SPNV** von keinen Sonder-Effekten aus Vorjahres-Streiks oder ähnlichem aus. Für 2026 werden noch minimale verbliebene Aufholprozesse angesetzt, für 2027 hingegen nicht mehr. In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im Schienennahverkehr wird die Erwerbstätigenzahl 2026 stagnieren, bevor 2027 eine leichte Erholung einsetzt. Die Zahl der Auszubildenden wird zwar steigen, hat aber für den SPNV eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Die Kraftstoffpreise werden ab 2027 wieder leicht ansteigen, jedoch nicht in einem Ausmaß, das zu Verlagerungen vom MIV in den SPNV führen würde. Für das Angebot im SPNV ist in diesen beiden Jahren keine Erweiterung zu erwarten. Grundsätzlich gehen wir somit für die Jahre bis 2027 für den SPNV von einem jährlichen Wachstum von 1,5 % p. a. beim Aufkommen und 1,4 % p. a. bei der Leistung aus. Die leicht positiven Veränderungsraten gegenüber Vorjahr liegen somit aufgrund der geringen Impulse aus wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen etwas unter den langjährigen vorpandemischen Trendraten. Die Wachstumsraten für 2027 entsprechen jenen des Vorjahres, da die leichte konjunkturelle Erholung im Jahr 2027 die wegfallenden postpandemischen Aufholprozesse ausgleicht. Das Fahrgastaufkommen wird

2027 rund 2 % über dem Vorpandemiejahr 2019 liegen, die Leistung wird dieses sogar um rund 15 % übertreffen.

Auch im **SPFV** setzen wir für 2026 und 2027 keine Basiseffekte oder postpandemische Aufholprozesse mehr an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich in den Jahren 2026 und 2027 leicht positiv, so dass für Aufkommen und Leistung die Veränderungsraten aus der langjährigen vorpandemischen Entwicklung angesetzt werden können.

Zwar werden im Fernverkehr vor allem von der Fertigstellung von Stuttgart 21, dessen wesentliche Elemente mit Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart im Dezember 2026 mit Ausnahme der Gäubahn-Anbindung in Betrieb gehen werden[116], ab 2027 bereits erste expansive Effekte ausgehen. Jedoch sind auch für 2026 und 2027 im Zuge der Korridorsanierung zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant wie u. a. Hagen – Wuppertal – Köln (2026), Lehrte – Berlin (2027) und Hamm – Düsseldorf – Köln (2027), die einen dämpfenden Einfluss haben werden. Da aktuell für die Baustellen ab 2026 noch keine detaillierten Ersatzkonzepte vorliegen, können die entsprechenden Wirkungen noch nicht konkret abgeschätzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Effekte lediglich bei den Strecken Hamm – Düsseldorf – Köln und Lehrte – Berlin an die Größenordnung der Riedbahn heranreichen werden, während die übrigen deutlich darunter liegen.

Die bereits erwähnte angekündigte Angebotserweiterung von FlixTrain, die laut Presseberichten 30 Schnellzüge bestellt und weitere 35 optional beauftragt haben[117], wird nach unseren Einschätzungen erst nach 2027 zum Tragen kommen, da Zugbestellungen in der Regel mehrere Jahre dauern.

Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für 2026 und 2027 eine jährliche Wachstumsrate von jeweils rund 2 % (Aufkommen 2,1 % p. a. Leistung 2,2 % p. a.). Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst bei der Leistung auf +12,0 % und liegt 2027 auch beim Aufkommen erstmals wieder über 2019 (+0,5 %).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2027/19 ein Plus in Höhe von rund 2 % bzw. 14 % (Aufkommen bzw. Leistung).

---

116 https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Stuttgart-21-Ab-Ende-2025-Testbetrieb-im-Dezember-2026-Eroeffnung-des-kuenftigen-Hauptbahnhofs-12910472 zuletzt abgerufen am 20.10.2024

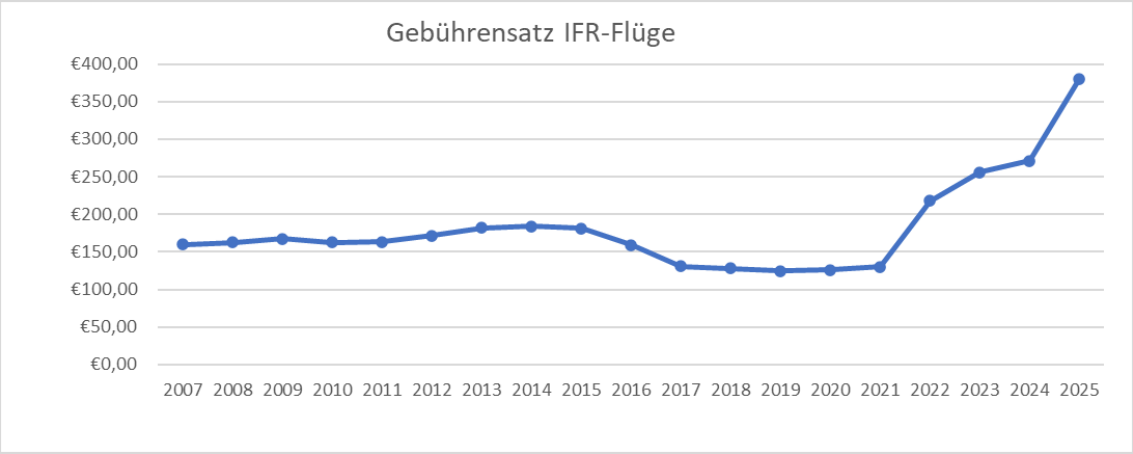
117 https://corporate.flix.com/de/press_releases/eine-neue-aera-des-zugreisens-flixtrain-investiert-in-65-neue-europaeische-hochgeschwindigkeitszuege/
https://www.zdfheute.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-fernverkehr-anbieter-flix-bus-100.html vom 27.05.2025

4.5 Luftverkehr

2024 war das Jahr im Personenluftverkehr, in dem in Teilbereichen erstmals seit der Corona-Pandemie das Ergebnis aus dem letzten Vorkrisenjahr 2019 übertroffen werden konnte. Im Personenluftverkehr innerhalb Europas gab es rund 146,4 Millionen Passagiere. Dies bedeutet eine Steigerung von 7,9 % im Vergleich zum Vorjahr. Damit liegt die Zahl der Passagiere nach Europa noch 7,8 % unter der Passagierzahl des Jahres 2019. Auch die Zahl der Passagiere in eines der 27 EU-Länder konnte das Niveau von 2019 noch nicht wieder erreichen. Insgesamt rund 100,4 Millionen Passagiere waren an Bord eines Flugzeugs, um ein Flugziel innerhalb der EU zu erreichen. Damit liegt die Zahl der Passagiere noch 18,7 % unter dem Vor-Corona-Niveau. Die Zahl der Passagiere von und zu Zielen außerhalb Europas lag mit rund 41,2 Millionen Passagieren oder 94,5 % ebenfalls leicht unter dem Niveau des Jahres 2019. Im Interkontinentalverkehr konnte die Einsteigerzahl nach Afrika das Niveau von 2019 übertreffen. Insgesamt konnten rund 8,6 Millionen Passagiere von und nach Afrika gezählt werden. Dies entspricht einer Steigerung von 2,9 %.

Auch im Jahr 2025 wird erwartet, dass der innerdeutsche Luftverkehr weiterhin mit Problemen zu kämpfen hat. Im Vergleich zu den Vorjahren, in denen noch Steigerungen verzeichnet werden konnten, wird im Jahr 2025 von einem Rückgang der Passagierzahlen ausgegangen. Die Gründe hierfür, wie beispielsweise die Verlagerung auf verstärkte Nutzung digitaler Kommunikationsmittel und auch die Verlagerung des Verkehrs auf Straße und Schiene haben sich verfestigt und sorgen nun dafür, dass das Wachstum stagniert bzw. leichte Rückgänge verzeichnet werden könnten. Auch die Kostensituation in Deutschland trägt derzeit nicht dazu bei, ein Wachstum zu generieren. So stieg im Mai 2024 die Luftverkehrssteuer in Deutschland. Zu Jahresbeginn 2025 kam es zudem zu einer erheblichen Steigerung der Gebühren für An- und Abflug an deutschen Flughäfen. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen diese Gebühren um 40,36 % auf jetzt 380,71 €. Zum Vergleich: Im letzten Vor-Corona-Jahr betrug die Gebühr für An- und Abflug 124,34 €, also weniger als ein Drittel des jetzigen Gebührensatzes.

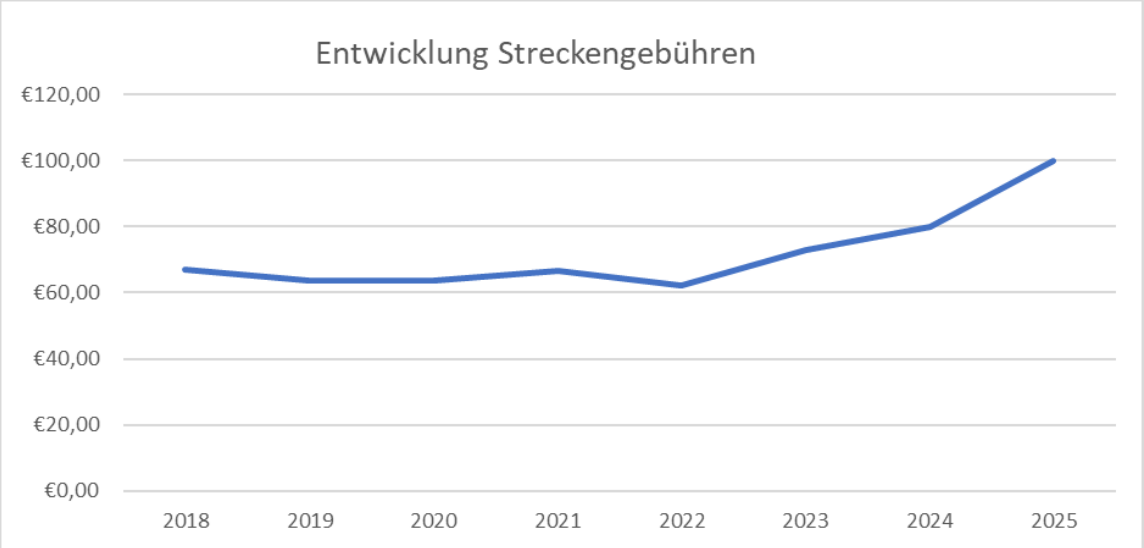
Abbildung P - 9 Gebührensatz IFR-Flüge



Quelle: § 2 FSAAKV, eigene Darstellung

Auch die Streckengebühren innerhalb Deutschlands sind mit Beginn des Jahres 2025 ebenfalls gestiegen. Hier beträgt die Steigerung zum Vorjahr 24,67 % und liegt nun bei 99,91 €. Im letzten Vor-Corona-Jahr 2019 lagen die Streckengebühren bei 63,63 €, also rund ein Drittel niedriger.

Abbildung P - 10 Entwicklung Streckengebühren



Quelle: EUROCONTROL, eigene Darstellung

Diese Standortkosten tragen zu rund 30 % des Flugpreises bei. Dies macht den Ausbau des Streckennetzes für Airlines im Punkt-zu-Punkt-Verkehr weniger attraktiv als in Märkten mit geringeren Kosten. Der Anteil der Low-Cost-Carrier liegt in Deutschland bei rund 21 % und somit rund 9 % unter dem internationalen Durchschnitt. Im innerdeutschen Verkehr liegt der Anteil sogar nur bei 15 %. So hat bspw. Ryanair sein Angebot auf europäische Ebene deutlich ausgeweitet (+12 %) während es in Deutschland stark reduziert wurde (-33 %). Dies führt zu einer schlechteren Anbindung Deutschlands. So liegt das Sitzplatzangebot zwischen Juni und November 2025 bei rund 143,6 Millionen Sitzplätzen - dies entspricht rund 93 % des Niveaus von 2019. Das Sitzplatzangebot auf innerdeutschen Strecken liegt jedoch immer noch wesentlich niedriger als 2019 und beträgt nur rund 53 % im Vergleich zu 2019. Auch war die Auslastung der innerdeutschen Flüge in den ersten vier Monaten des Jahres im Durchschnitt rund 4,4 % unter dem Vergleichszeitraum im Jahr 2024. Strecken abseits der Drehkreuze Frankfurt und München stagnieren oder schrumpfen. Eine Studie des DLR[118] kommt zu dem Ergebnis, dass nicht nur die hohen Standortkosten für die langsame Erholung verantwortlich sind, sondern auch die schwache wirtschaftliche Entwicklung einen wichtigen Einfluss hat. Ausgenommen hiervon sind touristisch geprägten Strecken nach Südeuropa oder Nordafrika, die eine Steigerung verzeichnen können.

Für das Gesamtjahr 2025 wird im Personenluftverkehr von einem Wachstum von 3,4 % zum Vorjahr ausgegangen. Dies bedeutet in absoluten Zahlen rund 206,2 Millionen Passagiere. Dieses Wachstum teilt sich wie folgt auf die einzelnen Betrachtungsmärkte auf. Für den innerdeutschen Personenluftverkehr wird ein Rückgang von 3 % erwartet. Dies entspricht rund 11,5 Millionen Passagieren. Für den gesamten, grenzüberschreitenden Verkehr wird ein Wachstum von 3,8 % prognostiziert. Dies entspricht etwa 194,7 Millionen Passagieren zu Flugzielen innerhalb Europas und zu interkontinentalen Zielen. Für Europa wird ein Wachstum von 3,9 %, also etwa 152,2 Millionen Passagieren erwartet, wovon rund 104,5 Millionen Passagiere auf die EU-27 entfallen. Dies

118 https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/gutachten-standortkosten-luftverkehr?blob=pulicationFile „Standortkosten in Deutschland und im europäischen Vergleich sowie Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland“

entspricht einem Wachstum von 4,0 % in diesem Teilmarkt. Im Interkontinentalverkehr wird ein Wachstum von 3,2 % erwartet, was einer Passagierzahl von 42,5 Millionen Passagieren entspricht. Das stärkste Wachstum wird hierbei für Ziele in Asien und Afrika erwartet. Für Asien wird ein Wachstum von 5,9 % bzw. eine Passagierzahl in Höhe von 17,9 Millionen Passagieren erwartet. Für Afrika wird ein Wachstum von 2,9 % bzw. eine Passagierzahl von 8,9 Millionen prognostiziert. Für Amerika wird nur noch ein geringes Wachstum in Höhe von 0,5 % erwartet. Wird nur die USA betrachtet, wird dort eine Steigerung von 2,4 % bzw. eine Passagierzahl von 11,2 Millionen Passagieren erwartet.

Für das Jahr 2026 wird eine Steigerung der Passagierzahlen auf rund 206,2 Millionen Passagiere erwartet, davon rund 11,5 Millionen auf innerdeutschen Verbindungen. Auf grenzüberschreitenden Verbindungen werden 202,5 Millionen Passagiere erwartet. Darunter 152,2 Millionen Passagiere auf innereuropäischen Flügen. Für 2027 wird eine Passagierzahl von 221,7 Millionen Passagieren erwartet. Eine vollständige Erholung des Personenluftverkehrs auf das Vor-Corona-Niveau wird für das Jahr 2029 erwartet.

Tabelle P - 6 Luftverkehr (absolute Zahlen)

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm								
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Fluggäste[1)]	226,8	58,1	73,9	155,2	185,2	199,5	206,2	214,0	221,7
Innerdeutsch (Einsteiger)	23,1	6,0	4,9	9,4	11,5	11,9	11,5	11,5	11,4
Grenzüberschreitend[2)]	203,5	52,1	69,0	145,9	173,7	187,6	194,7	202,5	210,3
- davon Europa	159,1	41,3	58,1	116,6	135,7	146,4	152,2	158,6	164,9
- darunter EU-27	123,6	29,1	40,4	81,0	92,9	100,4	104,5	109,8	115,3
- davon Interkontinental	43,6	9,7	10,9	29,3	38,1	41,2	42,5	43,9	45,4
- davon Afrika	8,3	1,9	2,3	5,9	7,6	8,6	8,9	9,1	9,3
- davon Amerika	16,9	3,8	4,8	12,9	15,0	15,7	15,8	16,0	16,2
- darunter USA	11,2	2,2	3,	8,7	10,3	10,9	11,1	11,2	11,4
- davon Asien	18,4	4,0	3,7	10,4	15,4	16,9	17,9	18,8	19,9
- davon Australien/Ozean.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung[4)]	71,8	18,7	23,4	48,3	57,3	61,8	63,8	66,1	68,4
Innerdeutsch	10,1	2,6	2,1	4,1	4,9	5,1	4,9	4,9	4,9
Grenzüberschreitend	63,8	16,1	21,3	44,2	52,4	56,8	58,9	61,2	63,5

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

2) Einschl. ungebrochener Durchgangsverkehr

3) Veränderungsraten beziehen sich auf Angaben in Mio. Pers. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.

4) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BALM-Prognosen

Tabelle P - 7 Luftverkehr (Veränderung gegenüber Vorjahr bzw. 2019)

	Veränderung p.a. in %					Veränd. ggü. 2019 in %				
	23/22	24/23	25/24	26/25	27/26	23/19	24/19	25/19	26/19	27/19
Fluggäste[1)]	19,3	7,7	3,4	3,8	3,6	-18,3	-12,0	-9,1	-5,6	-2,2
Innerdeutsch (Einsteiger)	22,6	3,7	-3,0	-0,3	-0,8	-50,4	-48,6	-50,1	-50,3	-50,7
Grenzüberschreitend[2)]	19,1	8,0	3,8	4,0	3,9	-14,6	-7,8	-4,4	-0,5	3,3
- davon Europa	16,3	7,9	3,9	4,2	4,0	-14,7	-8,0	-4,3	-0,3	3,7
- darunter EU-27	14,7	8,1	4,0	5,1	5,0	-24,8	-18,7	-15,5	-11,2	-6,7
- davon Interkontinental	30,1	8,3	3,2	3,4	3,4	-12,7	-5,5	-2,5	0,7	4,1
- davon Afrika	28,2	13,1	2,9	2,9	2,5	-8,1	3,9	6,9	10,0	12,7
- davon Amerika	16,2	4,7	0,5	1,2	1,3	-11,3	-7,1	-6,6	-5,5	-4,3
- darunter USA	18,2	5,7	2,4	0,9	1,2	-8,1	-2,9	-0,6	0,3	1,5
- davon Asien	48,4	9,3	5,9	5,5	5,5	-16,2	-8,4	-3,0	2,4	8,0
- davon Australien/Ozean.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung[4)]	18,6	7,9	3,2	3,5	3,5	-20,3	-13,9	-11,1	-8,1	-4,8
Innerdeutsch	20,5	3,4	-3,0	-0,3	-0,3	-51,7	-50,0	-51,5	-51,7	-51,8
Grenzüberschreitend	18,4	8,3	3,8	3,8	3,8	-17,9	-11,0	-7,6	-4,1	-0,5

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

2) Einschl. ungebrochener Durchgangsverkehr

3) Veränderungsraten beziehen sich auf Angaben in Mio. Pers. Dadurch kann es zu Abweichungen zu den amtlichen Daten des Statistischen Bundesamtes kommen.

4) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BALM-Prognosen