intraplan BALM

Februar 2025

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2024/25

Auftraggeber

Bundesministerium für Digitales und 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

Ralf Ratzenberger
T +49 (89) 45 911 140
Ralf.Ratzenberger.extern@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 13

2 Rahmenbedingungen 15

2.1 Überblick über die zentralen Annahmen der Prognose 15

2.2 Demographische Leitdaten 17

2.3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten 21

2.4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten 26

2.5 Weitere Rahmenbedingungen 37

3 Güterverkehr 41

3.1 Überblick 41

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern 46

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen 70

3.4 Güterverkehr der leichten Nutzfahrzeuge 73

3.5 Güterverkehr nach Güterabteilungen 76

3.6 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen 82

4 Personenverkehr 87

4.1 Überblick 87

4.2 Motorisierter Individualverkehr 98

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr 109

4.4 Eisenbahnverkehr 122

4.5 Luftverkehr 131

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Z - 1: Entwicklung des Güterverkehrs (Veränderung in %) 4
Abbildung Z - 2: Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. 2019 in %) 10

Abbildung R - 1: Bruttostromverbrauch, -außenhandel und -erzeugung 33

Abbildung G - 1: Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger 65
Abbildung G - 2: Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger 66
Abbildung G - 3: Transportleistung und Transportintensität 68
Abbildung G - 4: Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 69

Abbildung P - 1: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens 96
Abbildung P - 2: Modal Split der Personenverkehrsleistung 97
Abbildung P - 3: Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex 101
Abbildung P - 4: Monatliche Entwicklung des Individualverkehrs von 2019 bis 2024 102
Abbildung P - 5: Langfristige Entwicklung des Preises für Superbenzin 104
Abbildung P - 6: Monatliche Entwicklung der Fahrtenzahl im ÖPNV von 2019 bis 2024 (VDV-Unternehmen, 2024 ohne SPNV) 114
Abbildung P - 7: Gebührensatz IFR-Flüge 131
Abbildung P - 8: Entwicklung Streckengebühren 132

Tabellenverzeichnis

Tabelle Z - 1: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern 3
Tabelle Z - 2: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten 8

Tabelle R - 1: Demographische Leitdaten 18
Tabelle R - 2: Weltwirtschaftliche Leitdaten 21
Tabelle R - 3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten 23
Tabelle R - 4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten 29

Tabelle G - 1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern 49
Tabelle G - 2: Übersicht über die Datenlage zum Eisenbahngüterverkehr 54
Tabelle G - 3: Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen 71
Tabelle G - 4 : Einordnung des Verkehrs der leichten Nutzfahrzeuge (LNF) in den Verkehr aller Güterverkehrsfahrzeuge 74
Tabelle G - 5: Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge 75
Tabelle G - 6: Gesamter Güterverkehr[1)] nach Güterabteilungen 77
Tabelle G - 7: Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen 78
Tabelle G - 8: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen 79
Tabelle G - 9: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen 80
Tabelle G - 10: Seeverkehr nach Güterabteilungen 81
Tabelle G - 11: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen 83
Tabelle G - 12: Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen 84
Tabelle G - 13: Luftfracht nach Kontinenten 85

Tabelle P - 1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten 89
Tabelle P - 2: Komponenten des Individualverkehrs 107
Tabelle P - 3a: Verkehr mit Bussen und Bahnen (mit Veränderung p.a.) 120
Tabelle P - 3b: Verkehr mit Bussen und Bahnen (Veränderungen ggü. 2019) 121
Tabelle P – 4a: Luftverkehr (absolute Zahlen) 133
Tabelle P – 4b: Luftverkehr (Veränderung gegenüber Vorjahr bzw. 2019) 134

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 Straßenwesen
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
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMWK	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (vormals BMWi)
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), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), die **„Mittelfristprognose Winter 2024/25“** erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2025 bis 2028 und gibt auch einen Überblick über die Entwicklung im (abgelaufenen) Jahr **2024**. Dabei stellen die hierfür ausgewiesenen Werte überwiegend noch Schätzwerte dar.

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 2028**, dem letzten Zieljahr dieser Prognose, ausgewiesen. Daraus ist abzulesen, in welchem Ausmaß die jeweilige Größe im Jahr 2028 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 Klimaschutz (BMWK) vom 29. Januar 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. 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, dadurch teilweise ausgelöste, wirtschaftliche Abschwächung in der Welt und in Deutschland hohe Prognoseunsicherheiten nach sich zogen. Nunmehr erstrecken sich die Unwägbarkeiten auf die neuerlichen geopolitischen Krisen (Nahost, Ukraine, evtl. China/Taiwan) und die Außenhandelspolitik der gegenwärtigen 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. Befürchtungen einer verschärften Verknappung, die zu Beginn des Kriegs 2022 geäußert wurden, sind mittlerweile unwahrscheinlich geworden.
- Die Auswirkungen der **geopolitischen Anspannungen** auf die europäische Wirtschaft werden sich nicht verstärken. Dies gilt nicht nur für die Ukraine, 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 im öffentlichen Personenverkehr werden sich im Jahr 2025 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 **2024** haben sich die Aussichten im Verlauf spürbar verschlechtert. 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 und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die mehrheitlich für die ersten neun bis elf Monate vorliegen, schätzen wir für die **gesamtmodale** Güterverkehrsleistung eine annähernde Stagnation (0,1 %) und für das Aufkommen ein Minus um 1,6 %.

Der **Straßengüterverkehr** nahm im Jahr 2024 zum dritten Mal in Folge ab, allerdings mit 2,3 % (Aufkommen) bzw. 0,9 % (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. 1,3 % (Leistung). Für den Kombinierten Verkehr ist eine unerwartet kräftige Zunahme (1,2 % (Aufkommen) bzw. 6,4 % (Leistung)) zu schätzen. Dies muss allerdings vor dem Hintergrund der vorjährigen Rückgänge betrachtet werden, die damit noch nicht vollständig ausgeglichen wurden. Dem stehen mehrere Rückgänge gegenüber, darunter der stärkste erneut bei den Kohletransporten, darüber hinaus bei Baustoffen, Fahrzeugen und Schadholz. Die **Binnenschifffahrt** konnte trotz eines Rückgangs im ersten Halbjahr 2024 aufgrund von Zunahmen in den folgenden Monaten, die aufgrund von Basiseffekten aus dem Vorjahr teilweise sogar zweistellig waren, ein Plus um 2,1 % (Aufkommen) und 5,6 % (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 drastisch um 15 % geschrumpft sind. Das Aufkommen der **Pipelinetransporte** hat entsprechend des

kräftigen, exportgetriebenen Anstiegs der Raffinerieproduktion und damit der Rohöleinfuhren deutlich zugenommen (10 %). Der **Luftfrachtverkehr** wuchs um 2,1 %, wozu Kapazitätsprobleme im Seeverkehr aufgrund der Sicherheitskrise im Roten Meer beitrugen. Im **Seeverkehr** ist der Containerverkehr spürbar gestiegen. Weitere Rückgänge bei Kohle wurden hier durch Zunahmen bei Rohöl und Erdgas ausgeglichen. Der Gesamtumschlag stieg um 3,1 %.

Tabelle Z - 1: Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Transport-aufkommen												
Straßenv.[2)]	3758,7	3656,7	3642,6	3420,5	3343,0	3332,6	3477,9	-6,1	-2,3	-0,3	1,4	-7,5
Eisenbahnv.[3)]	390,8	358,8	386,2	366,9	367,3	366,6	375,4	-5,0	0,1	-0,2	0,8	-3,9
Binnenschifff.	205,1	188,0	182,4	171,7	175,3	172,8	165,5	-5,9	2,1	-1,5	-1,4	-19,3
Rohrleitungen[4)]	85,1	81,7	86,7	76,3	84,2	83,5	81,9	-12,0	10,4	-0,9	-0,6	-3,8
Luftfracht[5)]	4,8	4,6	5,0	4,7	4,8	4,9	5,0	-6,6	2,1	1,7	0,7	4,0
Insgesamt	4444,4	4289,9	4303,0	4040,2	3974,7	3960,3	4105,7	-6,1	-1,6	-0,4	1,2	-7,6
Seeverkehr[6)]	290,2	272,1	274,9	263,3	271,4	271,1	275,4	-4,2	3,1	-0,1	0,5	-5,1
dar.: Komb. V.												
- Eisenbahnv.	106,3	102,7	113,1	104,4	105,6	107,3	118,0	-7,7	1,2	1,6	3,2	11,0
- Binnenschifff.	21,2	20,9	18,3	16,2	16,6	16,7	17,0	-11,2	2,2	0,7	0,7	-19,9
- Zusammen	127,5	123,5	131,3	120,6	122,2	124,0	135,0	-8,2	1,3	1,5	2,9	5,9
Transport-leistung[1)]												
Straßenv.[2)]	498,6	487,4	503,1	480,7	476,4	478,5	509,1	-4,4	-0,9	0,4	2,1	2,1
Eisenbahnv.[3)]	138,2	128,0	144,3	134,4	136,2	136,8	144,7	-6,9	1,3	0,4	1,9	4,6
Binnenschifff.	50,9	46,3	44,1	41,5	43,8	43,5	42,8	-5,9	5,6	-0,8	-0,5	-15,9
Rohrleitungen[4)]	17,6	16,7	17,7	17,3	18,5	18,3	18,0	-2,3	6,8	-0,9	-0,6	1,8
Luftfracht[5)]	1,6	1,5	1,6	1,5	1,5	1,6	1,6	-7,3	2,1	1,7	0,7	1,2
Insgesamt	707,0	680,0	710,9	675,5	676,5	678,7	716,1	-5,0	0,1	0,3	1,8	1,3
dar.: Komb. V.												
- Eisenbahnv.	55,7	53,8	60,7	56,3	59,9	61,4	69,1	-7,2	6,4	2,5	4,0	24,0
- Binnenschifff.	5,8	5,4	4,6	4,6	4,7	4,7	4,9	-0,6	2,1	1,3	1,3	-15,1
- Zusammen	61,5	59,2	65,3	60,9	64,6	66,1	74,0	-6,8	6,1	2,4	3,8	20,3

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.

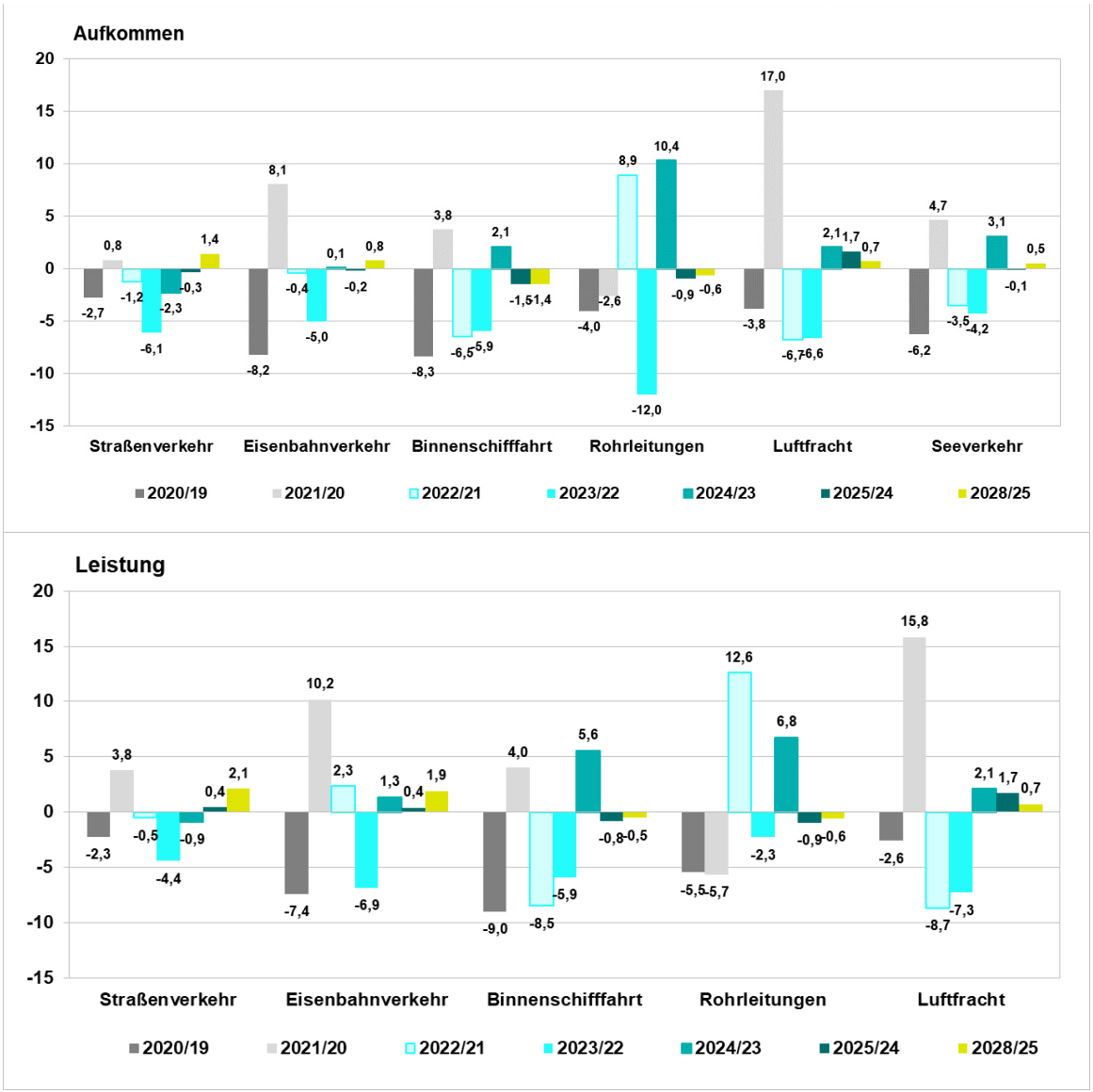
Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Die Aussichten für das Jahr **2025** sind etwas günstiger als im Vorjahr. Sowohl für das BIP als auch für den Außenhandel wird nach gegenwärtiger Einschätzung ein leichtes Plus erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sollte die Bauwirtschaft – nach drei Jahren Schrumpfung – annähernd auf dem Vorjahresniveau verharren. Im Kohlesektor wird sich der kräftige

Rückgang der beiden Jahre 2023 und 2024 stark abschwächen. Aus diesen Gründen sollte sich der **gesamtmodale** Güterverkehr einerseits günstiger entwickeln als im abgelaufenen Jahr, andererseits aber bei Weitem noch nicht die Dynamik der Jahre vor der Pandemie erreichen. Konkret prognostizieren wir (beim Aufkommen ein nochmaliges, aber schwächeres Minus um 0,4 % und bei der Leistung ein geringes Plus (0,3 %).

Beim **Straßengüterverkehr** wird sich neben den verbesserten gesamtwirtschaftlichen Einflüssen auch die Bauproduktion auswirken, die kaum mehr sinken sollte. Dies wird dann auch für den (gesamten) Straßengüterverkehr zutreffen (-0,3 % (Aufkommen) bzw. +0,4 % (Leistung)). Im **Eisenbahnverkehr** sollte sich die Trassenpreiserhöhung nur sehr moderat auswirken. Wesentlich bedeutender sind auch im kommenden Jahr die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitgrößen. Einem moderaten Anstieg des Kombinierten Verkehrs steht zum wiederholten Mal ein spürbarer Rückgang der Kohlebeförderungen entgegen. Insgesamt ergibt sich eine annähernde Stagnation der Transportmenge (-0,2 %) bzw. ein geringes Plus der Leistung (0,4 %). Die **Binnenschifffahrt** wird nahezu ausschließlich von den, dann im dritten Jahr in Folge, erheblich schrumpfenden Kohleverkehren geprägt und allein deshalb um 1,5 % (Aufkommen) bzw. 0,8 % (Leistung) sinken.

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



Die Transporte in **Rohrleitungen** sollten wegen des leichten Rückgangs des Mineralölproduktenabsatzes um 1 % abnehmen. Für den **Luftfrachtverkehr** wird aufgrund der nur langsamen Erholung der Weltwirtschaft eine Steigerung um 1,7 % erwartet. Im **Seeverkehr** wird der Containerverkehr von der moderaten Belebung des Außenhandels angeregt. Im Kohlesektor ist mit einem (prozentual) ähnlich hohen Rückgang wie im laufenden Jahr zu rechnen, dessen Auswirkungen auf das Gesamtergebnis aber immer geringer werden. Die expansiven Impulse bei Rohöl und Erdgas aufgrund von Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern sollten weitgehend ausgelaufen sein. Insgesamt ergibt sich eine annähernde Stagnation (-0,1 %).

Im mittelfristigen Prognosezeitraum in den Jahren von **2026 bis 2028** wird sowohl für das BIP als auch für den Außenhandel eine sichtbare Dynamik erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist für die Bauproduktion erstmals seit 2021 mit einem spürbaren Plus zu rechnen. Die Industrieproduktion sollte ebenfalls zum ersten Mal seit 2021 steigen und die Rohstahlerzeugung knapp stagnieren. Lediglich der Steinkohleabsatz wird ab dem Jahr 2026 weiter kräftig sinken. Unter diesen Voraussetzungen ist für das **gesamtmodale** Transportaufkommen bis zum Jahr 2028 im Gegensatz zu den Jahren von 2022 bis 2025 wieder ein Wachstum zu erwarten, das wir mit 1,2 % p.a. prognostizieren. Somit wird bei dieser Größe der Stand von 2021 noch um 6 % und das Vorkrisenniveau (2019) sogar um knapp 8 % verfehlt. Bei der Transportleistung, für die ein höherer Anstieg (1,8 % p.a.) zu erwarten ist als für die Beförderungsmenge, wird letzteres dagegen leicht überschritten.

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 1,4 % p.a. beim Aufkommen und 2,1 % p.a. bei der Leistung. Beim **Eisenbahnverkehr** (0,8 % bzw. 1,9 % p.a.) wird das sich beschleunigende Wachstum im Kombinierten Verkehr erneut durch kräftig sinkende Kohlebeförderungen abgeschwächt. Bei der **Binnenschifffahrt** ist für die Kohletransporte ebenfalls ein stärkerer Rückgang als im laufenden Jahr zu erwarten. Dagegen werden die Baukonjunktur und die sich stabilisierende Stahlproduktion die Transporte davon betroffener Güterarten anheben. Insgesamt resultiert jedoch ein ähnliches Minus wie im laufenden Jahr, nämlich um 1,4 % p.a. (Aufkommen) bzw. 0,5 % p.a. (Leistung). Damit wird hier das Vorkrisenniveau um 19 % bzw. 16 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2028 aller Güterverkehrsträger dar. Die **Pipelinetransporte** (-0,6 % p.a., Aufkommen) sollten wie der Produktenabsatz auf den leicht abnehmenden Trend zurückkehren. Beim **Luftfrachtverkehr** wird aus den gleichen Gründen wie 2025 von einem geringen Wachstum von 0,7 % p.a. ausgegangen. Im **Seeverkehr** sollte der Containerverkehr allmählich die frühere Dynamik erreichen. Bei den Massengütern ist erneut mit spürbaren Bremseffekten insbesondere im Kohlesektor zu rechnen, so dass der Gesamtumschlag lediglich moderat um 0,5 % p.a. steigt.

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 Aufholprozess grundsätzlich fortgesetzt. Gesamtmodal ist er nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand gegenüber 2022 um 2,5 % (Aufkommen) bzw. 3,4 % (Leistung) gestiegen. Der Abstand zum Jahr 2019 hat sich weiter auf 5,0 % bzw. 5,6 % verringert.

Im Jahr **2024** stiegen die privaten Konsumausgaben nach dem Rückgang im Vorjahr um 0,3 %. Der **Pkw-Bestand** hat sich im vergangenen Jahr wie schon 2023 um 0,7 % erhöht, was im langjährigen Vergleich als niedrige Wachstumsrate zu sehen ist. 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. Aus diesen Gründen konnte der **gesamtmodale Personenverkehr** im Jahr 2024 den Abstand zum Vorkrisenstand weiter verkürzen, und zwar von 5 % (2023) auf knapp 3 % (Aufkommen) bzw. von knapp 6 % auf knapp 4 % (Leistung). Gegenüber 2023 bedeutet das einen Anstieg um jeweils rund 2 % (Aufkommen und Leistung). Dieses Plus liegt bei beiden Größen jeweils unter den Zunahmen der Vorjahre und zeigt das sinkende Aufholpotenzial.

Für den **Individualverkehr** ist sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung ein ähnlicher Anstieg gegenüber dem Vorjahr wie im Jahr 2023 zu erwarten. Da hier der Aufholprozess schon weiter fortgeschritten ist als bei den anderen Verkehrsarten, fallen die weiteren Effekte und damit die Wachstumsraten kleiner aus. Da der Individualverkehr den gesamtmodalen Verkehr mit rund 80 % dominiert, ist der Abstand zu 2019 mit knapp 3 % beim Aufkommen fast identisch mit dem gesamtmodalen Wert und bei der Leistung nur etwas geringer als dieser. Auch die Veränderungsraten gegenüber 2023 liegen mit rund 1,5 % (beide Größen) sehr nahe an den gesamtmodalen Werten.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** entstand im **Liniennahverkehr** erneut der stärkste Effekt aus dem Deutschlandticket, der ab dem Jahr 2024 im gesamten Jahr wirksam war. Hinzu kamen auch hier die weiteren Aufholeffekte auf die Verluste von 2020 und 2021. Mit einem Plus der Fahrgastzahl gegenüber 2023 um rund 4 % reduzierte sich der Abstand zum Vorkrisenstand auf 4 %. Für die Verkehrsleistung war eine etwas stärkere Zunahme gegenüber dem Vorjahr (5,9 %) zu verzeichnen, so dass diese erstmals über dem Wert von 2019 lag (0,7 %). Im **Buslinienfernverkehr** bestand 2024 zumindest theoretisch noch ein großes (weiteres) Aufholpotenzial. Allerdings dämpfte das Deutschlandticket, das bis Jahresende zum Einführungspreis von 49 Euro gültig war. Zudem ist der im Vorjahr sichtbare Wiederannäherungsprozess (2023/22: 38 %) in den ersten drei Quartalen 2024 annähernd zum Stillstand gekommen. Daher rechnen wir für das Aufkommen und die Leistung jeweils mit einem Plus von nur noch knapp 1 % gegenüber Vorjahr, so dass das Aufkommen weiterhin um rund die Hälfte (52 %) und die Leistung um 44 % unter Vorkrisenniveau 2019 liegen. Für den **Gelegenheitsverkehr** ist grundsätzlich ein sehr ähnlicher Annäherungsprozess wie im Linienfernverkehr zu erwarten. Das Minus gegenüber 2019 dürfte auf dem Niveau von (noch geschätzten) rund 40 % im Jahr 2023 jeweils für Aufkommen und Leistung bleiben. Im **gesamten ÖSPV** lag somit das Aufkommen wie im Nahverkehr um gut 4 % unter dem Niveau von 2019 und nimmt gegenüber 2023 um rund 4 % zu. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten stark rückläufige Fernverkehr durch, so dass sie noch um rund 11 % unter dem Vorkrisenstand, aber um rund 5 % über dem Vorjahr liegt.

Beim **Eisenbahnverkehr** entstand 2024 im **Nahverkeh**r ebenfalls ein starker Effekt aus dem Deutschlandticket. Dagegen waren kaum noch Aufholprozesse zu sehen. Zusammengefasst lag

die Fahrgastzahl 2024 mit 1,9 % nur noch knapp unter dem Vorkrisenniveau. Bei der Leistung, die sich bereits 2023 nur noch 1,5 % unter 2019 befand, 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 7 %) und noch mehr bei der Leistung (gut 12 %). Der **Fernverkehr** hatte mit dem kräftigen Anstieg 2023 das Vorkrisenniveau bereits fast erreicht (Aufkommen) bzw. spürbar übertroffen (Leistung). Der Wiederannäherungsprozess ist hier somit weitgehend abgeschlossen. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren fielen im Jahr 2024 etwas günstiger aus als im Jahr davor. 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 im SPFV gegenüber 2023 zurückging (-3,8 %) als auch die Leistung (-1,5 %). Im **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich für die Fahrgastzahl eine vom Nahverkehr geprägte Zunahme gegenüber 2023 um 6,8 % und für die Leistung ein Plus um knapp 6 %. Damit wird das Vorkrisenniveau der letztgenannten Größe im Jahr 2024 bereits um knapp 8 % übertroffen. Damit ist der Eisenbahnverkehr die einzige Verkehrsart mit einem Plus gegenüber 2019.

Das Jahr 2024 ist im **Luftverkehr** weiterhin von Erholung gekennzeichnet. In Teilbereichen des Luftverkehrs wurden die Passagierzahlen aus dem Vor-Corona-Jahr 2019 bereits übertroffen oder liegen nur noch knapp darunter. So lag die Zahl der Einsteiger im innereuropäischen Luftverkehr im Jahr 2024 innerhalb Europas erstmals über dem Niveau des Vorkrisenjahres 2019. Auch im Interkontinentalverkehr nähert sich die Zahl der Einsteiger dem Vorkrisen-Niveau an. Der innerdeutsche Verkehr kann mit dieser Erholung weiterhin nicht Stand halten. Kumuliert beträgt die Wachstumsrate für den gesamten Passagierluftverkehr 7,3 %. Für das Jahr 2025 werden rund 12,0 Millionen innerdeutsche Passagiere und rund 210,3 Millionen Passagiere im grenzüberschreitenden Verkehr prognostiziert.

Anders als in früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose liegen für die aktuelle Prognose bereits Daten, Erkenntnisse und Erfahrungen für mehrere post-pandemische Jahre vor. Diese zeigen, dass sich mittlerweile die Aufholprozesse deutlich verlangsamt haben und auch im Personenverkehr die jeweiligen Veränderungsraten zum Vorjahr wieder an Aussagekraft gewonnen haben. Daher basieren wir die Prognose der Jahre 2025 bis 2028 nicht mehr auf einem „Ohne-Corona-Szenario“ gegenüber 2019 unter Abschätzung der dauerhaften Effekte sowie der Aufholprozesse, sondern kehren wieder zum bisherigen Prognoseansatz zurück, in dem das Hauptaugenmerk auf der Entwicklung der wichtigsten Einflussfaktoren sowie der verkehrlichen Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr liegt. Zusätzlich erläutern wir Aufholprozesse sowie bleibende Effekte im Zuge der Pandemie.

Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für das Jahr **2025** ein leichtes Plus von 0,5 % erwartet. Für die Zahl der Erwerbstätigen ist dagegen nur mehr mit einer Stagnation zu rechnen. Die Entwicklung des **Pkw-Bestands** wird sich im laufenden Jahr nicht von jener in den Vorjahren unterscheiden (jeweils +0,7 %). Die **Kraftstoffpreise** werden im Jahr 2025 durch die Anhebung des CO_2-Preises leicht erhöht, was durch den zu erwartenden Rohölpreisrückgang mehr als ausgeglichen wird, so dass die Kraftstoffpreise insgesamt leicht sinken (rund 1 %).

Tabelle Z - 2: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2028
Aufkommen								
Individualverkehr[2)]	52350	44609	46456	49552	50208	50959	51429	52427
Öffentlicher Straßenverkehr[3)]	9735	6864	6682	8321	8909	9306	9397	9583
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2510	2724	2909	2991	3212
Luftverkehr[4)]	227	58	74	156	186	200	210	222
Insgesamt	65283	53382	54952	60538	62027	63374	64027	65444
Leistung[1)]								
Individualverkehr[2)]	917,4	798,7	835,9	865,5	877,2	891,3	900,1	918,9
Öffentlicher Straßenverkehr[3)]	78,9	45,7	45,4	61,0	66,7	69,9	70,2	70,1
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,0	109,9	113,2	120,3
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	57,2	57,3	63,3	69,5
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1069,1	1105,1	1128,4	1146,7	1178,9
	Veränderung in %							
	p.a.				insgesamt			
	23/22	24/23	25/24	28/25	23/19	24/19	25/19	28/19
Aufkommen								
Individualverkehr[2)]	1,3	1,5	0,9	0,6	-4,1	-2,7	-1,8	0,1
Öffentlicher Straßenverkehr[3)]	7,1	4,5	1,0	0,7	-8,5	-4,4	-3,5	-1,6
Eisenbahnverkehr	8,5	6,8	2,8	2,4	-8,3	-2,1	0,7	8,1
Luftverkehr[4)]	19,6	7,3	5,2	1,8	-17,9	-11,9	-7,3	-2,2
Insgesamt	2,5	2,2	1,0	0,7	-5,0	-2,9	-1,9	0,2
Leistung[1)]								
Individualverkehr[2)]	1,4	1,6	1,0	0,7	-4,4	-2,8	-1,9	0,2
Öffentlicher Straßenverkehr[3)]	9,3	4,8	0,4	0,0	-15,4	-11,3	-11,0	-11,1
Eisenbahnverkehr	10,3	5,6	3,0	2,1	2,0	7,7	10,9	17,9
Luftverkehr	18,4	0,2	10,4	3,2	-20,4	-20,2	-11,9	-3,2
Insgesamt	3,4	2,1	1,6	0,9	-5,6	-3,6	-2,0	0,7

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

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 und somit bei beiden Größen jeweils nur noch rund 2 % unter Vorpandemieniveau 2019.

Basierend auf den schwach positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, dem leicht steigenden Pkw-Bestand sowie moderat sinkenden Kraftstoffpreisen ist von einer geringen Zunahme des **Individualverkehrs** im laufenden Jahr auszugehen. Hinzu kommen noch rückverlagerte Verkehre durch die Verteuerung des Deutschlandtickets, was den gesamten MIV allerdings nur um wenige Zehntelprozente anhebt, sowie ein Anstieg durch letzte verbliebene Aufholprozesse im Zuge der Pandemie, so dass wir abschließend für die Fahrleistung des laufenden Jahres einen Anstieg um 1,3 % gegenüber dem Vorjahr prognostizieren. Bei der Verkehrsleistung (1,0 %) und dem

Aufkommen (0,9 %) werden die Steigerungsraten aufgrund der unterschiedlich hohen Aufholpotenziale für 2025 noch etwas geringer als bei 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. Deutlich reduzierend wirkt hingegen die **Preiserhöhung des Deutschlandtickets**. Insgesamt erwarten wir für den Liniennahverkehr für 2025 eine Zunahme bei den Fahrgastzahlen von nur noch 1,0 %. 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 aufgrund des Effekts des verteuerten Deutschlandtickets 2025 nur noch um 0,4 % zu und liegt wie schon im Vorjahr leicht über dem Niveau von 2019 (um 1,1 %).

Im **Buslinienfernverkehr** sind Angebotsausweitungen aller Voraussicht nach auch 2025 nicht in Sicht. Verbliebene postpandemische Aufholprozesse sowie rückverlagerte Fahrten aus dem SPNV im Zuge der Verteuerung des Deutschlandtickets führen zumindest 2025 noch zu einem deutlichen Plus von 7,3 %. Die Verkehrsleistung wächst aufgrund der kürzeren Reiseweite der zurückverlagerten Fahrten aus dem SPNV weniger stark (3,4 %) als das Aufkommen, liegt aber weiterhin näher am Vorkrisenniveau als letzteres (-42 % 2025). Für den **Gelegenheitsverkehr** nehmen wir an, dass sich der langfristige Abwärtstrend grundsätzlich fortsetzen wird. Dem stehen sowohl positive Effekte aus dem postpandemischen Aufholprozess als auch rückverlagerte Fahrten aufgrund der Verteuerung des Deutschlandtickets entgegen. Insgesamt nimmt der Gelegenheitsverkehr 2025 gegenüber dem Vorjahr zumindest beim Aufkommen zu (rund 3 %), bei der Leistung hingegen leicht ab (-0,8 %) und liegt somit immer noch um 38 % (Aufkommen) bzw. 40 % (Leistung) unter dem Vorkrisenniveau. Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Aufkommen auch 2025 im Ausmaß des Nahverkehrs (+1 %). Auch bei der Leistung verändert sich der gesamte ÖSPV wie der Nahverkehr (+0,4 %). Die Annäherung an die Zahlen des Vorkrisenjahrs 2019 verlangsamt sich weiter. Insgesamt liegt das Aufkommen im ÖSPNV 2025 noch 3,5 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung noch 11,0 %.

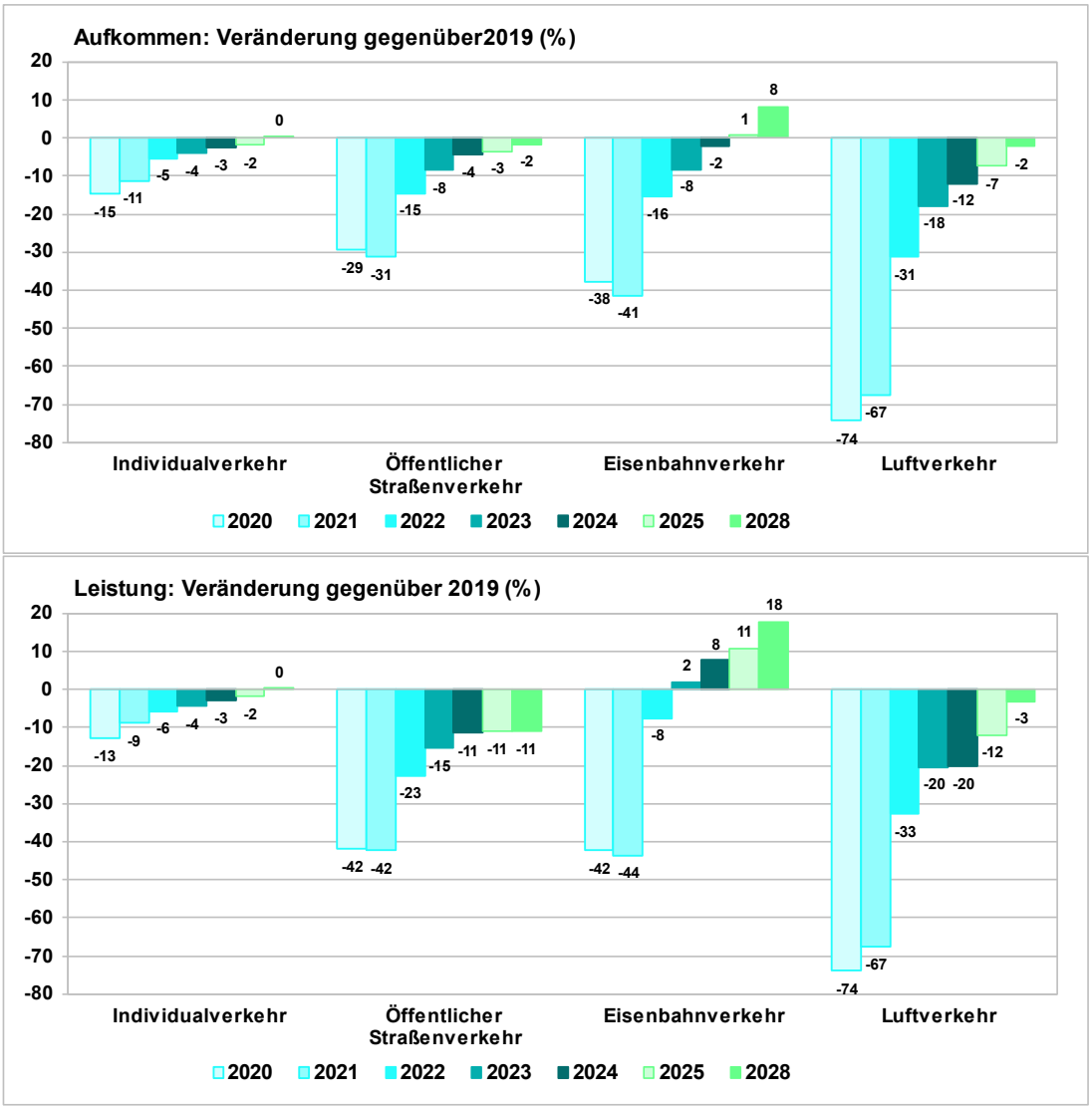
Beim **Eisenbahnverkehr** hat sich im **Nahverkehr** der Homeoffice-Effekt, der den SPNV wegen der hier längeren Entfernungen der Berufsverkehrsfahrten stärker bremst als alle anderen Verkehrsarten, verstetigt. Neben geringen verbliebenen Aufholprozessen kommt es 2025 zu positiven Basiseffekten aufgrund der GDL-Streiks im Jahr 2024. Die Verteuerung des Deutschlandtickets wird sich geringer auswirken als im ÖSPNV. Für die Fahrgastzahl des Jahres 2025 verbleibt so noch ein Plus von rund 3 % gegenüber 2024**,** ebenso bei der Leistung. Die Fahrgastzahl überschreitet somit 2025 erstmals wieder das Vorkrisenniveau um knapp 1 %, die Leistung liegt wie schon im Vorjahr deutlich darüber (rund 12 %).

Im **Fernverkeh**r wird das Angebot weiterhin verbessert und ausgeweitet. Zudem gibt es positive Effekte durch die Rückverlagerung von Fahrten aus dem SPNV im Zuge der Verteuerung des Deutschlandtickets sowie positive Basiseffekte durch die Streiks im Vorjahr. Die anhaltenden Reisezeitverlängerungen durch Großbaustellen sowie die fortdauernden Probleme im Betriebsablauf aufgrund des Zustands der Schieneninfrastruktur werden das Nachfragewachstum etwas reduzieren. Neben der verminderten Verkehrsleistung durch Videokonferenzen werden ab 2025 im

Fernverkehr keine postpandemischen Effekte mehr angesetzt, also weder Aufholprozesse noch dämpfende Effekte. Saldiert erwarten wir für den SPFV für 2025 gegenüber 2024 ein Wachstum um (insgesamt) **4**,2 % (Fahrgastzahl) bzw. 3,9 % (Leistung). Somit liegt das Aufkommen weiter unter (-2,0 %), die Leistung weiterhin über dem Vorkrisenniveau von 2019 (+8,9 %). Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2025/19 ein Plus in Höhe von 0,7 % bzw. 10,9 % und im Vorjahresvergleich eine Zunahme um jeweils rund 3 %.

Für das Jahr 2025 werden im **Luftverkehr** ca. 12,1 Millionen innerdeutsche Passagiere erwartet. Dies entspricht einem Wachstum von +1,0 %. Bei den Passagieren von und nach Europa werden ca. 156,0 Millionen Passagiere (+5,8 %) erwartet, wovon etwa 117,9 Millionen (+5,0 %) auf Flüge innerhalb der EU entfallen werden. Im Interkontinentalverkehr werden ca. 42,2 Millionen Passagiere (+4,5 %) erwartet.

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



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Für die mittelfristige Prognose **bis 2028** setzen wir für die privaten Konsumausgaben eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % an. Während die Zahlen der Erwerbstätigen sowie der Einwohner

insgesamt im mittelfristigen Zeitraum lediglich stagnieren (jeweils 0,1 % p.a.), wird die Zahl der Auszubildenden weiterhin leicht zunehmen (0,8 % p.a.). Hinsichtlich der **Kraftstoffpreise** gehen wir von einer Zunahme von rund 1 % p.a. aus, basierend auf steigenden CO2-Preisen bei einem gleichzeitig rückläufigen (2026) bzw. stagnierenden (2027-2028) Ölpreis. Im Jahr 2028 liegen die Kraftstoffpreise wieder auf dem Niveau von 2023 und somit rund 30 % über 2019. Real, d.h. deflationiert mit dem Verbraucherpreis, bedeutet das gegenüber 2019 eine Verteuerung um lediglich knapp 1 % insgesamt (2028/2019). Die Entwicklung des **Pkw-Bestands** in den kommenden drei Jahren wird mit +0,6 % p.a. auf dem Niveau der Vorjahre bleiben. Die Marke von 50 Mio. Pkw wird im Laufe 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 bis 2028 bei beiden Größen jeweils knapp 1 % p.a. zunehmen und somit 2028 sowohl beim Aufkommen (+0,2 %) als auch bei der Leistung (+0,7 %) das Vorpandemieniveau 2019 wieder erreicht haben.

Im **Individualverkehr** schwächt sich das jährliche Wachstum der Pkw-Fahrleistung in den Jahren 2026 bis 2028 (gegenüber 2025) auf 0,9 % p.a. ab. Das Vorkrisenniveau von rund 645 Mrd. Fzkm wird 2028 wieder erreicht bzw. überschritten. Die jährlichen mittelfristigen Veränderungsraten für die Verkehrsleistung (0,7°% p.a.) und das Aufkommen (0,6°% p.a.) sind wegen des unterschiedlich hohen Aufholpotenzials etwas geringer als bei der Fahrleistung. Im Jahr 2028 liegen schließlich sowohl die Fahrleistung (+0,2 %) als auch die Verkehrsleistung (+0,2 %) und das Verkehrsaufkommen (+0,1 %) wieder auf dem Vorkrisenniveau von 2019.

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 wird dagegen zunehmen. Die (nominalen) Kraftstoffpreise steigen bis 2028 wieder leicht an, aber ohne Verlagerungseffekte zu generieren. Auch aus der Preiserhöhung des Deutschlandtickets sind ab 2026 keine Effekte mehr zu erwarten. Ebenso laufen die letzten postpandemischen Aufholprozesse aus. Somit prognostizieren wir beim Aufkommen im Liniennahverkehr mittelfristig eine leichte Zunahme von durchschnittlich 0,7 % p.a. und für die Leistung von 0,4 % p.a. Bis 2028 liegt das Aufkommen dann nur noch 1,2 % unter Vorkrisenniveau 2019, die Leistung mit 2,5 % 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 sowie der Verteuerung des Deutschlandtickets an, für die Folgejahre hingegen nicht mehr. Somit prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum 2026 bis 2028 eine jährliche Wachstumsrate von durchschnittlich 0,3 % p.a. sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung. Der große **Abstand** zum **Vorpandemieniveau** bleibt mit rund **48 % (Aufkommen) und 41 % (Leistung)** auch mittelfristig erhalten.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der sehr langfristige Abwärtstrend von vor der Pandemie auch mittelfristig fortsetzen wird. Da es ab 2026 keine positiven Effekte aus der Verteuerung des Deutschlandtickets mehr geben wird und zudem die postpandemischen Aufholprozesse auslaufen, nehmen wir an, dass sich sowohl die Fahrtenanzahl (durchschnittlich -0,3 % p.a.) als auch die Leistung (durchschnittlich -2,9 % p.a.) im mittelfristigen Prognosezeitraum

negativ entwickeln werden. Der große Abstand zum Vorkrisenniveau 2019 bleibt auch hier mit rund 38 % (Aufkommen) und 45 % (Leistung) mittelfristig erhalten bzw. vergrößert sich sogar wieder.

Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Fahrgastaufkommen bis 2028 leicht positiv nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (durchschnittlich 0,7 % p.a.). Die Leistung hingegen stagniert. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2028 mit -1,6 % 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 2028 mit -11 % unter 2019.

In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im **Schienennahverkehr** wird die Erwerbstätigenzahl mittelfristig weiterhin stagnieren. Die Kraftstoffpreise werden wieder leicht ansteigen, jedoch ohne Verlagerungswirkung. Auch im SPNV gehen wir ab 2026 von keinen weiteren Effekten aus der Verteuerung des Deutschlandtickets aus. Positive Impulse kommen nur noch 2026 aus den letzten verbliebenen Aufholprozessen. Grundsätzlich prognostizieren wir daher für die Jahre bis 2028 für den SPNV ein ähnliches Wachstum wie in den Jahren vor der Pandemie, d.h. 2,4 % p.a. beim Aufkommen und 2,0 % p.a. bei der Leistung. Das Fahrgastaufkommen wird 2028 deutlich über dem Vorpandemiejahr 2019 liegen (rund 8 %), die Leistung wird dieses sogar um knapp ein Fünftel übertreffen (19,4 %).

Auch im **SPFV** setzen wir für 2026 keine Basiseffekte oder postpandemischen Aufholprozesse mehr an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich in den Jahren 2026 bis 2028 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 zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant, die einen dämpfenden Einfluss haben. Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für den Zeitraum 2026 bis 2028 eine jährliche Wachstumsrate von jeweils rund 2 % (Aufkommen 2,1 % p.a. Leistung 2,2 % p.a.). Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst auf +4,3 % (Aufkommen) bzw. +16,1 % (Leistung).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2028/19 ein Plus in Höhe von 8 % (Aufkommen) bzw. 18 % (Leistung). Gegenüber 2025 beläuft es sich pro Jahr auf 2,4 % (Aufkommen) bzw. 2,1 % (Leistung).

Im **Luftverkehr** wird bis zum Jahr 2028 eine Steigerung der Passagierzahlen auf rund 221,8 Millionen Passagiere erwartet, davon rund 12,7 Millionen auf innerdeutschen Verbindungen. Auf grenzüberschreitenden Verbindungen werden 209,1 Millionen Passagiere prognostiziert, darunter 162,9 Millionen Passagiere auf innereuropäischen Flügen. Eine vollständige Erholung des Personenluftverkehrs wird für das Jahr 2029 erwartet.

1 Einleitung

Intraplan Consult wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), 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 Winter 2024/25“** auf die Jahre von **2025** bis **2028**. Darüber hinaus wird auch ein Überblick über die Entwicklung im (abgelaufenen) Jahr **2024** gegeben. Dabei stellen die hierfür ausgewiesenen Werte – mit wenigen Ausnahmen – noch Schätzwerte dar.

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 2028**, 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 – wie bereits seit der Sommerprognose 2022 – für alle Jahre ab 2023 zusätzlich die – in der Regel wesentlich aussagefähigeren – Veränderungen gegenüber 2019 darzustellen, auch wenn dies eine weitere Ausweitung des Berichtsumfangs nach sich zog. Im **Güterverkehr** war dies nicht erforderlich, hier wird der Vorkrisenvergleich nur für 2028 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 und auch für 2020 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 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, bilden der Jahreswirtschaftsbericht der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) vom 29. Januar 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 des IWF vom 16. Januar 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, dadurch teilweise ausgelöste, wirtschaftliche Abschwächung in der Welt und in Deutschland hohe Prognoseunsicherheiten nach sich zogen. Nunmehr erstrecken sich die Unwägbarkeiten auf die neuerlichen geopolitischen Krisen (Nahost, Ukraine, evtl. China/Taiwan) und die Außenhandelspolitik der gegenwärtigen US-Regierung (Handelskrieg mit Europa und/oder China, vgl. Abschn. 2.1). Bei allen prognostischen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum **24.02.2025** vorlagen. Redaktionsschluss für die Texterstellung war der **28.02.2025**.

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**
  - Trotz der Ankündigungen des neuen US-Präsidenten, die EU sowie andere Länder wie insbesondere Kanada, China und Mexiko mit Zöllen zu belegen, gehen wir davon aus, dass zwischen den USA und Europa **keine Handelskriege** entstehen. Diese würden nicht nur spürbare, sondern sogar dramatische Folgen für die deutsche Wirtschaft haben. Da zum aktuellen Zeitpunkt aber weder klar ist, welche Länder von welchen Zöllen und welcher Höhe betroffen sein werden, noch wie die entsprechenden Länder ihrerseits reagieren und zudem bereits angesetzte Zölle etwa gegen Mexiko und Kanada für bestimmte Zeit ausgesetzt wurden, wären Annahmen zu etwaigen Handelskriegen und daraus entstehenden Auswirkungen auf die Wirtschaft in der EU und in Deutschland beliebig.
  - Unabhängig von einem möglichen Ausgang 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, sind Befürchtungen einer verschärften Verknappung, die zu Beginn des Kriegs 2022 geäußert worden sind, 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 die Ukraine, 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 bereits wenige Monate nach Kriegsbeginn stark abgeschwächt, allerdings blieb der (gesamte) Wanderungssaldo auch 2023 noch deutlich über dem langjährigen Durchschnitt, im Jahr 2024 hingegen nicht mehr viel über „Normalniveau“. Für 2025 ist mit einer weiteren Normalisierung zu rechnen. Im Einzelnen wird darauf in Abschnitt 2.2 eingegangen. Bei einer neuerlichen Ausweitung der militärischen Auseinandersetzungen wäre diese Prämisse jedoch nicht mehr zutreffend.
- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und in der Welt**
  - Die Perspektiven für die deutsche Wirtschaft haben sich nochmals verschlechtert. Deshalb wurden alle nationalen und internationalen Konjunkturprognosen für das Jahr 2025 abwärts revidiert auf ein nur noch sehr moderates Plus, der spürbare Aufschwung hingegen 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, o. a. Annahmen zur geopolitischen Situation. Ferner wird in den Projektionen erwartet, dass die Leitzinsen

in den USA und im Euroraum im Jahr 2025 weiter gesenkt werden, was im Fall einer anhaltend hohen Inflationsrate weniger wahrscheinlich werden würde.

- **Verkehrspolitische Annahmen**
  - Das **Deutschlandticket**, das als Nachfolger des 9-Euro-Tickets zum 1.5.2023 mit einem Preis von 49 Euro eingeführt wurde, wurde ab 1.1.2025 zu einem Preis von 58 Euro weitergeführt. Für den verbliebenen Prognosezeitraum, also bis Ende 2028, gehen wir von einer geringeren Preissteigerung (als 2025) aus. Auf Einzelheiten wird in Abschnitt 2.5, auf die (spürbaren) verkehrlichen Auswirkungen in den Abschnitten 4.3 und 4.4 eingegangen.
  - Die sog. „**CO_2-Bepreisung**“ wird nach der aktuellen, zuletzt im Januar 2024 modifizierten, Beschlusslage fortgeführt (vgl. Abschnitt 2.5).
  - Da bezüglich der ab Dezember 2024 geplanten **Trassenpreiserhöhung** im Schienenverkehr zum einen noch Klagen anhängig sind, zum anderen noch keine finalen Entscheidungen zu möglichen Erhöhungen der entsprechenden Förderungen von Seiten des BMDV 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**
  - Die **Wasserstände** sind im Jahr 2024 wie schon 2023 für die Binnenschifffahrt kaum behindernd. Für die Jahre ab 2025 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. Wir gehen davon aus, dass sich diese Situation in den Prognosejahren nicht wiederholen wird, sich im Jahr 2025 somit entsprechende Basiseffekte zeigen werden.
  - Die negativen Auswirkungen aufgrund des gegenwärtigen Zustandes der Schieneninfrastruktur auf den Eisenbahnbetrieb im **Schienenfernverkehr** bleiben bestehen.

Hinsichtlich der **Risikoabschätzung** wird in nahezu allen nationalen und internationalen Konjunkturprognosen festgehalten, dass die **Abwärtsrisiken** nach wie vor weitaus **überwiegen**. Dabei werden vor allem die o. a. **geopolitischen Spannungen** und die möglichen Folgen von Handelskriegen sowie zunehmendem Protektionismus genannt. Im Vergleich dazu haben sich die Risiken hinsichtlich der **Energieversorgung** der deutschen Wirtschaft deutlich vermindert. Auch das Risiko, dass sich der **Inflationsprozess** als hartnäckiger herausstellt als angenommen, so dass die Zentralbanken der großen Wirtschaftsräume ihre restriktive Geldpolitik länger aufrechterhalten müssten, hat sich reduziert.

2.2 Demographische Leitdaten

Die demographischen Leitdaten können die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs grundsätzlich in einem gewissen Ausmaß beeinflussen. 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. Aktuell werden noch fast alle veröffentlichten demographischen Daten auf den **Zensus 2011** bezogen. Jedoch wurde im Rahmen des aktuellen **Zensus 2022** mit Stichtag 15. Mai 2022 bereits die Bevölkerungszahl insgesamt um etwa 1,4 Millionen Personen von rund 84,1 Millionen (Ergebnis der bisherigen Bevölkerungsfortschreibung zum Stichtag 30.06.2022) auf rund 82,7 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner angepasst, wie von Destatis im Rahmen einer Pressekonferenz am 25. Juni 2024 bekannt gegeben wurde[1]. Die amtliche Statistik wird alle neuen Bevölkerungszahlen auf Basis des Zensus 2022 sukzessive bereitstellen. Da aktuell jedoch weder die für die Gleitende Mittelfristprognose relevanten Bevölkerungszahlen nach Altersklassen noch die nötigen Bevölkerungsrückrechnungen und -vorausberechnungen auf Basis des Zensus 2022 vorliegen, werden wir uns zunächst noch auf Bevölkerungszahlen beziehen, die auf dem Zensus 2011 beruhen, bis alle benötigten Daten auf Basis des neuen Zensus verfügbar sind.

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 84,36 Mio. um **1,3 %** über dem Vorjahresstand (83,24 Mio.). 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 (0,6 Mio. bzw. 0,7 %).

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 knapp 0,7 Mio. Personen. Dennoch stellt dies – nach 2022 und 2015 – immer noch den dritthöchsten Wert seit 1992 dar. Allein der Saldo mit der Ukraine nahm von 0,96 auf 0,12 Mio. ab.[2] Gleichzeitig lag das Geburtendefizit (Differenz zwischen Geburten und Sterbefällen) mit über 335.000 auf einem neuen Höchststand. Die Einwohnerzahl lag am Jahresende 2023 mit 84,67 Mio. um **0,4 %** über dem Vorjahresstand. Im Jahresdurchschnittsvergleich ist die Zunahme jedoch – vice versa zu 2022 – deutlich höher (0,7 Mio. bzw. 0,9 %). Rückwanderungen in die Ukraine haben offensichtlich noch nicht in größerem Umfang stattgefunden.

In den Monaten Januar bis Juni **2024** lag der Wanderungssaldo rund 25 % unter Vorjahr und schwächte sich in den Monaten Juli bis Oktober nochmals deutlich ab, so dass die Nettozuwanderung 2024 jene des Vorjahres um mindestens 34 % unterschreitet. Dies ist auf einen Rückgang der Nettozuwanderung aus Syrien, Afghanistan, der Türkei sowie aus EU-Staaten

---

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

2 Statistisches Bundesamt, Nettozuwanderung von 121 000 Menschen aus der Ukraine im Jahr 2023, Pressemitteilung 065/24 vom 22.02.2024, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/02/PD24_065_12411.html

zurückzuführen. Für das gesamte Jahr 2024 wird der Wanderungssaldo mit rund 0,4 Mio. angegeben. Bei einem Geburtendefizit von weiterhin über 300.000 wird die Einwohnerzahl somit am Jahresende 2024 nur noch um 100.000 über dem Vorjahresstand liegen.[3] Im Jahresdurchschnittsvergleich ist die Zunahme erneut etwas höher (0,2 Mio. bzw. 0,2 %). Bezogen auf den neuen Zensus 2022 lebten zum Jahresende 2024 knapp 83,6 Mio. Menschen in Deutschland.

Die Entwicklung in den Jahren **2025 bis 2028** hängt unter anderem davon ab, ob es zu **Rückwanderungen** in die Ukraine kommen wird, unabhängig davon, ob diese durch ein mögliches Ende der Kriegshandlungen oder durch Rückholbemühungen von Seiten der Regierung hervorgerufen werden.[4] In der jüngsten 15. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (KBV) des Statistischen Bundesamts vom Dezember 2022, die also schon unter Berücksichtigung des Ukraine-Kriegs erstellt wurde, wurden für den Wanderungssaldo des Prognosezeitraums der vorliegenden Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose 2025 - 2028 im Durchschnitt 231.000 (Var. 1), 363.000 (Var. 2) bzw. 494.000 (Var. 3) Personen erwartet.[5] Auch dies verdeutlicht den hohen derzeitigen Unsicherheitsbereich. Der für 2024 geschätzte Wert (0,4 Mio., s. o.) liegt mittlerweile wieder deutlich näher an Variante 2 als an Variante 3, weshalb wir für die Prognosejahre 2025 bis 2028 den Wanderungssaldo aus Variante 2 herangezogen haben. Damit liegt der Wanderungssaldo in den nächsten Jahren weiter über dem Defizit aus der natürlichen Bewegung, das seit 2022 bei mehr als 300.000 liegt. Somit nimmt die Einwohnerzahl nach wie vor zu, und zwar (im Jahresdurchschnittsvergleich) um 0,1 Mio. p.a. und somit deutlich schwächer als 2022 und 2023. Insgesamt liegt die Einwohnerzahl (im Jahresdurchschnitt) im Jahr **2028** mit 85,1 Mio.um 0,4 Mio. über dem Stand von 2024 und um rund 2 Mio. bzw. 2,4 % über demjenigen von 2019 (vgl. Tab. R-1, jeweils bezogen auf den Zensus 2011).

Tabelle R - 1: Demographische Leitdaten

	Mio. Personen								Veränderung in %					
									p.a.					Insg.
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2028	22/21	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Einwohner[1)]	83,09	83,16	83,20	83,80	84,51	84,70	84,80	85,13	0,7	0,9	0,2	0,1	0,1	2,4
- üb. 18 Jahre[1)]	69,46	69,45	69,39	69,74	70,24	70,39	70,44	70,57	0,5	0,7	0,2	0,1	0,1	1,6
Auszubildende[2)]	13,64	13,66	13,68	13,78	13,91	14,04	14,20	14,53	0,7	0,9	0,9	1,2	0,8	6,5

1) Jahresdurchschnitt, auf Basis des Zensus 2011
2) Schüler und Studenten, Mittelw ert der Schuljahre bzw . Wintersemester t-1/ t und t/t+1

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre verhält sich grundsätzlich 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

---

3 Statistisches Bundesamt, Bevölkerung im Jahr 2024 um 100 000 Menschen gewachsen, Pressemitteilung 030/2025 vom 23.01.2025
Bevölkerung im Jahr 2024 um 100 000 Menschen gewachsen - Statistisches Bundesamt

4 https://www.zdf.de/nachrichten/politik/ausland/personalmangel-deutschland-fluechtlinge-ukraine-krieg-russland-100.html

5 Statistisches Bundesamt, 15. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung – Deutschland, Statistischer Bericht, Wiesbaden, 02. Dezember 2022.

Entwicklung wieder angleichen. Wir haben auch hier die Variante 2 der 15. KBV verwendet. Im Ergebnis entspricht die Veränderungsrate in den Jahren 2025 bis 2028 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, wie schon in den letzten Monaten des vorangegangenen Schuljahres, eine erhebliche Zahl von Kindern aus der Ukraine in den deutschen Schulunterricht zu integrieren, die sich zuletzt (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. Für die Folgejahre haben wir die Werte aus der letzten Vorausberechnung der KMK vom November 2024 übernommen: somit schwächt sich die jährliche Wachstumsrate von 1,5% in 2024 auf 0,8% im Jahr 2028 ab.[9] 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.[10] 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.[11] Dazu trägt die demographische Entwicklung, d.h. die abnehmende Besetzung der entsprechenden Altersstufen, bei. Zudem ist die Zahl der aus dem Ausland nach Deutschland kommenden Studienanfänger in den Jahren 2020 und 2021 pandemiebedingt stark gesunken. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts wurde der Rückgang der Studierendenzahlen im Wintersemester 2024/25 zunächst gestoppt (+ 0,1% gegenüber Wintersemester 2023/24).[12] Im Prognosezeitraum bis 2028 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,

---

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

10 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

11 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,

12 Statistisches Bundesamt, Wintersemester 2024/2025: Studierendenzahl weitgehend unverändert zum Vorjahr, Pressemitteilung 447/2024 vom 28.11.2024 https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/11/PD24_447_21.html

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 2028 um 0,6 % p.a. abnehmen.[13]

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 aller Auszubildenden weiterhin zunimmt, und zwar im Jahr 2024 um 0,9 % und anschließend um 1,2 % bzw. 0,8 % (vgl. Tab. R-1). Somit wächst die Zahl aller Auszubildenden im Prognosezeitraum stärker als die Einwohnerzahl. Damit liegt sie im Jahr 2028 mit 14,5 Mio.um 0,9 Mio. oder immerhin 6,5 % 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.

13 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 ein Wachstum um 3,3 % trotz diverser negativer Faktoren wie dem Angriffskrieg Russlands auf die Ukraine, steigender Energiepreise und einer restriktiven Geldpolitik erreicht. Das Wachstum übertrifft auch 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.

Im Jahr **2024** hat sich das weltweite Wirtschaftswachstum bei 3,2 °% stabilisiert. Risikofaktoren wie die hohe Inflation und die Energiepreise haben sich verringert. Der Welthandel hat sich im Jahr 2024 von der annähernden Stagnation in 2023 erholt[14]. Die internationalen Institutionen sind sich einig, dass die Weltwirtschaft wächst, aber auch, dass die Unterschiede zwischen den Regionen zunehmen. Das Wachstum im **Euroraum** bleibt hinter dem Wachstum in anderen Regionen der Welt zurück, hat sich aber im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert. In den **USA** wurde es durch den privaten und den öffentlichen Konsum sowie durch die hohe Produktivität weiter angetrieben. In **China** wurde die Dynamik aufgrund des schwächelnden Binnenmarktes und der Krise im Immobiliensektor gebremst.

Tabelle R - 2: Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung in %							
	p.a.							Insg.
	20/19	21/20	22/21	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Welthandel[1)]	-7,9	10,7	5,6	0,7	3,4	3,3	3,3	19,6
BIP								
Welt	-3,1	6,3	3,0	3,3	3,2	3,3	3,1	20,5
Euroraum	-6,3	5,3	3,4	0,4	0,8	1,0	1,2	5,5
USA	-3,4	5,9	1,9	2,9	2,8	2,7	2,1	15,6
Japan	-4,6	2,2	1,0	1,5	-0,2	1,1	0,5	1,4
China	2,2	8,4	3,0	5,2	4,8	4,6	3,3	35,9
Indien	-6,6	9,1	7,0	8,2	6,5	6,5	6,5	42,5

1) In der Definition des IWF

Quelle: Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2024

Im Jahr **2025** deuten die Perspektiven auf weiteres stabiles Wachstum hin. Der IWF erwartet in seiner Publikation vom 17. Januar 2025 ein Weltwirtschaftswachstum von 3,3 °%[15]. Die bisherigen Prognosen gehen davon aus, dass dieses Niveau bis **2028** annähernd beibehalten wird. Dieser Wert liegt unter der langjährigen Wachstumsrate zwischen 2000 und 2019 von 3,7 °%[16]. In den **USA** prognostiziert der IWF für **2025** ein Wachstum von 2,7 °%. Das ist eine Erhöhung von 0,5 °% gegenüber der Herbstprognose. Im **Euroraum** tendieren die Wachstumsperspektiven zu

14 In der Definition des IWF (Waren und Dienstleistungen).

15 Die Daten der letzten Aktualisierung des IWF decken nur den Zeitraum bis 2026 ab. Die Daten für 2028 stammen aus dem vollständigen Economic Outlook, der im Oktober 2024 veröffentlicht wurde.

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

einem Wert von circa 1 °% in den kommenden Jahren. Die Prognose für China ist mit 4,6 °% verglichen mit den anderen Räumen hoch, aber geringer als in den Vorjahren. Der Welthandel ist mit dem Wirtschaftswachstum gekoppelt und wird voraussichtlich ebenfalls um 3,3 °% ab 2025 wachsen. Diese Entwicklung steht unter dem Vorbehalt der Entstehung von Handelsbeschränkungen und der Entfremdung zwischen den geopolitischen Blöcken sowie den Unsicherheiten in Bezug auf die Handelspolitik der USA und die angekündigte Einführung von Zöllen.

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der Gleitenden Mittelfristprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des **BMWK** zu Grunde gelegt. Die vorliegende Winterprognose basiert auf dem mittelfristigen **Jahreswirtschaftsbericht** des BMWK vom 29. Januar 2025,[17] der als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt und in dem die Entwicklung im begonnenen Jahr prognostiziert wird, sowie der darauf aufbauenden **mittelfristigen Projektion** des BMWK bis zum Jahr 2028.

In Deutschland wurde im Jahr **2024** deutlich, dass die niedrige Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft nicht nur auf konjunkturelle Probleme zurückzuführen ist. Vielmehr haben, wie es in der o.a. Gemeinschaftsdiagnose (GD) formuliert wurde, „die Dekarbonisierung, die Digitalisierung, der demografische Wandel und wohl auch der stärkere Wettbewerb mit Unternehmen aus China (…) strukturelle Anpassungsprozesse in Deutschland ausgelöst, die die Wachstumsaussichten für die deutsche Wirtschaft dämpfen“[18]

Das reale **BIP** ist im Jahr **2024** gemäß den letzten derzeitigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 0,2 % geschrumpft (vgl. Tab. R-3).[19] Damit befindet sich die Wirtschaft im zweiten Jahr der Rezession. Dennoch wird derzeit für das Jahr **2025** übereinstimmend mit einem leichten Wachstum der Wirtschaftsleistung gerechnet (BMWK: +0,3°%; Durchschnitt der deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute: +0,4°%). Dieses moderate Wachstum spiegelt die Komplexität der aktuellen Wirtschaftslage wider. Diese ist bedingt durch die gegenwärtige Unsicherheit hinsichtlich der künftigen Wirtschaftspolitik Deutschlands, der EU sowie der USA. Zudem hat die deutsche Industrie aus mehreren Gründen an Wettbewerbsfähigkeit verloren. Mittelfristig wird sich das Wachstum laut BMWK auf 1,0 % p.a. für die Jahre 2026 bis 2028 erholen. Das bedeutet, dass das deutsche BIP im Jahr **2028** um insgesamt 3,7°% über dem Vorkrisenniveau 2019 liegen wird.

Die **Inflationsrate** hat sich im Jahr 2024 zwar gegenüber 2022 (6,9 %) und 2023 (5,9°%) etwas abgeschwächt, lag aber mit 2,2 % immer noch im oberen Bereich der Werte, die seit der Vereinigung Deutschlands 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 Inflation in Deutschland das von der Europäische Zentralbank gewünschte Ziel von 2°% erneut annähernd erreicht. Diese Inflationsrate wird gemäß BMWK bis **2028** konstant bleiben. Risiken bestehen jedoch weiterhin bei den Energiepreisen auf Grund der Konflikte im Nahen Osten und

---

17 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Jahreswirtschaftsbericht 2025, Berlin, Januar 2025. Pressemitteilung vom 29.01.2025, https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2025/20250129-jahreswirtschaftsbericht-2025.html

18 Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, Gemeinschaftsdiagnose #2/2024 vom 26.09.2024, S. 3.

19 Statistisches Bundesamt, Bruttoinlandsprodukt: Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 2. Quartal 2024, Pressemitteilung 325/24 vom 27.08.2024, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/08/PD24_325_811.html

der Unsicherheit in Bezug auf die US-Handelspolitik. Die Verbraucherpreise in Deutschland werden 2028 um 30 % höher liegen als 2019.

Die **privaten Konsumausgaben** wurden 2023 durch die anhaltenden inflationsbedingten Kaufkraftverluste und – damit zusammenhängend – das historisch niedrige Konsumklima erheblich gebremst. Sie sind um 0,4°% geschrumpft. Im Jahr **2024** wurde ein Wachstum verzeichnet (0,3 °%), das jedoch unter den Erwartungen zu Jahresbeginn lag (ursprünglich 1°% in der Winterprognose 2024). Allerdings sind die kaufkraftbedingten Einkommensverluste des Jahres 2022 mittlerweile ausgeglichen worden. Die reduzierten Erwartungen für die Konsumausgaben sind darauf zurückzuführen, dass die Verbraucher trotz der steigenden Einkommen und der rückläufigen Inflation nicht ihre Ausgaben, sondern ihre Ersparnisse erhöhen. Die Sparquote, die während der Pandemie (ungeplant) auf über 20 % gestiegen ist, sich anschließend aber wieder normalisiert hat, ist nunmehr seit einem Jahr wieder auf zuletzt 11°% gestiegen[20]. Die auch 2024 noch anhaltende wirtschaftspolitische Unsicherheit dürfte eine Triebkraft für diese erhöhte Sparneigung der privaten Haushalte sein. Im Jahr **2025** prognostiziert das BMWK einen leichten Anstieg der privaten Konsumausgaben um 0,5 °% gegenüber Vorjahr. Dies spiegelt das weiterhin vorsichtige Verbraucherverhalten in einem Klima der Instabilität wider. Die deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute prognostizieren für die Entwicklung des privaten Konsums in 2025 unterschiedliche Szenarien, die von Stagnation bis maximal 0,8 °% reichen. Der Durchschnitt von 0,5°% entspricht der Erwartung des BMWK. Für die mittelfristige Entwicklung erwartet das BMWK ein Wachstum von 1,0 °% p.a.. Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2028 um 4,1 % übertroffen

Tabelle R - 3: Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Bruttoinlandspr.[1)]	104,3	100,0	105,1	104,8	104,6	104,9	108,1	-0,3	-0,2	0,3	1,0	3,7
Priv. Konsum[1)2)]	107,2	100,0	108,0	107,6	108,0	108,5	111,6	-0,4	0,3	0,5	1,0	4,1
Ausrüstungsinv.[1)]	113,1	100,0	108,2	107,3	101,4	102,4	110,3	-0,8	-5,5	1,1	2,5	-2,5
Exporte[1)]	110,5	100,0	113,3	113,0	112,1	111,8	119,2	-0,3	-0,8	-0,3	2,2	7,9
Importe[1)]	108,8	100,0	116,6	115,9	116,1	118,3	127,4	-0,6	0,2	1,9	2,5	17,0
Erwerbstätige[3)]	45,29	44,97	45,67	46,01	46,09	46,07	46,25	0,7	0,2	0,0	0,1	2,1
Verbraucherpr.[4)]	99,5	100,0	110,2	116,7	119,3	122,0	129,3	5,9	2,2	2,2	2,0	30,0

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

Im Jahr 2023 sind die **Ausrüstungsinvestitionen** leicht (-0,8 %) zurückgegangen. Allerdings unterscheidet sich dieses Ergebnis der sog. „Generalrevision“ der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung einschließlich der Umstellung auf das Referenzjahr 2020 aus dem Sommer 2024[21]

20 Projektgruppe Gemeinschaftsdiagnose, Gemeinschaftsdiagnose #2/2024 vom 26.09.2024, S. 33.
21 Statistisches Bundesamt, Hintergrundpapier zur Generalrevision 2024 der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen für Deutschland, https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Volkswirtschaftliche-Gesamtrechnungen-Inlandsprodukt/Methoden/hintergrundpapier-vgr-revision-2024.pdf

deutlich von dem vorher ausgewiesenen Plus von 3 %. Im Jahr **2024** sind die Ausrüstungsinvestitionen stark zurückgegangen. „Neben den eingetrübten Absatzerwartungen, dem schwachen außenwirtschaftlichen Umfeld und den nach wie vor ungünstigen Finanzierungsbedingungen bremst vor allem die hohe wirtschaftspolitische Unsicherheit die Investitionstätigkeit“.[22] Die Kapazitätsauslastung in der Industrie war historisch niedrig und ließ keine weiteren Impulse für die Investitionen erwarten. Für das gesamte Jahr 2024 ergab sich ein kräftiges Minus von 5,5°%, das leicht besser ist als die vorherige Erwartung (Herbstprojektionen: BMWK -6,8 %). Im Prognosezeitraum dürften die Investitionen wieder etwas ausgeweitet werden. Denn die Geldpolitik wird immer weniger restriktiv wirken und eine konjunkturelle Belebung in den europäischen Nachbarländern dürfte weitere Anreize liefern. Allerdings wird die vom BMWK erwartete Erholung im Jahr **2025** mit 1,1°% noch sehr moderat ausfallen (Mittelwert der Institute: 0,7 %). Für die Folgejahre bis **2028** sollte der Zuwachs deutlicher ausfallen (BMWK: 2,5 %). Dennoch wird das Vorkrisenniveau 2019 auch im Jahr 2028 noch um 2,5°% unterschritten.

Die deutschen **Exporte**, die zu den wachstumsstärksten Größen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung gehören, sind im Jahr **2023** etwas gesunken (-0,3 %). Hier zeigt sich die, bereits erwähnte, wegbrechende Dynamik des Welthandels. Im Jahr **2024** gab es keine Erholung, sondern ebenfalls einen Rückgang von 0,8 °%. Die Gründe dafür sind strukturelle Veränderungen, hohe Energiekosten und die Verminderung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit sowie „Chinas Aufstieg in der Wertschöpfungskette“[23]. Für **2025** sind die Perspektiven noch nicht positiv, das BMWK rechnet mit einem weniger starken Rückgang als im Vorjahr (-0,3°%, Institute: 0,0 %). Dies erfolgt trotz der Erholung der Eurozone, die der wichtigste Absatzmarkt für deutsche Exporte ist. Jedoch führen „die strukturellen Herausforderungen im deutschen Verarbeitenden Gewerbe zu einer im Vergleich zum Welthandel deutlich schwächeren Expansionsdynamik“.[24] Für die Jahre bis **2028** wird ein jährliches Wachstum von 2,2 °% angenommen. Mit diesem Wachstum wird 2028 das Niveau von 2019 um knapp 8°% übertroffen.

Auch die **Importe** sind im Jahr **2023** leicht gesunken (-0,6 %), wofür vor allem die schwache binnenwirtschaftliche Nachfrage verantwortlich war. Im Jahr **2024** stiegen sie um 0,2°%, also deutlich geringer als in unserer letzten Prognose erwartet, die sich auf die damals aktuelle BMKW-Projektion (-1,2 %) und die Gemeinschaftsdiagnose (-1,0 %) stützte. Ab 2025 steigen die Importe mit der Belebung der inländischen Produktion wieder an (BMWK: 1,9 %, Institute: 1,4 %). Für die Jahre bis 2028 wird ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 2,5 % prognostiziert. Damit wird der Wert von 2019 um 17 % überschritten. Das stellt das höchste Plus aller gesamtwirtschaftlichen Verwendungsaggregate dar und unterstreicht – zusammen mit der o.a. Zunahme der Exporte – die grundsätzliche Dynamik des gesamten Außenhandels. Diese Dynamik ist wiederum eine maßgebliche Triebfeder des Güterverkehrs.

Die (durchschnittliche jährliche) Zahl der **Erwerbstätigen** hat im Jahr 2023 um 0,7°% zugenommen. Generell folgt sie der inländischen Produktion mit einer gewissen Zeitverzögerung, so dass im Jahr 2023 noch die Entwicklung der Vorjahre überwog. Die Abschwächung der Produktion in den Jahren 2023 und 2024 hat erst mit Verzögerung Auswirkungen auf die Erwerbstätigenzahl. So ist der Beschäftigungsaufbau 2024 mit +0,2 % noch moderat. Im Jahr **2025** und auch in den Folgejahren bis 2028 wird der Arbeitsmarkt stagnieren. Während 2025 noch die konjunkturelle

22 Gemeinschaftsdiagnose, a.a.O., S. 46

23 Bundes Ministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Jahreswirtschaftsbericht 2025, Berlin, Januar 2025, S. 8.

24 Gemeinschaftsdiagnose, a.a.O., S. 45

Abschwächung der Jahre 2023 und 2024 nachwirkt, sind in den Jahren 2026 bis 2028 die Gründe im demografischen Wandel, d. h. dem Ausscheiden der Baby-Boomer-Generation und zum anderen im Rückgang des Anteils der Personen im erwerbsfähigen Alter zu finden. Im Vergleich zu 2019 wird es im Jahr 2028 nur 2,1°% mehr Erwerbstätige geben, während die gesamte Bevölkerung in diesem Zeitraum um 2,4°% zunimmt (vgl. vorheriges Kapitel).

2.4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

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

Bauwirtschaft

Vor der Analyse der Baukonjunktur ist auf eine **statistische Umstellung** der Produktionsindices 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 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, gemessen an diesem Index, zeigte in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts eine – im sehr langfristigen Vergleich – ungewöhnliche Dynamik (5,8 % p.a., 2020/15). Sie wurde vor allem im Wohnungsbau von den damals historisch niedrigen Hypothekenzinsen, dem hohen Bedarf und nicht zuletzt den als wenig attraktiv empfundenen anderen Formen der Kapitalanlage angeregt. Bereits im Jahr **2021** hat diese Dynamik der **Bauproduktion** stark nachgelassen und fiel auf 1,1 %. Hier haben zum einen die auch hier zu beobachtenden gravierenden Materialengpässe und zum anderen der kräftige Preisanstieg für Bauleistungen den Anstieg spürbar gedämpft. Im Jahr **2022** haben sich die Kapazitätsengpasse durch den Mangel an Material und an Fachkräften weiter verschärft. Zusammen mit den gestiegenen Energiepreisen führte das zu starken Preissteigerungen.[25] Hinzu kam der kräftige Anstieg des Zinsniveaus. Aus allen diesen Gründen ist die Bauproduktion um 1,1 % gesunken. Im Jahr **2023** haben sich die Baupreise zwar etwas vermindert, blieben aber auf hohem Niveau.[26] Zudem bremsten der Arbeitskräftemangel, die gesunkenen Realeinkommen der privaten Haushalte sowie das abgekühlte allgemeine Investitionsklima. Deshalb hat sich die Abwärtsbewegung der **Bauproduktion** im Jahr 2023 verstärkt (-2,9 %).[27] Dazu trug bei, dass die Witterungsverhältnisse am Jahresanfang zwar ähnlich mild waren wie im Jahr 2022, aber keinen zusätzlichen Impuls ausgelöst haben.

Im Jahr **2024** hat sich der Preisauftrieb abgeschwächt, aber im Vergleich zum Vorpandemieniveau sind die Preise immer noch hoch.[28] Auch die Finanzierungskosten verharrten im Vergleich zur zweiten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts auf einem hohen Level, auch wenn sich ein Rückgang der Bauzinsen abgezeichnet hat. Lediglich die Realeinkommen der privaten Haushalte haben bei einer sinkenden gesamten Inflationsrate nicht weiter ab-, sondern wieder etwas zugenommen. Die Daten zu den Baugenehmigungen zeigen, dass der Wohnungsbau im Jahr 2024 das dritte

---

25 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

26 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

27 Genesis-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.

28 https://www.dashboard-deutschland.de/indicator/data_bau_bauleistungspreise?mtm_campaign=dd-social-sharing. Genesis Tabelle 61261-0001

Jahr in Folge schrumpfte (-5 %). Der gewerbliche Bau ist ebenfalls nochmals spürbar gesunken (-3 %), was vom stagnierenden öffentlichen Bau lediglich etwas abgeschwächt wird. Zusammen sind die Bauinvestitionen gemäß den ersten Angaben von Destatis um 3,5 % geschrumpft und damit im ähnlichen Ausmaß wie im Vorjahr (-3,4 %). Die Witterungsverhältnisse im Januar waren weit weniger mild als 2023 und haben diesmal spürbar gedämpft (-12 %). Dies bleibt im Jahresergebnis sichtbar. Im gesamten Jahr ist die **Bauproduktion** um -2,8 % gesunken (2023: -2,9 %. Dies ist spürbar niedriger als in der Winterprognose vom März 2024 erwartet (-0,7 %). In der Sommerprognose 2024 (-3,0 %) wurde der nochmalige Abschwung dagegen schon antizipiert.

Damit sollte nach übereinstimmender Meinung die Talsohle fast erreicht sein. Im Jahr **2025** sollten sowohl der Wirtschafts- als auch der Wohnungsbau deutlich schwächer sinken, zumal sich der Preisauftrieb abschwächen und die Bedarfe unverändert hoch bleiben sollten. Zusammen wird ein nur noch leichter Rückgang der **Bauinvestitionen** um 0,6% erwartet (BMWK, zum Vergleich: Institute im Dezember: -1,0 %). Für die Jahre **2026 bis 2028** schließlich wird vom BMWK ein jährlicher Anstieg um 1,5 % p.a. vorausgeschätzt. Die **Produktion** in der o. a. Definition weist eine ähnliche Differenz zu den Investitionen in den letzten zehn Jahren (rund zwei Prozentpunkte) auf wie die des (früher verwendeten) Bauhauptgewerbes. Allerdings war die Abweichung in Zeiten einer deutlich sinkenden Produktion geringer (2023/24: 0,6 Punkte) als bei einem Anstieg (2021/13: 3,3 Punkte). Deshalb haben wir den Zuschlag auf die Veränderung der Investitionen auch für die beiden Prognosejahre abgesenkt. Somit wird die Bauproduktion im Jahr **2025** annähernd stagnieren (-0,1 %), in den Jahren bis **2028** ist eine Erholung zu erwarten (2,5 % p.a.). Damit wird der Vorkrisenwert von 2019 im Jahr 2028 um rund 7,5 % übertroffen (vgl. Tab. 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 war, wird im Jahr 2028 um 12 % überschritten.

Industrie

Die Industrieproduktion, die eine erhebliche Bedeutung für die Entwicklung des Güterverkehrs besitzt und in hohem Maße auf Investitionsgüter ausgerichtet ist, war in den Jahren 2019 und 2020 aufgrund des damals massiv verschlechterten außenwirtschaftlichen Umfelds und der anschließenden Corona-Krise um insgesamt 12 % gesunken. Im Jahr 2021 wurde dies mit einem Plus von 5 % bei weitem nicht ausgeglichen. Hier wurde die Industrie von den weltweiten Lieferengpässen mehr und mehr getroffen. Im Jahr **2022** ist der Aufholprozess vollends zum Stillstand gekommen. Zum einen haben sich die Lieferengpässe langsamer aufgelöst als erwartet. Noch wichtiger war der Preisanstieg für Energierohstoffe, der die Produktion in energieintensiven Industriezweigen stark gebremst hat.[29] In der gesamten Industrie nahm diese leicht ab (-0,2 %). Im Jahr **2023** hat sich der Vorproduktmangel zwar entspannt. Jedoch führten die weltweite Konjunkturabschwächung und das nach wie vor hohe Energiepreisniveau mit seinen Folgen für die energieintensiven Wirtschaftszweige zu einem nochmaligen Rückgang der Industrieproduktion (-1,2 %, vgl. Tab. R-4). In den bedeutenden Zweigen reichte die Bandbreite von -13 % (Chemische Industrie, ohne Pharma) bis zu +11 % (Fahrzeugbau).

---

29 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

Im Jahr **2024** blieb das Verarbeitende Gewerbe maßgeblich für die gesamtwirtschaftliche Schwäche, die sowohl konjunkturelle als auch strukturelle Gründe hat (vgl. Abschn. 2.3). Die Lage der Industrie hat sich seit der Sommerprognose 2024 nochmals deutlich verschlechtert. Die saison- und kalenderbereinigte Produktion erreichte im Dezember 2024 den tiefsten Stand seit dem Einbruch zu Beginn der Corona-Krise im Mai 2020[30]. Im gesamten Jahr verzeichnete sie ein Minus von 4,9 %. Deutliche Rückgänge gab es für den Maschinenbau (-5,9 %) und den Fahrzeugbau (- 8,2°%). Lediglich die Chemieindustrie (+3,1 %) erholte sich von einem sehr gedrückten Niveau (2023/21: -21 %). Wie beim Bau wird unsere Annahme zur gesamten Industrieproduktion aus der Winterprognose vom März 2024 (ebenfalls -0,7 %) spürbar unterschritten, diejenige aus der Sommerprognose 2024 (-4 %) dagegen annähernd erreicht.

Für das Jahr **2025** sind die Aussichten für die Industrie nach wie vor negativ, „was vor allem Ausdruck von Produktionsverlagerungen ins Ausland ist“[31]. Jedoch scheint die Talsohle der Produktion durchschritten zu sein. Bis zum Jahr **2028** ist in eine leichte Erholung zu erwarten. Die Verbesserung wird vor allem mit einer Belebung der Konjunktur im europäischen Ausland begründet, was allerdings beides mit großer Unsicherheit behaftet ist. In denjenigen Konjunkturprognosen der Institute vom Dezember 2024, in denen die Bruttowertschöpfung der Industrie Gegenstand ist, wurde für 2025 im Mittel ein Minus um 1,6 % erwartet, das im Jahr 2026 in eine Erholung (1,2 %) umschlagen sollte. Diese Größe enthält auch Dienstleistungsaktivitäten wie Forschungsleistungen und entwickelt sich daher günstiger als die Produktion, für 2024 lag der Rückgang bei -3,1 %. 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 (-2,6 %) ab, dann im dritten Jahr in Folge. Mit dem gleichen Ansatz ergibt sich für 2026 eine leichte Erholung, die wir bis **2028** fortgeschrieben haben (0,6 % p.a.). Damit wird im Jahr 2028 der Vorkrisenstand aus dem Jahr 2019 um beachtliche 11 % 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 im Maschinenbau sogar gestiegen ist, und auch höher als in der gesamten Industrie. Mögliche Gründe für die Divergenz sind 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 diejenige in anderen Ländern.

Im Jahr **2024** ist die Rohstahlproduktion um rund 5 % gestiegen, was unsere Annahme in der Sommerprognose genau bestätigt. Dennoch liegt die Produktion mit 37,2 Millionen Tonnen Rohstahl zum dritten Mal in Folge unter der Marke von 40 Millionen Tonnen. Hohe Energiekosten

---

30 Statistisches Bundesamt, Produktion im Dezember 2024: -2,4 % zum Vormonat, Pressemitteilung 049/25 vom 07.02.2025, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/02/PD25_049_421.html

31 ifo Institut, ifo Konjunkturprognose Winter 2024: Deutsche Wirtschaft am Scheideweg, ifo Schnelldienst, 77/2024, S. 25.

beeinträchtigen die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie, während die Einfuhren von billigem Stahl zugenommen haben.[32] Erneut läuft dies entgegen der Produktion des Maschinen- und des Fahrzeugbaus, diesmal allerdings in die andere Richtung. Damit ist die Stahlerzeugung eine der wenigen Größen, für die aus derzeitiger Sicht eine günstigere Entwicklung anzunehmen ist als in der Winterprognose 2023/24 (+3 %).

Tabelle R - 4: Branchenwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Bauproduktion[1)]	93,6	98,9	99,0	96,1	93,4	93,3	100,6	-2,9	-2,8	-0,1	2,5	7,5
Industrieprod.[2)]	104,7	95,0	99,8	98,6	93,8	91,4	93,0	-1,2	-4,9	-2,6	0,6	-11,2
Rohstahlprod[3)]	39,7	35,7	36,7	35,4	37,2	37,2	36,8	-3,7	5,2	0,0	-0,4	-7,4
Steinkohleabs.[3)4]	39,6	34,7	41,8	31,4	27,9	26,2	19,8	-24,8	-11,0	-6,4	-8,9	-50,0
Mineralölpr.abs.[3]	102,9	93,7	93,3	88,4	87,8	87,0	85,4	-5,2	-0,8	-0,9	-0,6	-17,0

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

Die Aussichten für **2025** stehen einerseits im Zeichen des anzunehmenden Anstiegs der Produktion der wichtigsten Stahlverbraucher, andererseits der anhaltenden Schwäche der gesamten Industrie. Dem stehen allerdings erneut Effizienzgewinne und wohl auch weitere dämpfende Einflüsse vom Außenhandel mit Stahlprodukten gegenüber. Saldiert nehmen wir eine Stagnation auf dem niedrigen Niveau des abgelaufenen Jahres an. Die Perspektiven bis **2028** werden einerseits von der konjunkturellen Aufwärtsbewegung, die auch auf die Stahlverbraucher ausstrahlen sollte, und andererseits von weiterhin zunehmen Importüberschüssen geprägt. Deshalb ist mit einem jährlichen Minus von 0,4 % zu rechnen. In absoluten Mengen entspricht das einer Rohstahlproduktion in Höhe von 36,8 Mio. t im Jahr **2028**. Damit wird der Vorkrisenwert des Jahres 2019 (39,7 Mio.) um 7 % 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.

Kohle

Wie schon in allen Jahren seit 2017 besitzt die Entwicklung des Kohlesektors sowohl im abgelaufenen Jahr als auch im Prognosehorizont eine außerordentliche Bedeutung für den Güterverkehr, insbesondere für den Eisenbahnverkehr, die Binnen- und die Seeschifffahrt. Deshalb wird sie hier erneut ähnlich ausführlich kommentiert wie in den letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose. 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

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

ist, ist im Jahr **2023** wieder kräftig um 18 % gesunken und hat damit den Wiederanstieg der beiden Vorjahre vollständig ausgeglichen (vgl. Tab. R-4).[33]

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 deshalb hier nochmals verkürzt dargestellt.

In den Jahren **2017 und 2018** hat sich weder der Bruttostromverbrauch noch der Stromaustauschsaldo mit dem Ausland wesentlich verändert (vgl. Abb. R-1, jeweils linke, graue Säule „V“ wie Verwendung). Somit ist der Rückgang des Steinkohleeinsatzes in diesen beiden Jahren (-17 % bzw. -11 %, zusammen -30 TWh) – der Braunkohleeinsatz blieb damals noch weitgehend konstant – auf den Anstieg anderer Energieträger, in erster Linie der erneuerbaren (+34 TWh), zurückzuführen (rechte Säule „E“ wie Erzeugung).

In den Jahren **2019** und **2020** änderte sich jedoch das Bild: Erstens sank der (gesamte) Stromverbrauch infolge der Krisensituation in den stromintensiven Branchen (Stahl, Chemie u.a.) um jeweils 3 %, was zusammen 37 TWh entspricht. Zweitens schrumpfte der Stromexportsaldo in diesen beiden Jahren massiv, nämlich von 49 auf 19 TWh, also um weitere 30 TWh.[34] Aus diesen beiden Gründen nahm die gesamte Bruttostromerzeugung (aus allen Energieträgern) um 10 % bzw. 66 TWh ab. Das hat maßgeblich zu dem Rückgang bei Stein- und Braunkohle um (zusammen) 94 TWh beigetragen. Die verbleibende Menge (28 TWh) ist auf Substitutionen durch andere Energieträger zurückzuführen, darunter erneuerbare Quellen (+28 TWh bzw. 13 %) und Erdgas (+13 TWh bzw. 16 %), denen ein Rückgang der nuklearen Stromproduktion (-12 TWh bzw. -15 %) wegen der Abschaltung eines Kernkraftwerks (Philippsburg) am Jahresende 2019 gegenüberstand. Allein in diesen beiden Jahren hat sich der Einsatz von Steinkohle annähernd halbiert (-48 %) und fiel auf einen neuen Tiefstwert in Höhe von 43 TWh. Es sei daran erinnert, dass diese Größe noch vor wenigen Jahren rund dreimal so groß war (127 TWh, 2013).

Im Jahr **2021** hat sich das Bild jedoch **vollständig gewendet**. Der gesamte **Stromverbrauch** nahm mit der (Wieder-)Belebung der Gesamtwirtschaft, der Industrieproduktion, der Stahlerzeugung u.a. um knapp 3 % zu und glich damit den pandemiebedingten Vorjahresrückgang (-4 %) weitgehend aus. Der Außenhandelssaldo sank, anders als in den beiden Vorjahren, kaum mehr. Somit stieg die **Bruttostromerzeugung** annähernd im gleichen (prozentualen) Ausmaß wie der Verbrauch, was 14 TWh bedeutet (vgl. Abb. R-1). Allein dies verhinderte bereits einen Rückgang der Kohleverstromung im Ausmaß der beiden Vorjahre. Außerdem kam es in der **Energieträgerstruktur** zu einer äußerst ungewöhnlichen Verschiebung. Die Erzeugung aus erneuerbaren Quellen nahm um 18 TWh oder 7 % ab. Dies stellt den ersten Rückgang seit 1996 dar, als die erneuerbaren Stromquellen noch zum größten Teil aus Wasserkraft bestanden, und war auf ein deutlich geringeres Windstromangebot zurückzuführen. Auch die Erzeugung aus Erdgas ging zurück (-5 %, 4 TWh). Lediglich diejenige aus Kernenergie konnte um 7 % oder 5 TWh gesteigert werden. Zusammen bedeutet das, dass die Produktion aus Stein- und Braunkohle (zusammen)

---

33 In der Abgrenzung der Energiebilanzen.

34 Veränderungen des Außenhandelssaldos, also der Differenz zwischen Stromex- und -importen, kommen weniger durch ökonomische Einflüsse als durch, oftmals kurzfristige, Veränderungen der Angebotsverhältnisse, z.B. der Verfügbarkeit von Solar- und Windenergie, in Deutschland und den jeweiligen Ländern zustande.

um 30 TWh erhöht werden musste. Das entspricht der Summe aus den erwähnten Veränderungen der Gesamterzeugung (14 TWh), derjenigen aus erneuerbaren Quellen (18 TWh) und aus Gas (4 TWh) abzüglich der nuklear erzeugten Menge (5 TWh). Innerhalb der Kohleverstromung stieg die Braunkohle, die weitgehend über Förderbänder aus den Abbaugebieten in die nahegelegenen Kraftwerke befördert wird und damit weit weniger verkehrsrelevant ist als die Steinkohle, um 20 % oder 18 TWh, letztere sogar um **27 %** oder 12 auf 55 TWh.

Im Jahr **2022** wurde der **Stromverbrauch** durch die massiv gestiegenen Preise und die konjunkturelle Abkühlung im Verlauf des Jahres nochmals gedämpft und lag um 3 % oder 18 TWh **unter** dem Vorjahresstand. Der **Stromaustausch** mit dem Ausland ist nicht weiter gesunken, sondern sogar spürbar gestiegen, nämlich von 19 auf 27 TWh, was insbesondere auf den Handel mit Frankreich (von -5,8 auf +5,5 TWh) zurückzuführen ist. Die Gründe hierfür liegen vor allem in der wasserstandsbedingt massiv gesunkenen Stromerzeugung der französischen Kernkraftwerke. Dies schwächte den Effekt, der aus dem Verbrauchsrückgang auf die **Bruttostromerzeugung** ausgeht, klar ab. Letztere sank somit nur mehr um knapp 2 % bzw. 10 TWh (vgl. Abb. R-1). In deren **Energieträgerstruktur** reduzierte sich die Erzeugung aus Kernenergie nach der Außerbetriebsetzung von drei der letzten sechs Kernkraftwerke am Jahresende 2021 um knapp die Hälfte, nämlich von 69 TWh im Jahr 2021 auf 35 TWh, d.h. um 34 TWh. Die Produktion aus erneuerbaren Quellen konnte den erwähnten scharfen Rückgang des Jahres 2021 mehr als ausgleichen und erhöhte sich um 9 % oder 21 TWh. Dies konnte jedoch den o.a. Rückgang der Kernenergie bei Weitem nicht kompensieren. Der Einsatz von Erdgas schließlich, dem dritten bedeutenden Energieträger für die Stromerzeugung, ist vor allem wegen des bereits vor Kriegsausbruch dramatisch gestiegenen Einfuhrpreises[35] und des extremen Preisanstiegs im weiteren Verlauf von 2022[36] um 12 % oder 11 TWh gesunken. Aus diesen Gründen ist die Stromerzeugung aus (Stein- und Braun-) **Kohle** im Jahr 2022 um 15 TWh oder 9 % **gestiegen**. Dies ergibt sich aus den Veränderungen der Erzeugung aus Kernenergie (-34 TWh) und aus Erdgas (-11 TWh), abzüglich derjenigen aus erneuerbaren Quellen (+21 TWh) und der Gesamtproduktion (-10 TWh, vgl. Abb. R-1). In der Aufteilung auf Braun- und Steinkohle war es möglich, die russische Steinkohle durch andere Lieferländer zu ersetzen und somit den Anstieg der Stromerzeugung aus der Braunkohle auf 6 % (6 TWh) zu begrenzen. Damit stieg die Verstromung von Steinkohle im Jahr 2022 um **17 %** bzw. 9 TWh, also fast genau so kräftig wie im Vorjahr. In Mengen bedeutet dies rund 3 Mio. t. Von den Kraftwerkskapazitäten her war dies möglich, weil einige für das Jahr 2022 geplante Stilllegungen aufgeschoben wurden. Jedoch wurde dieser deutliche Anstieg durch die Lieferungen an die **Stahlindustrie** abgeschwächt, die im Jahr 2022 um über 2 Mio. t gesunken sind. Der **gesamte Steinkohleabsatz** nahm somit im Jahr 2022 um 0,5 Mio. t oder **1 %** zu.[37]

Im Jahr **2023** ist der **Stromverbrauch** im gesamten Jahr um (revidiert) 5,5 % gesunken.[38] Das Minus ist vor allem auf die Produktion in den energieintensiven Industriezweigen zurückzuführen,

---

35 Dezember 2021 ggü. Dezember 2020: +248 %, vgl. BAFA, ErdgasINFO Dezember 2021, ttps://www.bafa.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/Energie/Erdgas/2021_12_erdgasinfo.html

36 Statistisches Bundesamt, Energieprodukte größtenteils deutlich teurer als vor Angriff Russlands auf die Ukraine, Pressemitteilung N 011/23 vom 23.02.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/02/PD23_N011_61.html

37 Einschließlich der sog. „statistischen Differenzen“, die im Jahr 2022 mit -0,7, im Jahr 2021 dagegen mit +0,1 Mio. t angegeben werden. Vgl. AGEB, Energieverbrauch in Deutschland im Jahr 2022, S. 25. https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/2023/06/AGEB_Jahresbericht2022_20230615_dt.pdf

38 Dieser und alle im Folgenden genannten Werte zur Struktur der Stromerzeugung in den Jahren 2023 und 2024 stammen aus der aktuellen Zusammenstellung auf der Website der AG Energiebilanzen vom 20.2.2025. Sie

die von Februar 2022 bis Dezember 2023 um rund 20 % zurückgegangen ist.[39] Darüber hinaus haben auch die verstärkten Einsparbemühungen der privaten Haushalte infolge der hohen Strompreise zu dem Rückgang beigetragen. In absoluten Zahlen beträgt er im gesamten Jahr **30 TWh**. Dies übertrifft sogar die Schrumpfung im Pandemiejahr 2020 (20 TWh, -3,6 %). Eine noch größere und auch überraschendere Veränderung war im **Außenhandel** mit Strom zu beobachten. Hier ist der Exportüberschuss des Vorjahres (27 TWh, s.o.) nicht nur abgeschmolzen, sondern hat sich in einen **Importüberschuss** in Höhe von 9 TWh gedreht. Dies ist der erste Importüberschuss seit 2002. Maßgeblich dazu beigetragen hat, vice versa zum Vorjahr, der Handel mit Frankreich, wo sich Nettoexporte von 5,5 TWh in Nettoimporte in Höhe von 8,4 TWh verwandelten. Hier hat sich die nunmehr wieder erhöhte Verfügbarkeit von französischen Kernkraftwerken sowie eine erhöhte Produktion aus erneuerbaren Quellen in der Schweiz und Österreich bemerkbar gemacht. Alle diese massiven Veränderungen in den Stromflüssen entstanden, weil die Stromerzeugung in den genannten Partnerländern erstens überhaupt erst möglich (Wasserstände in Frankreich, Wind und Sonne in den beiden Alpenländern) und zweitens wesentlich billiger war als die Erzeugung in Deutschland aus fossilen Energieträgern (Kohle und Gas) aufgrund des mittlerweile erreichten Preisniveaus. Der Effekt des Außenhandelssaldos auf die Stromerzeugung ist im Jahr 2023 mit 36,5 (-9,2 nach +27,3) TWh also noch höher als derjenige des Stromverbrauchs (-30 TWh, s.o.), was einmal mehr dessen Bedeutung verdeutlicht. Aus beiden Effekten zusammen entsteht ein Rückgang der **Bruttostromerzeugung** um 67 TWh oder **12 %**.

Bezüglich der **Energieträgerstruktur** der Stromgewinnung wurden die drei letzten noch in Betrieb befindlichen **Kernkraftwerke** am 15. April 2023 vom Netz genommen. Bis dahin wurden noch 7,2 TWh produziert, was 21 % des Vorjahrs entspricht.[40] In absoluten Zahlen verminderte sich die Erzeugung (im Gesamtjahr 2023) um 27 TWh. Die Erzeugung aus **erneuerbaren** Quellen konnte im Jahr 2023 ein spürbares Plus um 8 % bzw. 20 TWh erzielen. Die Stromerzeugung aus **Erdgas** nahm um 3 % bzw. 2 TWh ab. Vor diesem Hintergrund ist die Stromerzeugung aus (Stein- und Braun-) **Kohle** im Jahr 2023 kräftig um 55 TWh oder **31 % gesunken**. Analog zum Vorjahr ergibt sich das Minus rechnerisch aus den Veränderungen der Gesamterzeugung (-67 TWh) abzüglich der aus Kernenergie (-27 TWh), aus Gas (-2 TWh) und aus sonstigen Quellen (u.a. Mineralöl, -1 TWh) gewonnenen und zuzüglich der aus erneuerbaren Quellen erzeugten Mengen (+20 TWh, vgl. Abb. R-1). Innerhalb der Kohleverstromung nahm die von **Steinkohle** mit **40 %** noch etwas überproportional ab und hat mit 39 TWh auch wieder den bisherigen Tiefststand von 2020 (43 TWh) unterschritten. Umgerechnet entspricht der Rückgang (gegenüber 2022) 8 Mio. t. Die Lieferungen an die **Stahlindustrie** nahmen im Jahr 2023 wie deren Produktion ab (-4 % oder 0,7 Mio. t). Der **gesamte Steinkohleabsatz** schrumpfte damit in diesem Jahr um **25 %** oder über 10 Mio. t (vgl. Tab. R-4).[41] Auf den Güterverkehr der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt hatte diese Entwicklung spürbare Auswirkungen.

---

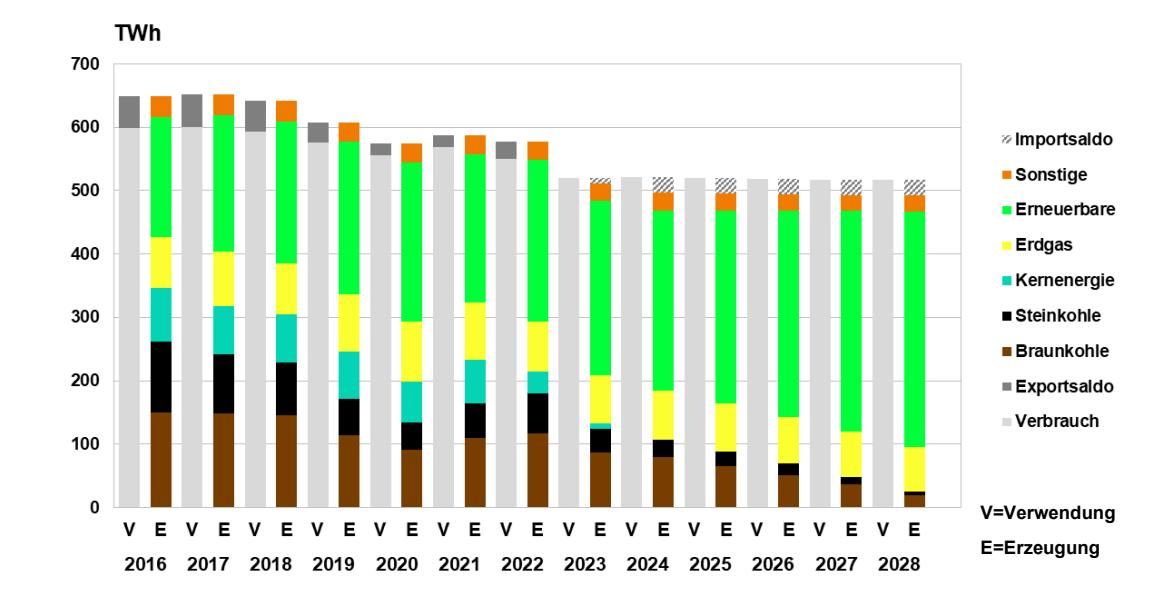
weichen teilweise von denen in der letzten Monatspublikation „Konjunktur und Energieverbrauch“ des BDEW vom 31.01.2025 ab.

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

40 Am Rande sei darauf hingewiesen, dass mit den damit im Jahr 2023 nuklear produzierten 7 TWh bei dem gegenwärtigen mittleren Emissionsfaktor der Stromerzeugung knapp 3 Mio. t CO_2 eingespart wurden.

41 Die Summe der absoluten Veränderungen entspricht nicht derjenigen des gesamten Absatzes. Denn die sog. „statistische Differenz“ hat sich im Jahr 2023 von +083 auf -0,5 Mio. t verändert, was den (absoluten) Rückgang des Gesamtwerts nochmals anhebt.

Abbildung R - 1: Bruttostromverbrauch, -außenhandel und -erzeugung



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, BDEW, eigene Prognosen

Im Jahr **2024** hat der **Stromverbrauch** trotz des Konjunkturabschwungs nach den ersten, sehr vorläufigen Zahlen der AGEB annähernd stagniert[42]. Expansiv wirkte der Wiederanstieg der Produktion in den energieintensiven Industriezweigen, z.B. von Chemischen Grundstoffe. 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. In absoluten Zahlen beträgt der Anstieg im gesamten Jahr 0,3 TWh.

Der **Außenhandel** mit Strom hängt von zahlreichen Unwägbarkeiten ab. Im gesamten Jahr hat sich der Importüberschuss von den o.a. 9 TWh im Vorjahr auf 24, d.h. um 15 TWh erhöht (hier stimmen AGEB und BDEW überein)[43]. Offensichtlich haben die Erzeugungskapazitäten im Ausland einen Anstieg der Importe in diesem Zeitraum um 17 % oder 12 TWh zugelassen. Somit sinkt die **Bruttostromerzeugung** um diese 15 TWh, d.h. um 3 %.

In der **Energieträgerstruktur** hat die Erzeugung aus **erneuerbaren** Quellen um rund **3 %** zugenommen, was 9 TWh entspricht. Damit erreichen die erneuerbaren Energien 58°% der Strombedarfsdeckung. Die Stromerzeugung aus **Erdgas** stagnierte in den ersten Monaten 2024, stieg aber in den letzten drei Monaten des Jahres stark an. Im Dezember betrug das Produktionsplus von Erdgas 25°% und im gesamten Jahr 2°% bzw. 2 TWh. Die endgültige Stilllegung der drei letzten **Kernkraftwerke** im Jahr 2023 bedeutet den Wegfall der (geringen) Produktionsmenge von 2023, also 7 TWh.

Daraus errechnet sich für die Stromerzeugung aus (Stein- und Braun-)**Kohle** ein kräftiges Minus um 18 TWh oder **15 %**: Rechnerisch ist dieser Rückgang der Stromerzeugung aus Kohle zum

---

42 https://ag-energiebilanzen.de/wp-content/uploads/2025/02/Strerz-Abgabe-2025-02.pdf. In der o.a. Publikation des BDEW vom 31.01.2025 (S. 22) wurde noch ein Anstieg um 1,7 % ausgewiesen. https://www.bdew.de/media/documents/Fakten_und_Argumente_Konjunkturbericht_2025_01_Ausgabe.pdf

43 BDEW- „Konjunktur und Energieverbrauch“ Ausgabe 01/2025 vom 31.01.2025. S. 22 https://www.bdew.de/media/documents/Fakten_und_Argumente_Konjunkturbericht_2025_01_Ausgabe.pdf

einen auf die sinkende Gesamterzeugung (-15 TWh) sowie zum anderen auf den Saldo der aus erneuerbaren Quellen (+9 TWh), aus Erdgas (+2 TWh) und aus Kernenergie (-7 TWh) erzeugten Mengen (vgl. Abb. R-1).

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. In der Sommerprognose 2024 waren die Abweichungen bei der Steinkohle bereits korrigiert worden (im Vergleich zur Winterprognose), jedoch hat sich der Rückgang bei der Steinkohle von 43 % im ersten Halbjahr anschließend erheblich abgeschwächt. Somit wurde die Steinkohleverstromung in der letzten Prognose spürbar unterschätzt, mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Güterverkehrsprognose.

Gewichtsbezogen entspricht der Rückgang (gegenüber 2023) 4 Mio. t (nach 8 in 2023). Die Lieferungen an die **Stahlindustrie** nehmen bei einer spürbar steigenden Produktion und den regelmäßigen Effizienzgewinnen zu (4 % oder 0,6 Mio. t). Der **gesamte Steinkohleabsatz** schrumpft damit 2024 um **11 %** oder 3,5 Mio. t (vgl. Tab. R-4). Auf den Güterverkehr der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt hat diese Entwicklung spürbare Auswirkungen.

Für das Jahr **2025** nehmen wir für den **Bruttostromverbrauch** ein Minus um -0,2 % p.a. an. Nach wie vor werden die, auch preisbedingten, Effizienzsteigerungen die Mehrbedarfe durch die diversen o.a. Elektrifizierungen überkompensieren. Die ohnehin nur leichte gesamtwirtschaftliche Erholung ist, wie sich schon im Vorjahr gezeigt hat, jedoch weniger bedeutend als die Produktion der energieintensiven Industriezweige. Für diese nehmen wir eine Stabilisierung für 2025 und ein moderates Wachstum für die Jahre ab 2026 an.

Der **Außenhandel** mit Strom hängt, wie oben bereits erwähnt, von vielen Unwägbarkeiten ab, die sich einer Prognostizierbarkeit entziehen, darunter den Wasserständen in den französischen Flüssen und der Verfügbarkeit von erneuerbaren Stromquellen in Deutschland und in den Nachbarländern. Einerseits wird angesichts des mittlerweile erreichten deutschen Preisniveaus für fossile Brennstoffe so weit wie möglich auf günstigere ausländische Strommengen zurückgegriffen, so dass ohne Kapazitätsrestriktionen weitere Zunahmen der Stromimporte anzunehmen wären. Andererseits dürften sie an Kapazitätsgrenzen stoßen. Außerdem ist nicht ausgeschlossen, dass es wie im Jahr 2022 zu gravierenden Störungen kommt. Deshalb haben wir für alle Jahre bis 2028 in einer pragmatischen Annäherung eine Konstanz des Importüberschusses auf dem hohen Niveau des abgelaufenen Jahres unterstellt. Das Jahr 2024 hat gezeigt, in welchem Ausmaß diese Größe die Stromerzeugung sowohl insgesamt als auch die aus Steinkohle beeinflussen kann. Damit sinkt die **Bruttostromerzeugung** im Ausmaß des Verbrauchs, d.h. um 1 TWh p.a..

In der **Energieträgerstruktur** sollten die Bemühungen zur beschleunigten Ausweitung der Kapazitäten von **erneuerbaren** Quellen 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 %. Für alle Jahre bis 2028 haben wir 7 % pro Jahr angesetzt. Dies bedeutet ein Plus um 20 TWh (2025) bzw. 24 TWh (2028).

Die Stromerzeugung aus **Erdgas** ist klimaschutzpolitisch wesentlich günstiger als aus (Braun- und Stein-)Kohle. Andererseits sind die Weltmarktpreise immer noch sehr hoch. Die zur Verstromung erforderlichen Mengen, die nach Kriegsausbruch 2022 sehr knapp waren, stehen aus anderen

Herkunftsländern, teilweise in Form von Flüssiggas, zur Verfügung. Wir behalten daher für die Jahre bis 2028 unsere bisherige Annahme eines moderaten Rückgangs der Erdgasstromerzeugung von 3 °% bzw. gut 2 TWh pro Jahr bei. Zudem fällt ab 2025 der Effekt des Rückgangs der nuklearen Stromerzeugung vollständig weg, der im Jahr 2024 noch durch andere Quellen ausgeglichen wurde.

Unter diesen Voraussetzungen kann die **Kohleverstromung** im Jahr 2025 um 17 % oder 18 TWh abgesenkt werden. Prozentual wird das Minus bei immer mehr sinkenden absoluten Mengen immer höher und steigt auf -47 % im Jahr 2028 (ggü. 2027). Angesichts der teilweise erratischen und gegenläufigen Divergenzen zwischen dem Einsatz von Stein- und von Braunkohle ist es nahezu alternativlos, für den Prognosezeitraum einen Gleichlauf anzunehmen (vgl. Abb. R-1). Gewichtsbezogen bedeutet das – trotz der hohen prozentualen Rückgänge – eine absolute Abnahme der Steinkohleverfeuerung um nur mehr knapp 2 Mio. t pro Jahr.

Der Absatz an die **Stahlindustrie** sollte wieder auf den leicht rückläufigen Trendverlauf einschwenken und nahezu stagnieren (-0,1 Mio. t p.a.). Der **gesamte Steinkohleabsatz** sinkt somit im Ausmaß von dessen Verstromung. Für 2025 ist ein Rückgang um 1,8 Mio. t oder 6 % zu erwarten und in den Folgejahren bis 2028 ein jährlicher Rückgang um rund 9 %, was zusammen ein Minus um gut 6 Mio. t bedeutet (vgl. Tab. R-4). Damit wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2028 um genau 50 % unterboten. Allerdings ist der Vorkrisenstand bei dieser Größe, die im Trend spürbar sinkt, wenig aussagefähig. Interessanter ist der bisherige Tiefststand aus (dem Pandemiejahr) 2020, der nach dem starken Anstieg der Verstromung in den Jahren 2021 und 2022 im Jahr 2028 um 43 % unterschritten wird. Das Niveau von 2016 (62 Mio. t), d.h. vor dem Beginn des Ausstiegs aus der Kohleverstromung, wird 2028 schon um fast 70 % unterboten.

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. Dies wurde im Jahr 2022 wegen des zwischenzeitlichen Preisanstiegs, der konjunkturellen Abschwächung im Allgemeinen und der Krise der Chemieindustrie im Besonderen nur zu einem kleinen Teil (1,6 % bzw. 1,5 Mio. t) wettgemacht. Letztere führte bei Rohbenzin zu einem spürbaren Rückgang (-7 %), der sich im Jahr **2023** massiv verstärkt hat (-15 %), was allein 2,3 Mio. t entspricht. Dies stellt die Entwicklung bei allen anderen Hauptprodukten in den Schatten. Von ihnen stellt das Minus bei Dieselkraftstoff (-4 % bzw. 1,4 Mio. t), in dem sich auch der abgeschwächte Lkw-Verkehr widerspiegelt, die erwähnenswerteste Bewegung dar. Aggregiert ist der Absatz um 5,2 % bzw. knapp 5 Mio. t gesunken.

Im Jahr **2024** nahm der **Mineralölproduktenabsatz**[44] leicht um -0,8 % oder 0,7 Mio. t ab. Allein bei Dieselkraftstoff entstand ein Minus um 1,5 Mio. t (-4,4 % gegen Vorjahr), dessen Absatz vom sinkenden Verbrauch der Lkw getroffen wurde. Dagegen erhöhte sich der Absatz von Rohbenzin mit dem Wiederanstieg der Chemieproduktion spürbar um 1,8 Mio. t

Im Jahr **2025** wird der Mineralölproduktenabsatz durch die weiter schwächelnde Konjunktur beeinflusst werden. Aufgrund der derzeitigen wirtschaftlichen Bedingungen wird ein Rückgang von

---

44 Ist-Daten nach Amtliche Mineralöldaten (Monatlich).

- 0,9 % im laufenden Jahr erwartet, gefolgt von -0,6 % p.a. in den Folgejahren bis 2028. Der Vorkrisenwert des Jahres 2019 wird im Jahr 2028 um 17 % 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. Das war auch im Jahr **2023** zu beobachten. Die Ausfuhren nahmen spürbar ab (-11 %), während die Einfuhren annähernd stagnierten. Deshalb sank die Raffinerieproduktion mit 10 % wesentlich stärker als der Absatz (-5 %, s.o.). Die Rohöleinfuhr, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, schrumpfte sogar noch stärker (-13 %), weil anteilig mehr (Recycling-)Produkte eingesetzt wurden. Im Jahr **2024** zeigt sich nunmehr das genaue Gegenteil: Die Ausfuhren nehmen stark zu (22 %) und die Einfuhren kräftig ab (-12 %). Somit werden die Raffinerieproduktion und die Rohöleinfuhr trotz des sinkenden Absatzes spürbar steigen, nämlich um jeweils gut 9 %. **Ab 2025** haben wir für die Aus- und die Einfuhren eine annähernde Konstanz angenommen, weil die Bewegungen der letzten Jahre häufig nicht zu erklären sind. Daraus ergeben sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr die gleichen Veränderungen wie für den Inlandsabsatz. Auf die Herkunftsstruktur des Rohöls wird wie immer bei der Kommentierung der Pipelinetransporte und des Seeverkehrs eingegangen.

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**, was eine Verbilligung gegenüber 2022 um 18 % bedeutet. Trotz der leichten Aufwertung des Euro zum US-Dollar (um 2 % auf 1,08 USD), die die Preissenkung rechnerisch erhöht, ist der deutsche Einfuhrpreis im Jahr 2023 nur um **15 %** gesunken. Im Jahr **2024** erhöhte sich der Weltrohölpreis bis April auf 90 USD, begab sich dann aber wieder auf eine zunächst leichte Abwärtsbewegung (Juli: 85 USD), die sich anschließend bis September (73 USD) verstärkte, im Oktober zunächst zum Stillstand kam und sich in den letzten beiden Monaten des Jahres auf einem Niveau von etwa 74 USD einpendelte. Dies ist vor allem mit den nochmals etwas verdüsterten weltweiten Konjunkturperspektiven zu erklären. Der Jahresdurchschnittspreis in Höhe von rund **80 USD** liegt 2,4 % unter Vorjahr und entspricht genau unserer Annahme in der Sommerprognose. Der Wechselkurs des Euro zum US-Dollar hat sich im Jahr 2024 kaum verändert, so dass der deutsche Einfuhrpreis im ähnlichen Ausmaß (3 %) wie der Weltmarktpreis sank.

Für das Jahr **2025** sind die Unsicherheiten derzeit weit 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. In der Mehrheit der aktuellen nationalen wie internationalen Konjunkturprognosen wird eine weitere Preissenkung auf (im Jahresdurchschnitt) 72 bis 74 USD erwartet. Auch an den Warenterminbörsen, die zu Zeiten sehr hoher und sehr niedriger Rohölpreise klare Hinweise auf die längerfristig zu erwartende Richtung gaben, wird derzeit für 2025 ein Rückgang auf rund 73 USD im Jahresdurchschnitt gehandelt. Im aktuellsten Kurzfristausblick der EIA vom Februar 2025 wird mit einem Durchschnittspreis von rund 74 USD gerechnet.[45] Die Gründe werden vor allem in der Verschiebung der geplanten Ausweitung der Förderung seitens der OPEC gesehen, die zu einem verstärkten Lagerabbau führt. Wir setzen für 2025 den Durchschnitt der deutschen Konjunkturprognosen von 72 USD an, was einen spürbaren Rückgang um rund 10 % bedeutet. Für den Eurokurs zum Dollar wird eine geringfügige Abwertung angenommen (auf 1,06 USD, Bundesbank 12/24), so dass der Einfuhrpreis um rund **9 % 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 und die Warenterminbörsen übereinstimmend einen weiteren Preisrückgang auf durchschnittlich 70 USD, die EIA sogar auf rund 66 USD. Wir übernehmen die 70 USD der deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute sowie der Warenterminbörsen, was einer Verbilligung von knapp 3 % entspricht. Bei einer anzunehmenden Konstanz des Dollarkurses sinkt der deutsche Einfuhrpreis im gleichen Ausmaß. Diesen Stand haben wir auch für die beiden **Folgejahre** angesetzt.

Im Rahmen der sog. **„CO_2-Bepreisung“**, die de facto einer Anhebung des Mineralölsteuersatzes gleichkommt, wurde die ursprünglich für 2023 geplante Erhöhung auf dann 35 Euro pro Tonne von der Bundesregierung im September 2022 ausgesetzt. Am 15. Dezember 2023 hat die Bundesregierung im Rahmen des „Haushaltsfinanzierungsgesetzes“ den 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

---

45 EIA, Short-term Energy Outlook, https://www.eia.gov/outlooks/steo/ , 11.02.2025

europäisches Emissionshandelssystem überführt werden und sich somit frei am Markt bilden.[46] Die diesjährige Anhebung um 10 Euro pro Tonne wirkt sich auf den Tankstellenendpreis mit rund 3 Cent pro Liter aus. Für 2024 lag im Emissionshandelssystem der Preis für eine Tonne CO_2 laut eex.com bei etwa 65 Euro im Jahresdurchschnitt 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, 2027 von 75 Euro und 2028 von 85 Euro pro Tonne CO_2 ausgehen.

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 1.5.2023 das sog. **„Deutschlandticket“** zum Preis von 49 Euro als Jahresabo mit monatlicher Kündbarkeit und erneut bundesweiter Gültigkeit im Nah- und Regionalverkehr eingeführt. Dieser Einführungspreis blieb bis Jahresende 2024 bestehen. Am 23.09.2024 haben die Verkehrsminister der Bundesländer beschlossen, den Preis ab 01.01.2025 um 9 Euro auf 58 Euro monatlich anzuheben, um die Finanzierung des Tickets langfristig zu sichern. Angesichts des Stellenwerts, den dieses Angebot – unabhängig von der sozial- und klimaschutzpolitischen Wirksamkeit – mittlerweile im politischen Raum, in den Medien und in der breiten Öffentlichkeit gefunden hat, erscheint eine Fortsetzung auch in den kommenden Jahren sehr wahrscheinlich. Wir gehen davon aus, dass eine eventuelle weitere Preiserhöhung in den Jahren bis 2028 geringer als zum 01.01.2025 ausfallen wird. Eine Anhebung auf etwa 69 Euro würde die Akzeptanz und damit die Nachfragewirkungen spürbar beeinflussen. (Noch) deutlich günstigere Angebote, wie sie in Berlin im Jahr 2023 vorübergehend geschaffen wurden (29-Euro-Ticket bis zur Einführung des Deutschlandtickets), nehmen wir nicht auf breiter Front an.

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 klagen mehrere Eisenbahnunternehmen sowie die DB InfraGO gegen das Trassenpreissystem 2025.[47] Zudem setzt sich das BMDV dafür ein, Mittel zur Bezuschussung von Trassenpreisen im Personenfern- und Güterverkehr bereitzustellen, um die starke Erhöhung der Trassenpreise in diesen beiden Segmenten abzufedern.[48] Für 2026 hat die DB InfraGO im Oktober 2024 eine Erhöhung der Trassenpreise gegenüber dem TPS 2025 um insgesamt 16,2 % beantragt, was Steigerungen von 23,5 % im SPNV, 1,5 % im SPFV und 8,5 % im SGV beinhaltet. Dieser Antrag der DB InfraGO basiert auf der Annahme, dass die Klage der DB InfraGO gegen die Deckelung der Entgelterhöhung im SPNV im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes vor dem Verwaltungsgericht Köln erfolgreich ist und die SPNV-Trassenpreise proportional und nicht zu Lasten des SPFV

---

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

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

48 Handelsblatt vom 11.08.2024: Wissing –Trassenpreise dürfen Schiene nicht ausbremsen

und SGV angepasst werden können.[49] Grundsätzlich schlägt sich eine 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 aus mehreren Gründen zum jetzigen Zeitpunkt schwer einzuschätzen. Zum einen ist auch während der Erarbeitung der Winterprognose 2024/25 noch nicht absehbar, 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 BMDV die Trassenpreiserhöhung 2025 im SPFV und SGV dämpfen werden. Zuletzt bleibt anzumerken, dass insbesondere im SPFV der DB AG die Preisgestaltung sehr differenziert ist, 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. Bis zum Ende des Prognosehorizonts gehen wir von keinen weiteren Erhöhungen aus. Die zur Abdeckung der Nachfrage erforderliche Kapazität von Flugzeugen und der Flughafeninfrastruktur wird sukzessive wiederhergestellt.

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 1.12.2023 um 16 Cent pro Kilometer bzw. 83 % (Euro-6, 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 weiterhin von der Maut ausgenommen. Auf die verkehrlichen Auswirkungen 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 %[50]) aber immer noch vernachlässigbar. Jedoch verliert dieses Thema wegen der klaren Fortschritte in 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

---

49 https://www.deutschebahn.com/resource/blob/13127510/824ecd4dfd1c50d4bfb83f27d4b5c0f1/24-11-06-Themendienst-Trassenpreise-final-5-11-data.pdf

50 KBA, Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2024 nach Zulassungsbezirken, Kraftstoffarten und Emissionsgruppen (FZ 1.2)

Dieselfahrverbot (für Euro-4-Pkw und schlechter) im inneren Teil des Stadtgebiets einführen.[51] 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, deren Fertigstellung ursprünglich für Dezember 2019 geplant war, nunmehr am 9. 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 für Dezember 2026 geplant ist.[52] Somit wird von der Neubaustrecke erst in den Jahren 2027 und 2028 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 2030. 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 Strecken. Für 2025 sind die Generalsanierungen der Strecken Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen geplant, für die weiteren Prognosejahre 2026 bis 2028 unter anderem Hamm – Düsseldorf – Köln, Lehrte – Berlin und Bremen - Hamburg.[53] Auf die Auswirkungen auf die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr wird in Abschnitt 4.4 eingegangen. Weitere infrastrukturelle Ereignisse, die die bundesweite Nachfrage in einer Verkehrsart spürbar verändern würden, sind derzeit nicht absehbar.

---

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

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

53 https://www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Streckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-data.pdf

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 **2024** haben sich die Aussichten im Verlauf spürbar **verschlechtert**. Vor allem die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten haben sich nicht besser entwickelt als im Jahr 2023, sondern sind erneut etwas gesunken. Dies gilt für das BIP, aber auch für den Außenhandel, jeweils im zweiten Jahr in Folge. Von den, vor allem für die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt noch wichtigeren, branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist die Bauwirtschaft nochmals spürbar geschrumpft, und zwar in einem ähnlichen Ausmaß wie im Vorjahr. Im Kohlesektor hat sich der kräftige Rückgang des Jahres 2023 fortgesetzt, allerdings abgeschwächt. Deutlich besser als im Jahr 2023 verlief die Rohstahlproduktion und die Chemieindustrie. Vor diesem Hintergrund der wichtigsten Leitdaten und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die mehrheitlich für die ersten neun bis elf Monate vorliegen, schätzen wir für die **gesamtmodale** Güterverkehrsleistung des gesamten Jahres 2024 eine annähernde Stagnation (0,1 %) und für das Aufkommen ein Minus um 1,6 %.

Der **Straßengüterverkehr** nahm im Jahr 2024, auch auf Basis der derzeit für das gesamte Jahr vorliegenden Daten für die mautpflichtige Fahrleistung, im dritten aufeinander folgenden Jahr ab, allerdings mit 2,3 % (Aufkommen) bzw. 0,9 % (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 Bauproduktion. Die im Dezember 2023 erfolgte Anhebung der Mautsätze um über 80 % war, wie schon der vorangegangene Gesamtkostenanstieg (der deutschen Unternehmen), in der letztjährigen Entwicklung des Lkw-Verkehrs kaum spürbar. Dazu trugen die anhaltenden Marktanteilsgewinne der ausländischen Unternehmen bei.

In der statistischen Erfassung des **Eisenbahnverkehrs** wurde im April 2024 eine größere und außerplanmäßige Revision für die Jahre von 2016 bis 2023 veröffentlicht. Demnach ist die gesamte Transportleistung aller Unternehmen, d. h. einschließlich der kleineren, im Durchschnitt um gut 7 % höher als zuvor. Im Jahr 2024 kam es zu einem Anstieg um 0,1 % (Aufkommen) bzw. 1,3 % (Leistung). Trotz der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ist für den Kombinierten Verkehr eine unerwartet kräftige Zunahme (1,2 % (t) bzw. 6,4 % (tkm)) zu schätzen. Dies muss allerdings vor dem Hintergrund der o. a. vorjährigen Rückgänge betrachtet werden, die damit noch nicht vollständig ausgeglichen werden. Auch bei Metallen und bei chemischen Erzeugnissen entstanden spürbare Wachstumsbeiträge. Dem stehen mehrere Rückgänge gegenüber, darunter der stärkste erneut bei den Kohletransporten, darüber hinaus bei Baustoffen, Fahrzeugen und Schadholz. Auch auf den Schienengüterverkehr hatte die Mauterhöhung nur sehr geringe Auswirkungen.

Die **Binnenschifffahrt** konnte im Jahr 2024 trotz eines Rückgangs im ersten Halbjahr aufgrund von Zunahmen in den folgenden Monaten, die im Juli und im Oktober aufgrund von Basiseffekten aus dem Vorjahr sogar zweistellig waren, noch ein Plus um 2,1 % (Aufkommen) und 5,6 %

(Leistung) erzielen. Der stärkste Effekt entstand bei den chemischen Grundstoffen, die von einem überdurchschnittlichen Wiederanstieg der Produktion angetrieben wurden. Ein weiterer, im Gesamtergebnis sichtbarer, 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 um 15 % geschrumpft sind. Der Kombinierte Verkehr der Binnenschifffahrt, der seit der Sommerprognose 2024 Gegenstand der Gleitenden Mittelfristprognose ist, ist um gut 2 % gestiegen (beide Größen). 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 haben im Jahr 2024 infolge eines kräftigen, exportgetriebenen Anstiegs der Raffinerieproduktion deutlich zugenommen (9 %). Noch etwas stärker (10 %) erhöhte sich der Pipelinedurchsatz. Erneut weicht die Entwicklung der Transportleistung von derjenigen der Menge ab, mit knapp 7 %, anders als in den beiden Vorjahren, nach unten.

Im **Luftfrachtverkehr** wurden laut den Daten des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2024 eine Gesamtluftfrachtmenge von 4.776.913 t. transportiert. Dies entsprach 2,1% mehr als im Vorjahreszeitraum (4.678.723 t). U. a. übertraf der Flughafen Frankfurt mit 2,05 Mio. t. wieder die Marke von zwei Millionen Tonnen, dies entsprach einem Anstieg von 6,2% gegenüber dem Vorjahr. Am Flughafen Leipzig waren es 2024 rund 1,4 Mio t. Luftfracht was ungefähr dem Vorjahresniveau entsprach. Mit rund 840.000 t Luftfracht lag das Ergebnis am Flughafen Köln/Bonn nur knapp unter dem Ergebnis von 2023 (870.000 t). Gründe hierfür waren u.a. die steigende Menge im Express- und E-Commerce-Geschäft und die Kapazitätsprobleme im Seeverkehr, aufgrund der Sicherheitskrise, im Roten Meer.

Im **Seeverkehr** ist der Containerverkehr im Jahr 2024 trotz der schwachen Außenhandelsentwicklung um beachtliche 7 % 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 14 % 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 fiel die Zunahme (absolut) weit geringer aus als im Vorjahr, in dem ein Neuverkehr in Höhe von über 4 Mio. t entstand. Der Umschlag von Mineralölprodukten wurde von den stark sinkenden Einfuhren erheblich gedämpft. Aus alledem ergibt sich für den Gesamtumschlag ein Anstieg um gut 3 %.

Die Aussichten für das Jahr **2025** sind etwas günstiger als im Vorjahr. Sowohl für das BIP als auch für den Außenhandel wird nach gegenwärtiger Einschätzung ein leichtes Plus erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sollte die Bauproduktion – nach drei Jahren Schrumpfung – annähernd auf dem Vorjahresniveau verharren. Im Kohlesektor wird sich der kräftige Rückgang der beiden Jahre 2023 und 2024 stark abschwächen. Aus diesen Gründen sollte sich der **gesamtmodale** Güterverkehr einerseits günstiger entwickeln als im abgelaufenen Jahr, andererseits aber bei Weitem noch nicht die Dynamik der Jahre vor der Pandemie erreichen. Konkret prognostizieren wir beim Aufkommen ein nochmaliges, aber schwächeres Minus um 0,4 % und bei der Leistung ein geringes Plus (0,3 %).

Beim **Straßengüterverkehr** wird sich im Jahr 2025 neben den verbesserten gesamtwirtschaftlichen Einflüssen auch die Bauproduktion auswirken, die nach den schwachen Jahren von 2022 bis 2024 im Jahr 2025 kaum mehr sinken sollte. Dies wird dann auch für den (gesamten)

Straßengüterverkehr zutreffen, für dessen Aufkommen wir ein Minus um 0,3 % prognostizieren. Die Leistung sollte sich dagegen etwas erhöhen (0,4 %).

Der **Eisenbahnverkehr** wird im Jahr 2025 durch die Erhöhung der Trassenpreise beeinflusst, die aller Voraussicht nach in einer leichten Erhöhung der Preise münden wird. Wesentlich bedeutender sind auch im kommenden Jahr die gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitgrößen. Die erstgenannten werden nach gegenwärtiger Einschätzung leicht wachsen. Deshalb erwarten wir für den Kombinierten Verkehr einen moderaten Anstieg. Dem steht jedoch zum wiederholten Mal ein spürbarer **Rückgang** bei den Kohlebeförderungen entgegen, der allein den Schienengüterverkehr um 0,4 % absenkt. Darüber hinaus resultieren geringe Abnahmen bei den, von der Stahlproduktion abhängigen, Transporten von Erzen und Metallen. Für den gesamten Schienengüterverkehr ergibt sich aus alledem eine annähernde Stagnation der Beförderungsmenge (-0,2 %) bzw. ein geringes Plus der Leistung (0,4 %).

Bei der **Binnenschifffahrt** dürften sich, dann im dritten Jahr in Folge, die Kohletransporte erheblich reduzieren (-12 %). Im Vergleich dazu verblassen die Veränderungen in allen anderen Güterabteilungen. Die Transporte in der anteilsstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" dürften angesichts der nur moderaten Erholung der Bauproduktion und des Rückgangs der Stahlerzeugung nochmals leicht sinken. Der expansive Impuls, der im Jahr 2024 bei den chemischen Erzeugnissen entstand, sollte sich im laufenden Jahr nicht fortsetzen. Somit wird die gesamte Binnenschifffahrt im Jahr 2025 vor allem von den Kohlebeförderungen geprägt und ein absolutes Minus um 2,6 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm verbuchen, was einem Rückgang um 1,5 % (Aufkommen) bzw. 0,8 % (Leistung) entspricht. Für den Kombinierten Verkehr der Binnenschifffahrt ist ein leichter Anstieg zu erwarten, womit er weiterhin um rund ein Drittel unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2017 liegt.

Die **Pipelinetransporte** werden im Jahr **2025** zunächst von dem erneuten leichten Rückgang des Mineralölproduktenabsatzes geprägt. Unter der Voraussetzung einer Konstanz von Aus- und Einfuhren werden die Raffinerieproduktion und die Rohöleinfuhr die gleiche Abnahme verzeichnen. Dies gilt dann auch für den Pipelinedurchsatz und dessen Leistung (jeweils -1 %).

Für den **Luftfrachtverkehr** wird weiterhin von einem geringen Wachstum von 1,7 % 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.

Im **Seeverkehr** sollte der Containerverkehr von der moderaten Belebung des Außenhandels angeregt werden. Bei den Massengütern ist bei Kohle mit einem (prozentual) ähnlich hohen Rückgang zu rechnen wie im Vorjahr, dessen Auswirkungen auf das Gesamtergebnis aber immer geringer werden. Bei Rohöl sollten die, auf den Seegüterumschlag expansiv wirkenden, Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern nunmehr endgültig abgeschlossen sein, so dass er wie die Gesamteinfuhren leicht abnimmt. Die Mehrverkehre bei Erdgas haben sich im Jahr 2024 stark vermindert, so dass hier keine größeren Effekte mehr zu erwarten sind. Daraus ergibt sich für den Gesamtumschlag eine annähernde Stagnation (-0,1 %).

Im mittelfristigen Prognosezeitraum in den Jahren von **2026 bis 2028** 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 % p.a., Ex- und Importe) erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist für die Bauproduktion erstmals seit 2021 mit einem spürbaren Plus zu rechnen. Die Industrieproduktion sollte ebenfalls zum ersten Mal seit 2021 steigen und die Rohstahlerzeugung knapp stagnieren. Lediglich der Steinkohleabsatz wird ab dem Jahr 2026 weiter kräftig sinken (-9 % p.a.). Unter diesen Voraussetzungen ist für das **gesamtmodale** Transportaufkommen bis zum Jahr 2028 im Gegensatz zu den Jahren von 2022 bis 2025 wieder ein Wachstum zu erwarten, das wir mit 1,2 % p.a. prognostizieren. Dennoch wird damit aber nur ein Teil des kräftigen Rückgangs im Jahr 2023 ausgeglichen. Somit wird bei dieser Größe im Jahr 2028 der Stand von 2021 noch um 6 % und das Vorkrisenniveau (2019) sogar um knapp 8 % verfehlt. Bei der Transportleistung, für die ein höherer Anstieg (1,8 % p.a.) zu erwarten ist als für die Beförderungsmenge, wird letzteres dagegen leicht überschritten.

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 **1,4 %** p.a. beim Aufkommen und **2,1 %** p.a. bei der Leistung. Das Vorkrisenniveau des Aufkommens wird im Jahr 2028 immer noch deutlich verfehlt (-7,5 %), jenes der Leistung dagegen, wie schon in den Jahren 2021 und 2022, leicht übertroffen (2 %).

Beim **Eisenbahnverkehr** werden sich in den Jahren von 2026 bis 2028 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 um 3,2 % (Aufkommen) bzw. 4,0 % (Leistung) p.a. Der bei weitem stärkste Bremseffekt entsteht erneut aus dem Steinkohleabsatz. Entsprechend stark werden die Kohlebeförderungen auf der Schiene zurückgehen (-9 % p.a., nach -6,5 % im Jahr 2025). Dies gleicht rund die Hälfte des Wachstums des Kombinierten Verkehrs aus. Saldiert sind für den gesamten Schienengüterverkehr in den drei kommenden Jahren moderate Zuwachsraten um 0,8 % p.a. (Aufkommen) bzw. 1,9 % p.a. (Leistung) zu erwarten.

Bei der **Binnenschifffahrt** ist im mittelfristigen Prognosezeitraum für die Kohletransporte ebenfalls ein stärkerer Rückgang als im laufenden Jahr zu erwarten, wobei die prozentuale Veränderungsrate (-24 % p.a.) wegen der kleiner werdenden Bezugswerte immer größer, aber auch weniger aussagefähig wird. In absoluten Zahlen sinken die Kohletransporte in den drei Jahren um knapp 8 Mio. t, was das Gesamtaufkommen um 4,5 % nach unten zieht. 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 (0,6 % p.a. bzw. knapp 1 Mio. t). Der Kombinierte Verkehr wird voraussichtlich ebenfalls zunehmen. Insgesamt resultiert aus alledem jedoch ein ähnliches Minus wie im laufenden Jahr, nämlich um 1,4 % p.a. (Aufkommen) bzw. um 0,5 % p.a. (Leistung), Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau im Jahr 2028 um 19 % bzw. 16 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2028 aller Güterverkehrsträger dar.

Bei allen für die **Pipelines** relevanten Größen wird die Entwicklung in den Jahren von 2026 bis 2028 derjenigen im Jahr 2025 gleichen. Dies sollte dann auch für den Pipelinedurchsatz gelten (-0,6 % p.a.). Das Vorkrisenniveau wird dann um 4 % (Aufkommen) unter- bzw. um 2 % (Leistung) überschritten. Allerdings ist dieser Vergleich bei den Pipelines, die von der Pandemie kaum tangiert wurden, weniger aussagefähig als bei den anderen Verkehrsträgern.

Beim **Luftfrachtverkehr** wird aus den gleichen Gründen wie 2025 von einem geringen Wachstum von 0,7 % ausgegangen. Damit steigt bis 2028 der Abstand zum Vorkrisenniveau von 2019 auf 4 % (Aufkommen).

Im **Seeverkehr** sollte in den Jahren von 2026 bis 2028 analog zum deutschen Außenhandel der Containerverkehr allmählich auf die frühere Dynamik zurückfinden. Bei den Massengütern ist erneut mit spürbaren Bremseffekten insbesondere im Kohlesektor zu rechnen. Zudem dürften die expansiven Impulse bei Rohöl und Erdgas schon im Jahr 2024 ausgelaufen sein. Saldiert verbleibt für den Gesamtumschlag ein lediglich moderater Anstieg in Höhe von 0,5 % p.a. Damit wird das Vorkrisenniveau (290 Mio. t) auch im Jahr 2028 noch um gut 5 % verfehlt. Der Höchststand, der vor der Weltwirtschaftskrise erreicht wurde (317 Mio. t, 2008), ist deutlich weiter entfernt (13 %).

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern

Gesamter Güterverkehr

Der gesamtmodale Güterverkehr war im Jahr **2020** aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und der hierdurch ausgelösten, schweren gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einbrüche gemäß der jetzt endgültigen Datenlage um 3,5 % (Aufkommen) bzw. 3,8 % (Leistung) gesunken. Im Jahr **2021** hat er einen (Wieder-)Anstieg um 1,5 % bzw. 4,6 % realisiert. Damit wurden also mehr oder minder große Teile des vorangegangenen Rückgangs 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 Einflüssen geprägt. Dennoch werden, wie in der Einleitung erwähnt, auch in der tabellarischen Darstellung des Güterverkehrs die Jahre 2019 und 2020 ausgewiesen, um zum einen das Vorkrisenniveau und zum anderen den folgenden Einbruch zu verdeutlichen.

Im Jahr **2023** hat sich die, bereits im Vorjahr einsetzende, konjunkturelle Abwärtsbewegung **deutlich verstärkt**. Dies betraf nahezu **alle Leitdaten** des Güterverkehrs. Deshalb verbuchte der gesamtmodale Güterverkehr ein **kräftiges Minus** um **6,1 %** (Aufkommen) bzw. **5,0 %** (Leistung). Ersteres liegt sogar über dem Rückgang im Pandemiejahr 2020 (-3,5 %) und ist nach dem Finanzkrisenjahr 2009 (-10 %) das zweitstärkste seit der Vereinigung Deutschlands.

Im Jahr **2024** haben sich die Aussichten im Verlauf spürbar **verschlechtert**. Sie sind damit auch nicht, wie es in der Winterprognose vom März 2024 anzunehmen war, deutlich günstiger als im Vorjahr. Vor allem haben sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten im abgelaufenen Jahr mehrheitlich nicht besser entwickelt als im Jahr 2023. Dies gilt für das BIP (-0,2 %, 2023: -0,3 %), aber auch für den Außenhandel, der im zweiten Jahr in Folge gesunken ist, was seit der Vereinigung Deutschlands vorher nur in den Rezessionsjahren 1993 und 2009 sowie im Pandemiejahr 2020 zu beobachten war. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist die Bauwirtschaft nochmals spürbar geschrumpft, und zwar in einem ähnlichen Ausmaß wie im Vorjahr (jeweils knapp -3 %). Im Kohlesektor hat sich der kräftige Rückgang des Jahres 2023 fortgesetzt, allerdings abgeschwächt (-11 % nach -25 %). Deutlich besser als im Jahr 2023 verlief die Rohstahlproduktion, die von einem Minus (-4 %) in ein klares Plus (5 %) drehte. Auch die, nicht nur energie-, sondern auch transportintensive, Chemieindustrie (3 %) konnte zumindest einen kleineren Teil der jeweils zweistelligen Verluste in den beiden Vorjahren aufholen. Im Ölsektor stand einem leicht sinkenden Absatz von Mineralölprodukten aufgrund der Außenhandelsentwicklung (vgl. Abschn. 2.4) ein hohes Wachstum der Rohöleinfuhren (9 %) gegenüber.

Vor diesem Hintergrund der wichtigsten Leitdaten und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die mehrheitlich für die ersten neun bis elf Monate vorliegen, schätzen wir für die gesamtmodale Güterverkehrsleistung des gesamten Jahres 2024 eine annähernde Stagnation (**0,1 %**) und für das Aufkommen ein **Minus** um **1,6 %**. Beides liegt um rund fünf Prozentpunkte **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 in absoluten Zahlen um 66 Mio. t. Innerhalb der **Güterbereiche** entstanden 38 Mio. allein bei „Erze, Steine und Erden, sonstigen Bergbauerzeugnisse“ (-4,1 %).[54] 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 -11 % auf -4 %) als auch absolut (von 66 auf 25 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 (-16 Mio. t bzw. -7 %), in dem sich die Investitionsschwäche der deutschen Industrie widerspiegelt. In der Abteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ (+1,8 % bzw. 2 Mio. t) wurde das erhebliche Minus der Kohletransporte durch ebenfalls deutliche Steigerungen der Rohölbeförderungen ausgeglichen. Die, grundsätzlich wachstumsstarken, Transporte der „Sonstigen Produkte“ sind im Gegensatz zum Vorjahr wieder gestiegen (1,5 %) und haben damit den größten Wachstumsbeitrag (12 Mio. t) beigesteuert. Alle anderen Güterabteilungen spielten im Jahr 2024 eine wesentlich kleinere Rolle.

Dieser aus derzeitiger Sicht zu schätzende Verlauf im Jahr 2024 liegt beim Aufkommen (-1,6 %, s. o.) unter unserer **Winterprognose** vom März 2024 (-0,7 %). Die Veränderung der Leistung (+0,1 %) wurde dagegen recht gut getroffen (Winterprognose 2024: -0,2 %). Bei diesem Vergleich kommen die o.a. Ausführungen analog zum Tragen: Zwar haben sich mehrere Leitdaten spürbar **schlechter** entwickelt als erwartet. Dies gilt vor allem für die gesamtwirtschaftlichen Einflussgrößen, die oft im Zentrum des Interesses stehen, daneben auch für die Bauproduktion. Andererseits haben sich einige transportintensive Bereiche spürbar **besser** entwickelt als angenommen, darunter die Produktion der Chemieindustrie (3 %, Winter: Stagnation), die Rohstahlproduktion (5 %, Winter: 3 %) und die Rohöleinfuhren (9 %, Winter: -1 %). Beim Aufkommen haben sich vor allem die abwärts korrigierten Baustofftransporte ausgewirkt. Sie haben bei der Leistung ein geringeres Gewicht. Zum Zeitpunkt der Erstellung der **Sommerprognose 2024** (September) waren zwar die verkehrsstatistischen Daten für das erste Halbjahr bekannt. Jedoch haben die späteren Abwärtskorrekturen dazu geführt, dass das jetzt zu schätzende Ergebnis nicht unwesentlich unter der damaligen Vorausschätzung (-0,7 % (t) bzw. +0,4 % (tkm)) liegt.

Die Aussichten für das Jahr **2025** sind **etwas günstiger** als im abgelaufenen Jahr, aber in der langjährigen Betrachtung immer noch **unterdurchschnittlich**. Die deutsche Wirtschaft wird nach gegenwärtiger Einschätzung lediglich moderat wachsen. Konkretisiert wird jetzt für das BIP ein Wachstum um 0,3 % (2019/1995: 1,4 % p.a.) und für den Außenhandel zumindest wieder ein leichtes Plus (Ex- und Importe aggregiert) erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sollte die Bauproduktion – nach drei Jahren Schrumpfung – annähernd auf dem Vorjahresniveau verharren. Auch im Kohlesektor sollte sich der kräftige Rückgang der beiden Vorjahre (-25 % und -11 %) erheblich abschwächen (-6 %). Die Rohstahlproduktion dürfte zwar nicht nochmal zu, aber auch nicht abnehmen. Aus diesen Gründen sollte sich der gesamtmodale

---

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

Güterverkehr einerseits günstiger entwickeln als im abgelaufenen Jahr, andererseits aber bei Weitem noch nicht die Dynamik der Jahre vor der Pandemie (2019/2006: 2,2 % p.a., Leistung) erreichen. Konkret prognostizieren wir beim Aufkommen ein nochmaliges, aber schwächeres **Minus** um **0,4 %** und bei der Leistung ein geringes Plus (**0,3 %**). Die Divergenz der beiden Veränderungsraten bzw. die darin zum Ausdruck kommende Zunahme der gesamtmodalen Transportweite entsteht zum einen durch das bereits erwähnte geringere Gewicht der (rückläufigen) Baustofftransporte bei der Leistung. Mehr noch tragen Strukturverschiebungen zu Transporten über längere Distanzen, allen voran im grenzüberschreitenden Güterverkehr, dazu bei.

Innerhalb der **Güterbereiche** zeigt sich beim Aufkommen ein ungewöhnliches Bild, dass nämlich mit einer Ausnahme für alle Abteilungen nur sehr geringe (absolute) Veränderungen zu erwarten sind, die sich zwischen -5 Mio. t (Kohle, Rohöl) und +3 Mio. t (land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse) bewegen. Auch bei den „Sonstigen Produkten“ ist nur ein geringes Plus zu erwarten. Darin zeigt sich, dass zum einen die expansiven Impulse in den wachstumsaffinen Bereichen noch sehr moderat ausgeprägt sind und zum anderen das Ausmaß des Rückgangs in den trendgemäß schrumpfenden Segmenten sich gegenüber einigen der letzten Jahre deutlich vermindert. Die o. a. Ausnahme bildet die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden…“ (-9 Mio. t). Sie dominiert somit auch das Gesamtergebnis (-15 Mio. t).

Im mittelfristigen Prognosezeitraum bis zum Jahr **2028** 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 % p.a., Ex- und Importe) erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist für die Bauproduktion erstmals seit 2021 mit einem spürbaren Plus zu rechnen (2,5 % p.a.). Die Industrieproduktion sollte ebenfalls zum ersten Mal seit 2021 steigen (0,6 % p.a.). und die Rohstahlerzeugung erneut knapp stagnieren. Lediglich der Steinkohleabsatz wird auch ab dem Jahr 2026 weiter kräftig sinken (-9 % p.a.).

Unter diesen Voraussetzungen wird das gesamtmodale **Transportaufkommen** bis zum Jahr 2028 im Gegensatz zu den Jahren von 2022 bis 2025 wieder ein Wachstum verbuchen, das wir mit **1,2 %** p.a. prognostizieren. Der deutliche Unterschied zu 2025 (-0,4 %) ist auf die erwartete klare Verbesserung der Baukonjunktur zurückzuführen. Dennoch wird damit nur ein Teil des kräftigen Rückgangs vor allem im Jahr 2023 (-6 %, zusammen mit 2022, 2024 und 2025: -9 %) ausgeglichen. Somit wird bei dieser Größe im Jahr 2028 der Stand von 2021 noch um 6 % und das Vorkrisenniveau (2019) sogar um knapp 8 % verfehlt. Die grenzüberschreitenden Transporte werden in diesem Zeitraum wieder etwas stärker zunehmen (1,5 % p.a.) als der Binnenverkehr (1,1 % p.a., vgl. Abschn. 3.6). Dies trägt dazu bei, dass für die **Transportleistung** ein höherer Anstieg (**1,8 %** p.a.) zu erwarten ist als für die Beförderungsmenge. Diese Wachstumsrate ist auch nicht mehr weit entfernt von 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 etwas schwächer ab (-5 %) und in den Folgejahren stärker zu als die Beförderungsmenge, so dass der Wert von 2021 im Jahr 2028 erreicht und der – hier geringfügig niedrigere – von 2019 um 2 % übertroffen werden.

In diesem Zeitraum werden die meisten **Güterbereiche** zur Gesamtentwicklung (+147 Mio. t) beitragen. Der (absolut) stärkste Effekte zeigt sich jetzt wieder, wie meistens, bei den „Sonstigen Produkten“ (72 Mio. t)., darüber hinaus bei „Erze, Steine und Erden …“ (40 Mio.) und „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ (30 Mio.), die beide von der nun wieder anspringenden

Baukonjunktur angetrieben werden. In allen anderen Abteilungen zeichnen sich weitaus geringere Veränderungen ab. Der einzige spürbare Rückgang entsteht bei den Kohletransporten (-16 Mio. t, -4,5 % p.a.).

Tabelle G - 1: Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Transport-aufkommen												
Straßenv.[2]	3758,7	3656,7	3642,6	3420,5	3343,0	3332,6	3477,9	-6,1	-2,3	-0,3	1,4	-7,5
Eisenbahnv.[3]	390,8	358,8	386,2	366,9	367,3	366,6	375,4	-5,0	0,1	-0,2	0,8	-3,9
Binnenschifff.	205,1	188,0	182,4	171,7	175,3	172,8	165,5	-5,9	2,1	-1,5	-1,4	-19,3
Rohrleitungen[4]	85,1	81,7	86,7	76,3	84,2	83,5	81,9	-12,0	10,4	-0,9	-0,6	-3,8
Luftfracht[5]	4,8	4,6	5,0	4,7	4,8	4,9	5,0	-6,6	2,1	1,7	0,7	4,0
Insgesamt	4444,4	4289,9	4303,0	4040,2	3974,7	3960,3	4105,7	-6,1	-1,6	-0,4	1,2	-7,6
Seeverkehr[6]	290,2	272,1	274,9	263,3	271,4	271,1	275,4	-4,2	3,1	-0,1	0,5	-5,1
dar.: Komb. V.												
- Eisenbahnv.	106,3	102,7	113,1	104,4	105,6	107,3	118,0	-7,7	1,2	1,6	3,2	11,0
- Binnenschifff.	21,2	20,9	18,3	16,2	16,6	16,7	17,0	-11,2	2,2	0,7	0,7	-19,9
- Zusammen	127,5	123,5	131,3	120,6	122,2	124,0	135,0	-8,2	1,3	1,5	2,9	5,9
Transport-leistung[1]												
Straßenv.[2]	498,6	487,4	503,1	480,7	476,4	478,5	509,1	-4,4	-0,9	0,4	2,1	2,1
Eisenbahnv.[3]	138,2	128,0	144,3	134,4	136,2	136,8	144,7	-6,9	1,3	0,4	1,9	4,6
Binnenschifff.	50,9	46,3	44,1	41,5	43,8	43,5	42,8	-5,9	5,6	-0,8	-0,5	-15,9
Rohrleitungen[4]	17,6	16,7	17,7	17,3	18,5	18,3	18,0	-2,3	6,8	-0,9	-0,6	1,8
Luftfracht[5]	1,6	1,5	1,6	1,5	1,5	1,6	1,6	-7,3	2,0	1,8	0,7	1,2
Insgesamt	707,0	680,0	710,9	675,5	676,5	678,7	716,1	-5,0	0,1	0,3	1,8	1,3
dar.: Komb. V.												
- Eisenbahnv.	55,7	53,8	60,7	56,3	59,9	61,4	69,1	-7,2	6,4	2,5	4,0	24,0
- Binnenschifff.	5,8	5,4	4,6	4,6	4,7	4,7	4,9	-0,6	2,1	1,3	1,3	-15,1
- Zusammen	61,5	59,2	65,3	60,9	64,6	66,1	74,0	-6,8	6,1	2,4	3,8	20,3

1) Innerhalb Deutschlands
2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
3) Einschl. Behältergew ichte im kombinierten Verkehr, einschl. der Verkehre, die nicht in der Eisenbahn-verkehrsstatistik (Genesis, früher Fachserie 8, Reihe 2) und den Querschnittspublikationen, sondern nur in der Betriebsdatenstatistik (früher Fachserie 8, Reihe 2.1) ausgew iesen w erden
4) Nur Rohölleitungen
5) Einschl. Luftpost. Aufkommen einschl. Doppelzählungen von Umladungen
6) Einschl. Seeverkehr zw . Binnen- u. ausländ. Häfen. Ohne Eigengew ichte der Fahrzeuge, Container etc.

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

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.[55] 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 in den ersten drei Quartalen gegenüber dem Vorjahreszeitraum erneut gesunken, allerdings mit 3,1 % (t) bzw. 1,7 % (tkm) nicht nochmals so kräftig wie im Jahr zuvor. Erneut verdienen die Baustofftransporte eine besondere Erwähnung, die um über 5 % (o.a. Güterabteilung „Erze, Steine und Erden…“) bzw. 10 % (Mineralerzeugnisse) geschrumpft sind, während die Bauproduktion in diesem Zeitraum wesentlich schwächer zurückgegangen ist (-4 %).[56] Offensichtlich sinken innerhalb der Bauproduktion die transportintensiven Bereiche mit einer niedrigen Wert-Mengen-Relation überproportional.

Die, als Indikator für den weiteren Verlauf zu verwendende, mautpflichtige Fahrleistung (auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen, ohne die seit dem 1.7.2024 mautpflichtigen Lkw mit einer Gesamtmasse von 3,5 t bis 7,5 t, nahm in den ersten drei Vierteljahren um 0,7 % ab, also etwas schwächer als die Transportleistung. Im Gesamtjahr betrug das Minus **0,3 %**. Daraus lässt sich für die Transportleistung – ebenfalls im Gesamtjahr – ein Rückgang um **1,3 %** ableiten. Für das Aufkommen kann eine Abnahme um **2,7 %** geschätzt werden, wobei die Divergenz erneut zum Teil durch die kürzeren Baustofftransporte zustande kommt.

Für den Verkehr der **ausländischen** Lkw im Jahr 2024 liegen die, nur jährlich erstellten, Veröffentlichungen des KBA noch nicht vor. Zentraler Indikator hierfür ist deren Fahrleistung auf den mautpflichtigen Bundesautobahnen. Sie ging im Jahr 2024 um **0,4 %** zurück. Dies unterscheidet sich kaum von dem Wert für die deutschen Fahrzeuge, 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. **0,9 %** (Leistung). Beide Größen nahmen somit im dritten aufeinander folgenden Jahr ab, allerdings wesentlich schwächer als im Vorjahr.

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 85 % (Aufkommen) bzw. 71 % (Leistung, jeweils 2023) auf den Lkw-Verkehr entfallen, gleichermaßen, so dass auf eine Wiederholung verzichtet werden kann. Auf die

---

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

56 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.

Auch im Lkw-Verkehr liegt das jetzt zu schätzende Ergebnis für das Jahr 2024 **unter** unserer **Winterprognose** vom März 2024 (-0,8 % (t) bzw. -0,3 % (tkm)). Die verbleibende Abweichung kommt auch hier zum einen durch die Baustofftransporte zustande, die sich ungünstiger entwickelt haben als erwartet. In der **Sommerprognose 2024** vom Oktober wurden noch sehr ähnliche Werte erwartet (-1,0 % bzw. 0,0 %) wie zuvor.

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 im zweiten Quartal 2024 um 6 % und im dritten Vierteljahr um 7 % über dem Vorjahr.[57] Allerdings bezieht sich das 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 (23 %, ggü. 2023: 5 %).[58]

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 Jahren 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 %.[59] Auf die Entwicklung der modalen Teilung in diesem Jahr hatte dieser Sachverhalt keine spürbaren Auswirkungen.

Dies kann auch für das Jahr **2025** angenommen werden. Die spürbare Erhöhung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr (vgl. Abschnitt 2.5) wird sich bereits hier nur sehr begrenzt

---

57 Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise für Dienstleistungen im 2. Quartal 2024: +2,3 % zum Vorjahresquartal, Pressemitteilung 354/24 vom 18.09.2024, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/09/PD24_354_61311.html sowie Statistisches Bundesamt, Erzeugerpreise für Dienstleistungen im 3. Quartal 2024: +3,3 % zum Vorjahresquartal, Pressemitteilung 483/24 vom 19.12.2024, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/12/PD24_483_61311.html

58 Genesis-Tabelle 61311-0004

59 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

auswirken. 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, also einerseits etwas günstiger ausfallen als im Jahr 2024, andererseits aber noch nicht die frühere Stärke aufweisen. Sowohl das BIP als auch der für den Lkw-Verkehr besonders bedeutende Außenhandel werden nach derzeitiger Einschätzung nahezu aller Konjunkturprognostiker nach zwei rückläufigen Jahren steigen, allerdings nur sehr moderat. Die, für den Lkw-Verkehr noch wichtigere, Bauwirtschaft sollte nach den schwachen Jahren von 2022 bis 2024 im Jahr 2025 kaum mehr sinken (-0,1 %, 2022-24: -2,3 % p.a.). Letzteres wird dann auch für den (gesamten) Straßengüterverkehr zutreffen, für dessen Aufkommen wir ein geringes Minus um **0,3 %** prognostizieren. Die Leistung sollte sich aus den gleichen Gründen wie im gesamtmodalen Verkehr etwas erhöhen (**0,4 %**).

Im mittelfristigen Prognosezeitraum bis zum Jahr **2028** 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 ebenfalls ein spürbares Plus anzunehmen (2,5 % p.a.). Aus diesen Gründen prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum auch für den Lkw-Verkehr einen Wiederanstieg und quantifizieren das mit **1,4 %** p.a. beim Aufkommen und **2,1 %** p.a. bei der Leistung. Die Divergenz entsteht aus den gleichen Gründen wie in den Vorjahren. Das Vorkrisenniveau des Aufkommens wird im Jahr 2028 immer noch deutlich verfehlt (-7,5 %), das der Leistung dagegen, wie schon in den Jahren 2021 und 2022, leicht übertroffen (2 %).

Eisenbahnverkehr

Vor der Analyse der aktuellen Entwicklung des Schienengüterverkehrs ist, wie immer in den letzten Jahren, auf dessen **statistische Erfassung** einzugehen, die sich im Jahr 2024 nochmals verkompliziert hat. Bereits seit vielen Jahren liegt das Problem vor, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen **neu in den Markt eintreten** und nicht immer sofort in die verkehrsstatistische Berichterstattung einbezogen werden. In einigen der letzten Jahre hat sich die Anzahl der (statistisch erfassten) Anbieter stärker erhöht als zuvor. Deshalb lagen die statistisch ausgewiesenen Veränderungsraten des Schienengüterverkehrs **unter den tatsächlichen**. Im Jahr 2018 konnte das Statistische Bundesamt das Problem mit einer umfassenden Berichtskreisrevision lösen. Darüber hinaus wird der Verkehr aller Unternehmen – unabhängig von der Meldepflicht für die Verkehrsstatistik – auch innerhalb der Marktbeobachtung der **Bundesnetzagentur** erfasst, wenngleich die Ergebnisse beider Erhebungen nicht immer übereinstimmen.[60] Für die Jahre 2019 und 2020 haben sich die Differenzen stark vermindert. Im Jahr **2021** war das nicht der Fall. Die Entwicklung der Datenlage für dieses Jahr wurde in der Winterprognose 2023/24 bereits abschließend dargestellt. Der starke Anstieg der Transportleistung (10,2 % nach dem aktuellen Datenstand) ist auf den Einbruch im Pandemiejahr 2020 (-7,4 %) zurückzuführen.

Die **Betriebsdatenstatistik** wurde als Publikation mit der Ausgabe für das Berichtsjahr 2021 eingestellt. Seitdem sind die Werte Genesis zu entnehmen.[61] Gemäß diesen, im Oktober 2023

---

60 Vgl. die drei Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose zwischen Sommer 2019 und Sommer 2020.

61 Tabelle 46132-0001. Weil der Terminus „Betriebsdatenstatistik“ damit aufgegeben wurde, haben wir die entsprechenden Zeilen in Tabelle G-2, entsprechend der Diktion von Destatis, in „StBA alle Unternehmen“ umbenannt.

erschienenen Werten nahm das Aufkommen im Jahr **2022** leicht um 0,4 % ab und die Leistung um 2,8 % zu. Die „reguläre“ Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur vom Januar 2024 kam zu einem Anstieg um rund 1 %. Für das Jahr 2022 liegen die Werte also 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 (früheren) **Betriebsdatenstatistik** übernommen und wie vorher in eigener Schätzung nach Güterarten und Hauptverkehrsverbindungen differenziert. Für das Jahr **2023** haben wir damals vorläufig, d.h. bis zum Erscheinen der Ergebnisse der (früheren) Betriebsdatenstatistik für 2023, die Veränderung der Verkehrsstatistik (-6,1 %) angesetzt, die erneut identisch zu denen der Schnellinformation war.

Im **April 2024** wurde eine größere und außerplanmäßige **Revision** der Schienengüterverkehrsstatistik veröffentlicht.[62] Sie betrifft die **Transportweiten** der Beförderungen und damit die **Transportleistung**. Gemäß den Vorgaben der Eisenbahnverkehrsstatistik ist hier immer 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 Genesis 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. Die Transportleistung (aller Unternehmen) des Jahres **2022** wurde durch die Revision um 9,5 Mrd. tkm bzw. 7,1 % angehoben. Die Veränderung gegenüber 2021 wurde leicht von den o.a. 2,8 % auf **2,3 %** nach unten korrigiert.

Im Jahr **2023** ging die **Transportleistung** (aller Unternehmen) gemäß den entsprechenden, im Oktober 2024 veröffentlichten Werten gegenüber dem Vorjahr um **6,9 %** zurück, was unter dem Wert der Verkehrsstatistik (vor Revision -6,1 %, nach Revision -6,5 %) liegt. Das **Aufkommen** ist demnach um **5 %** gesunken und somit schwächer als nach der Verkehrsstatistik (-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).[63] Er ist im Jahr 2023 nach den Ergebnissen der

---

62 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

63 Beginnend mit der vorliegenden Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose wird auch der KV der Binnenschifffahrt als Prognosegegenstand dargestellt (vgl. den folgenden Unterabschnitt). Dies wiederum haben wir zum Anlass

Verkehrsstatistik um 7,7 % (Aufkommen) bzw. 7,3 % (Leistung) geschrumpft. Es ist anzunehmen, dass sich beim KV die Transporte aller Unternehmen sehr ähnlich entwickelt haben wie diejenigen des verkehrsstatistischen Berichtskreises. 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 alle Unternehmen	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 Verkehrsstatistik	Mrz. 2024	108,4	123,1	124,6	116,9		13,5	1,2	-6,1	
Winterprognose 2023/24	Mrz. 2024	119,8	131,0	134,8	126,5		9,4	2,8	-6,1	
StBA alle U., Revision 2024	Apr. 2024	128,0	141,0	144,3			10,2	2,3		
StBA Ve'statistik, Rev. 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 alle Unternehmen	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										
StBA Schnellinfo Jan.-Nov..	Jan. 2025				116,7	118,2				1,3
StBA Ve'statistik, Jan.-Nov.	Jan. 2025				116,8	115,9				-0,7
Winterprognose 2024/25	Feb. 2025	128,0	141,0	144,3	134,4	136,2	10,2	2,3	-6,9	1,3

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

Im Jahr **2024** blieb die Anzahl der in der Monatserhebung erfassten Unternehmen konstant bei 98. Allerdings berücksichtigt das StBA in seinen Schnellinformationen seit Januar 2024 **„Schätzanteile“** in Höhe von (aktuell) durchschnittlich 1,2 % der Beförderungsmenge und 1,9 % der Beförderungsleistung. In diesem Ausmaß unterscheiden sich also auch die Veränderungsraten, die in diesen Schnellinformationen ausgewiesen werden von denen der Verkehrsstatistik (vgl. Tab. G-2 für den Zeitraum bis November).[64] Da erstere die tatsächliche Entwicklung des Schienengüterverkehr besser abbilden, haben wir auch unsere Prognosewerte für das Jahr 2024 auf die Abgrenzung der **Schnellinformationen** bezogen. Demnach ist im gesamten Jahr 2024 das Aufkommen um **0,1 %** und die Leistung um **1,3 %** gestiegen (Verkehrsstatistik: -1,1 % bzw. -0,8 %).

genommen, in Tabelle G-1 den KV beider Verkehrsarten und deren Summe in einem eigenen Block zusammenzufassen. Bisher wurde der KV der Eisenbahnen bei letzteren als Darunter-Zeile ausgewiesen.

64 Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, November 2024, vorläufige Ergebnisse, vom 30. September 2024.

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 in den ersten elf Monaten nach den Ergebnissen der Verkehrsstatistik um 1,2 % (Aufkommen) bzw. 6,3 % (Leistung) gestiegen, allerdings mit einer abnehmenden Tendenz. Für das gesamte Jahr sind ähnliche Wachstumsraten zu erwarten. 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 2 % das Gesamtergebnis um 1,8 Mio. t oder 0,5 % erhöhen. Noch höhere Beiträge entstehen bei den Beförderungen von „Metallen und Metallerzeugnissen“ (3,0 Mio. t, +5,8 %) und von chemischen Erzeugnissen (2,4 Mio. t, +7,2 %), die von dem Wiederanstieg der Produktion der Stahl- bzw. der Chemieindustrie angetrieben werden.

Dem stehen mehrere **Rückgänge** gegenüber, darunter der stärkste erneut bei den **Kohletransporten**. Er hat sich zwar gegenüber dem ersten Halbjahr (-25 %) stark auf 13 % abgeschwächt, drückt aber dennoch das Gesamtergebnis allein um 3,5 Mio. t oder 1 %. Im Vergleich zu 2016 (43,5 Mio. t) hat sich die Transportmenge im Jahr 2024 (23,6 Mio. t) nahezu halbiert. Ein ebenfalls bedeutender Bremseffekt (-2,2 Mio. t, -4,3 %) ging von der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" aus, und zwar ausschließlich von den **Baustofftransporten** (-14 %), während die Eisenerztransporte, parallel zur Stahlproduktion, im Jahr 2024 stiegen (8 %). 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 deshalb für 2024 erwartete Fortsetzung der Aufholbewegung ist jedoch nicht eingetreten, vielmehr blieben sie auf dem Vorjahresstand. Bei den Holztransporten schließlich war von 2015 bis 2021 eine stürmische Dynamik 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.[65] 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 (-25 %) gedreht. Zu den Holztransporten gesellten sich in dieser Güterabteilung in einigen Jahren auch die **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 Stagnation gegenüber dem Vorjahr ein. Da die Holztransporte aber überwiegen, errechnet sich für die gesamte Güterabteilung eine hohe Abnahme um 17 % oder 2,3 Mio. t. Zusammen glichen alle diese Rückgänge die Zunahmen weitgehend aus, so dass das Aufkommen im **gesamten** Schienengüterverkehr lediglich um 0,4 Mio. t stieg, was dem o.a. Plus um 0,1 % entspricht.

---

65 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

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 (3,4 %) als vor allem gegenüber 2022 (23 %).[66] 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.

In der **Winterprognose** vom März 2024 haben wir für den gesamten Schienengüterverkehr eine Stagnation des Aufkommens und ein sehr moderates Wachstum der Leistung (0,5 %) prognostiziert. Ersteres wird voraussichtlich exakt erreicht, letzteres etwas stärker ausfallen. Zwar haben sich die Aussichten für mehrere Bereiche spürbar verschlechtert, vor allem für Kohle, Bau und Fahrzeuge. Dies wird jedoch durch den unerwartet starken Wiederanstieg des Kombinierten Verkehrs, hier vor allem der Leistung, und des Chemiesektors ausgeglichen. Für letzteren haben wir, nach zwei Jahren mit zweistelligen Rückgängen, zwar richtig das Ende der Abwärts-, aber noch keine Aufholbewegung erwartet. In der **Sommerprognose 2024** wurden die Vorausschätzungen aufgrund des ersten Halbjahrs, das etwas günstiger verlief als erwartet, etwas angehoben (0,5 % bzw. 1,3 %). Hiervon wird also die Erwartung für die Transportleistung exakt erreicht.

Bei der Prognose der Entwicklung im Jahr **2025** ist zunächst erneut auf die **Preisentwicklung** einzugehen. Sie wird im Jahr 2025 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 gibt es Hinweise darauf, dass das BMDV die Trassenpreiserhöhung durch eine erhöhte Förderung dämpfen könnte.[67] Drittens schließlich kann die Preisgestaltung der EVU in Abhängigkeit von der Preiselastizität einzelner Nachfragesegmente differenziert werden. Aus diesen Gründen sind wir in unserer Prognose von einer lediglich **leichten Erhöhung der Preise** im SGV ausgegangen (vgl. Abschnitt 2.5).

Wesentlich bedeutender sind auch im laufenden Jahr die gesamt- und branchenwirtschaftlichen **Leitgrößen**. Die erstgenannten werden im Jahr 2025 nach gegenwärtiger Einschätzung ein nur

---

66 Genesis-Tabelle 61311-0004

67 Vgl. z.B. https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/schienengueterverkehr-trassenpreisfoerderung-wird-verlaengert-3528445

sehr moderates Wachstum verbuchen. Die wachstumsstarken, davon abhängigen Segmente werden von der entsprechenden Entwicklung des BIP und des deutschen Außenhandels etwas mehr angeregt als im Vorjahr, aber bei Weitem noch nicht im Ausmaß der Hochkonjunkturjahre 2013 bis 2018. Deshalb erwarten wir für den **Kombinierten Verkehr** ein moderates Wachstum, das wir auf 1,6 % (Aufkommen) bzw. 2,5 % (Leistung) schätzen. 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.

Wie in aller Regel betrifft die Entwicklung im KV am meisten die Güterabteilung der **„Sonstigen Produkte“**, die ein Aufkommensplus um 1 % oder 1,3 Mio. t verzeichnet. Der zweithöchste Beitrag ist deutlich kleiner (0,4 Mio. t) und entsteht bei den Transporten von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen. Hier gehen wir davon aus, dass der o.a. scharfe Rückgang im Vorjahr (-17 %) zumindest zum Teil ausgeglichen wird (4 %). Darüber hinaus zeichnen sich nur sehr geringe Zunahmen um bis zu 0,2 Mio. t ab. In der Abteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ werden Zunahmen beim erstgenannten Segment aufgrund der (angenommenen) Fortsetzung der, im Vorjahr begonnenen, Erholung der Chemieindustrie von Abnahmen bei Baustofftransporten nahezu vollständig ausgeglichen. Ein geringer Mengenzuwachse in Höhe von 0,1 Mio. ist bei den Beförderungen von Fahrzeugen (1 %) anzunehmen.

Der deutlichste **Rückgang** wird zum wiederholten Mal bei den **Kohlebeförderungen** entstehen. Aufgrund der fortgesetzten Substitution von Steinkohle in der Stromerzeugung (vgl. Abschnitt 2.4) ist für sie mit einem Minus um 6,5 % zu rechnen, was 1,5 Mio. t bedeutet. Dies allein senkt den Schienengüterverkehr um 0,4 % ab. Darüber hinaus sind bei den Transporten von Erzen und von Metallen trotz einer Stabilisierung der Stahlproduktion aufgrund von Effizienzgewinnen Abnahmen um 0,5 bzw. 0,3 Mio. t zu erwarten. Für den **gesamten** Schienengüterverkehr ergibt sich aus alledem eine annähernde Stagnation der Beförderungsmenge (-**0,2 %**) bzw. ein geringes Plus der Leistung (**0,4 %**).

In den Jahren von **2026 bis 2028** 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 mittelfristig für den **Kombinierten Verkehr** ein spürbares Wachstum, das wir auf 3,2 % (t) bzw. 4,0 % (tkm) p.a. schätzen, wobei wir davon ausgehen, dass die o.a. Qualitätsprobleme zumindest teilweise behoben werden können. Er liegt damit im Jahr 2028 bereits um 11 % bzw. 24 % über dem Vorkrisenstand von 2019. Das Mengenplus in den drei Jahren 2026 bis 2028 entspricht 11 Mio. t, das allein das gesamte Aufkommen des Schienengüterverkehrs um 3 % erhöht.

Im gleichen Ausmaß steigen die „Sonstigen Produkte“, die somit den weitaus größten Beitrag zum Gesamtergebnis liefern. Einen weiteren darin sichtbaren expansiven Effekt (2,2 Mio. t) erwarten wir in der Abteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“, in der sich jetzt auch, zusätzlich zur Chemieproduktion, die anspringende Baukonjunktur auswirken sollte. Bei den Holztransporten ist aus den gleichen Gründen wie im Jahr 2025 mit einem Plus (1,3 Mio. t). und bei den Fahrzeugtransporten mit einer weiteren Wiederannäherung an den Vorkrisenstand (+1,1 Mio. t) zu rechnen.

Der bei weitem stärkste Bremseffekt entsteht erneut aus dem Steinkohleabsatz, der mit knapp 9 % p.a. 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 (-9 % p.a., nach -6,5 % im Jahr 2025). Aggregiert über die drei Jahre entspricht dies einem Mengenverlust in Höhe von rund 5,4 Mio. t, was wiederum die Hälfte des Wachstums des Kombinierten Verkehrs ausgleicht. Auch die von der Stahlproduktion abhängigen Transporte von Erzen und von Metallen werden 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 drei kommenden Jahren moderate Zuwachsraten um **0,8 %** p.a. (Aufkommen) bzw. **1,9 %** p.a. (Leistung) zu erwarten. Beim Aufkommen wird damit lediglich ein Teil des scharfen Rückgangs im Jahr 2023 (-5 %) ausgeglichen. Somit werden hier im Jahr 2028 sowohl der Stand von 2022 um 3 % als auch der annähernd gleich hohe Wert von 2019 um rund 4 % unterschritten. Die Transportleistung wird dann annähernd auf dem Niveau von 2022, aber um knapp 5 % über dem von 2019 liegen.

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. Für das **gesamte Jahr** schätzen wir jetzt eine Zunahme um **2,1 %** (Aufkommen) und **5,6 %** (Leistung).

Der darin zum Ausdruck kommende spürbare Anstieg der mittleren **Transportweite** um 3,4 % 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 3,7 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,[68] zu einem Wachstum um 12 % oder 2,3 Mio. t. Ein weiterer, im Gesamtergebnis sichtbarer, Impuls (4 % oder 1,4 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 15 % bzw. 2,7 Mio. t geschrumpft. Ein weit geringerer Bremseffekt (-0,8 Mio. t, -2 %) 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 6 % aus. Er konnte durch ein leichtes Plus der Eisenerztransporte aufgrund der steigenden Stahlerzeugung kaum ausgeglichen werden. 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 6 % 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 gut 2 % gestiegen (beide Größen). Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ist das überraschend und kann wohl am ehesten als ein schwaches Aufholen der zweitstelligen Verluste der Jahre 2022 und 2023 interpretiert werden.

Von den **Hauptverkehrsverbindungen** ist der (dominierende) grenzüberschreitende Empfang auch im Jahr 2024 wegen der stark rückläufigen Kohleimporte nicht über eine Stagnation hinausgekommen. Der Binnenverkehr (3 %) wird von den Baustofftransporten gebremst. Der Versand stieg etwas stärker (4 %), was hier durch die o.a. Exporte von Mineralölprodukten zustande kommt.

In der **Winterprognose** vom März 2024 haben wir für die Binnenschifffahrt eine annähernde Stagnation prognostiziert (-0,3 % beim Aufkommen und 0,0 % bei der Leistung), was durch die tatsächliche Entwicklung also übertroffen wird, darunter bei der Leistung deutlich. Zwar haben sich die Kohle- und die Baustofftransporte ungünstiger entwickelt als erwartet. Dies wurde aber durch

---

68 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

andere Segmente, vor allem Chemie, mehr als ausgeglichen. Üblicherweise liegt die Sommerprognose eines Jahres näher am Ist-Wert als die vorangegangene Winterprognose, weil hier schon Daten für das erste Halbjahr vorliegen. Bei der **Sommerprognose 2024** (-3,2 % bzw. -1,2 %) war das nicht der Fall. Hier haben die Daten für das erste Halbjahr auf ein Minus hingedeutet.

Im Jahr **2025** wird die leichte gesamtwirtschaftliche Belebung nur verhältnismäßig kleine Segmente der Binnenschifffahrt tangieren. Weit wichtiger sind wie immer die transportintensiven Branchen. Auch im kommenden Jahr, dann im dritten Jahr in Folge, werden sich die **Kohletransporte** erheblich reduzieren. Bei der Binnenschifffahrt kommt erschwerend dazu, dass sie überdurchschnittlich viel Kohle zu den Kraftwerken (Absatz: -17 %) und weniger zu den Stahlwerken (-0,5 %) transportiert. Deshalb nehmen die Wasserstraßentransporte (-12 %) stärker ab als der gesamte Absatz (-6 %). In absoluten Zahlen entspricht dies knapp 2 Mio. t. Im Vergleich dazu verblassen die Veränderungen in allen anderen Güterabteilungen, die sich zwischen -0,3 und +0,1 Mio. t bewegen. Die Transporte in der anteilsstärksten Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" dürften angesichts der nur moderaten Erholung der Bauproduktion und des Rückgangs der Stahlerzeugung nochmals leicht sinken (-0,3 Mio. t). Ersteres tangiert auch die Mineralerzeugnisse, die im gleichen Ausmaß abnehmen. Der expansivste Impuls des Jahres 2024, der bei den chemischen Erzeugnissen entstand, dürfte sich im Jahr 2025 – analog zur Chemieproduktion – nicht fortsetzen.

Somit wird die gesamte Binnenschifffahrt im Jahr 2025 vor allem von dem weiteren Einbruch der Kohlebeförderungen geprägt und zusammen mit den weiteren, geringeren Abnahmen ein absolutes Minus um 2,6 Mio. t bzw. 0,3 Mrd. tkm verbuchen, was einem Rückgang um **1,5 %** (Aufkommen) bzw. **0,8 %** (Leistung) entspricht. Die Abweichung zwischen den beiden Werten ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass die mittlere Transportweite in einigen schrumpfenden Bereichen, allen voran den Kohletransporten, stark unterdurchschnittlich ist. Für den **Kombinierten Verkehr** der Binnenschifffahrt ist ein leichter Anstieg zu erwarten, womit er mit 16,7 Mio. t weiterhin um rund ein Drittel unter dem bisherigen Höchststand aus dem Jahr 2017 (23,6 Mio. t) liegt.

In den Jahren von **2026 bis 2028** ist für die **Kohletransporte** entsprechend dem Steinkohleabsatz und hier vor allem an die Kraftwerke (vgl. Abschn. 2.4) mit einem weiteren deutlichen Rückgang zu rechnen. Die absoluten Mengenverluste fallen mit 2,5 Mio. t p.a. nicht wesentlich höher aus als im laufenden Jahr (1,9 Mio.). Zudem sind sie immer noch 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 12 % im Jahr 2025 auf 24 % p.a. in den kommenden drei Jahren. Über diesen Zeitraum aggregiert sinken die Kohletransporte um 7,7 Mio. t, was das Gesamtaufkommen um 4,5 % nach unten zieht. Ein gegenläufiger Effekt entsteht in der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", deren Transporte von der wieder expandierenden Baukonjunktur und auch der sich stabilisierenden Stahlproduktion profitieren sollten. Deshalb ist hier ein leichtes Plus (0,6 % p.a.) zu erwarten, das immerhin knapp 1 Mio. t entspricht. Der KV sollte erneut leicht zunehmen.

Insgesamt resultiert aus alledem ein ähnliches Minus wie im Jahr 2025, nämlich um **1,4 %** p.a. (Aufkommen) bzw. um **0,5 %** p.a. (Leistung), Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau im Jahr 2028 um 19 % bzw. 16 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2028 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 (2024) bei 175 Mio. t.

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.[69] 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 etwas gesunken (-0,8 %), allerdings bei einer nicht immer plausiblen Datenlage (vgl. erneut Abschn. 2.4). Jedoch nahmen die Ausfuhren um über 20 % zu und die Einfuhren ebenfalls zweistellig ab. Deshalb verbuchten die Raffinerieproduktion und die Rohöleinfuhr klare Zunahmen um jeweils 9 %. Noch etwas stärker erhöhte sich der Pipelinedurchsatz 10 %. Erneut weicht die Entwicklung der Transportleistung von derjenigen der Menge ab, mit knapp 7 %, anders als in den beiden Vorjahren, nach unten.

In der **Winterprognose** vom März 2024 (-1,1 %) haben wir ein leichtes Minus der Durchsatzmenge wie der Leistung erwartet. Die erhebliche Abweichung zum jetzt erwarteten spürbaren Plus entsteht nicht durch den Produktenabsatz. Vielmehr liegt die Ursache in der o.a. erratischen Entwicklung des Außenhandels, dessen Bewegungen in den letzten Jahren häufig nicht zu erklären sind. In der **Sommerprognose 2024** (+10 %) hat sich dessen letztjähriger Verlauf bereits abgezeichnet.

---

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

Im Jahr **2025** ist für den Mineralölproduktenabsatz mit einem erneuten leichten Rückgang zu rechnen (-1 %). Für die Aus- und die Einfuhren haben wir eine Konstanz angenommen, weil wir den drastischen letztjährigen Anstieg der Ausfuhren mehr als Gegenbewegung auf den Rückgang im Jahr 2023 interpretieren. Unter dieser Voraussetzung ergibt sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr die gleiche Abnahme wie für den Inlandsabsatz. Dies gilt dann auch für den Pipelinedurchsatz (**-1 %**). 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 ab 2025 eine Konstanz der Transportweite (in den beiden Hauptverkehrsverbindungen) an, so dass die **Leistung** im Ausmaß des Aufkommens sinkt.

Die Entwicklung in den Jahren von **2026 bis 2028** wird aus derzeitiger Sicht bei allen für die Pipelines relevanten Größen derjenigen im Jahr 2025 nahezu exakt gleichen. Dies sollte dann auch für den Pipelinedurchsatz gelten (**-0,6 % p.a.**). Das Vorkrisenniveau wird dann um 4 % (Aufkommen) unter- bzw. um 2 % (Leistung) überschritten. Allerdings ist dieser Vergleich bei den Pipelines, die von der Pandemie kaum tangiert wurden, weniger aussagefähig als bei den anderen Verkehrsträgern.

Luftfracht

Im Jahr 2024 ist der für Deutschland und den Luftfrachtverkehr besonders bedeutende Versand nur um 0,4% auf ca. 2,348 Mio t. gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Dem gegenüber ist der Empfang von Luftfracht um 4,2 % auf 2,204 Mio t gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Was zusammen eine Gesamtluftfrachtmenge im grenzüberschreitenden Verkehr von 4,556 Mio. t (+2,3 %) ergibt. Für das Jahr 2025 und für die Jahre bis 2028 wird aufgrund der weltwirtschaftlichen Erholung eine Gesamtsteigerung im grenzüberschreitenden Verkehr bei der Luftfracht von 1,6 % bzw. 0,7 % erwartet. Bei der Luftfracht wird der Binnenverkehr, wie bereits in der vorangegangenen Mittelfristprognose erwähnt, nur eine unmaßgebliche Bedeutung zukommen.

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,[70] 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

---

70 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

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** in den ersten elf Monaten um beachtliche 6,8 % gestiegen.[71] Der Zuwachs erstreckte sich fast ausschließlich auf den Verkehr mit Europa (+17 %), 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“ (+24 % bzw. 5 Mio. t) und „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ (-5 % bzw. -1,7 Mio. t) sind mit wirtschaftlichen Einflüssen nicht zu erklären. Es ist zu vermuten, dass hier – wie schon in einigen Jahren seit Einführung der „NST 2007“ – die Zuordnung seitens der meldenden Unternehmen verändert wurde. Dennoch verbleibt saldiert ein beachtlicher expansiver Effekt um über 3 Mio. t.

Bei den Massengütern ist der Umschlag von **Kohle** nochmals um 14 % 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 sich der absolute Rückgang im laufenden Jahr mit etwa 0,9 Mio. t gegenüber 2023 (2,5 Mio. t) annähernd drittelt. Bei **Rohöl** führt das unerwartet starke Plus der gesamten Einfuhren beim Seegüterumschlag zu einem nochmaligen Anstieg um 10 % 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 4,5 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. Vielmehr war zu vermuten, dass der Anstieg von Erdgaseinfuhren im Jahr 2024 (absolut) geringer ausfällt als im Vorjahr. Aus derzeitiger Sicht dürfte er lediglich 0,2 Mio. t (4,5 %) betragen. In der gesamten Güterabteilung

---

71 Nach der Transportmenge, nicht der Zahl der Container (5,1 %)

„Kohle, Rohöl, Erdgas“ überwogen die expansiven Effekte bei Weitem, so dass deren Umschlag um 7 % oder 2,5 Mio. t stieg.

Ein nennenswerter Rückgang war bei **Mineralölprodukten** festzustellen (-6 % bzw. 1 Mio. t). Sie werden in Seehäfen mehrheitlich im Empfang umgeschlagen, bei dem sich die stark sinkenden Einfuhren dieser Güter bemerkbar machen. 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 **3,1 %** bzw. 8 Mio. t.

In der **Winterprognose** vom März 2024 haben wir ein Plus um 1,1 % prognostiziert, was also vom jetzt zu schätzenden Ergebnis übertroffen wird. Vor allem der Containerverkehr wurde damals unter-, einige Massengutbereiche (vor allem Kohle und Mineralölprodukte) dagegen überschätzt. Wie bei der Binnenschifffahrt lag die **Sommerprognose 2024** (1,3 %) kaum näher an der Realität als die Winterprognose zuvor. Dies kam dadurch zustande, dass die Aufwärtsbewegung erst im zweiten Halbjahr einsetzte, während im ersten Halbjahr ein Plus um lediglich 0,5 % zu beobachten war.

Im Jahr **2025** wird sich der deutsche Außenhandel zumindest etwas beleben und sowohl die Exporte als auch die Importe um jeweils einen Prozentpunkt stärker wachsen als im Vorjahr. Davon wird der **Containerverkehr** grundsätzlich angeregt. Allerdings dürfte das Wachstum schwächer ausfallen als im abgelaufenen Jahr, in dem es offensichtlich überzeichnet ist. Bei den Massengütern ist bei **Kohle** mit einem (prozentual) ähnlich hohen Rückgang zu rechnen wie im laufenden Jahr, dessen Auswirkungen auf das Gesamtergebnis aber wie erwähnt immer geringer werden. Bei **Rohöl** sollten die, auf den Seegüterumschlag expansiv wirkenden, Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern nunmehr endgültig abgeschlossen sein, so dass er jetzt wieder wie die Gesamteinfuhren verläuft, d.h. im kommenden Jahr leicht abnimmt (-1 %). Die Mehrverkehre bei **Erdgas** haben sich im Jahr 2024 stark vermindert, so dass hier keine größeren Effekte mehr zu erwarten sind. Für die gesamte Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ errechnet sich daraus zum ersten Mal seit 2020 ein Minus, das sich allerdings mit 1 % bzw. 0,4 Mio. t in engen Grenzen hält. Auch 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 eine Konstanz unterstellt (vgl. Abschn. 2.4), was somit auch für den Umschlag dieser Güter gilt. Daraus ergibt sich für den **Gesamtumschlag** eine annähernde Stagnation (**-0,1 %**). Damit kommt die letztjährige Erholung nach den Verlusten der beiden Vorjahre um zusammen 8 % im laufenden Jahr bereits wieder zum Stillstand. Dies kommt zum einen durch das verhaltenere Wachstum des Containerverkehrs und zum anderen durch das allmähliche Auslaufen der expansiven Effekte aus den veränderten Herkunftsländerstrukturen bei Rohöl und Erdgas zustande.

In den Jahren von **2026 bis 2028** wird für den deutschen Außenhandel eine höhere Dynamik (jeweils knapp 3 % bei Exporten und Importen) erwartet als für 2025. Deshalb sollte der Containerverkehr allmählich auf die frühere Dynamik zurückfinden. Ein Plus um 3 % p.a. bedeutet einen Mengenanstieg um (zusammen) 7 Mio. t. Bei den Massengütern ist erneut mit spürbaren Bremseffekten insbesondere im Kohlesektor zu rechnen. Zudem dürften die expansiven Impulse bei Rohöl und Erdgas schon im Jahr 2024 ausgelaufen sein. Schließlich sollte der Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen seinen seit 2015 fallenden Trend fortsetzen, was in diesem Zeitraum immerhin einen Verlust von 10 Mio. t bedeutete und somit nicht vernachlässigbar ist.

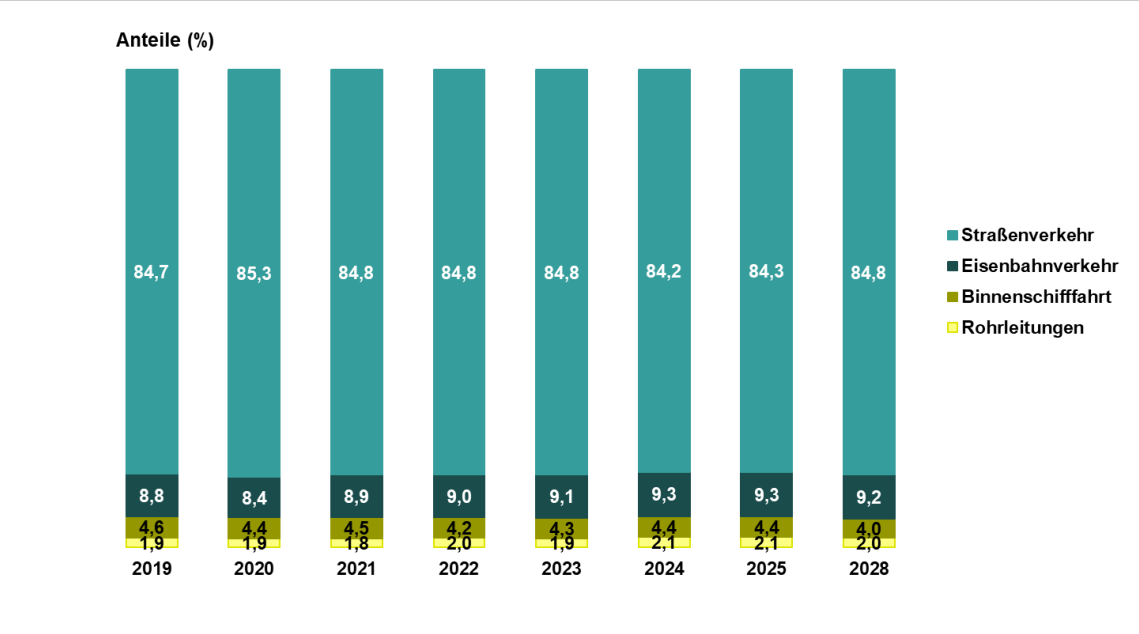
Dies dämpfenden Effekte gleichen große Teile des Wachstums des Containerverkehrs aus, so dass für den Gesamtumschlag ein lediglich moderater Anstieg in Höhe von **0,5 %** p.a. verbleibt. Damit wird das Vorkrisenniveau (290 Mio. t) auch im Jahr 2028 noch um 5 % verfehlt. Der Höchststand, der vor der Weltwirtschaftskrise erreicht wurde (317 Mio. t, 2008), ist deutlich weiter entfernt (13 %).

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.

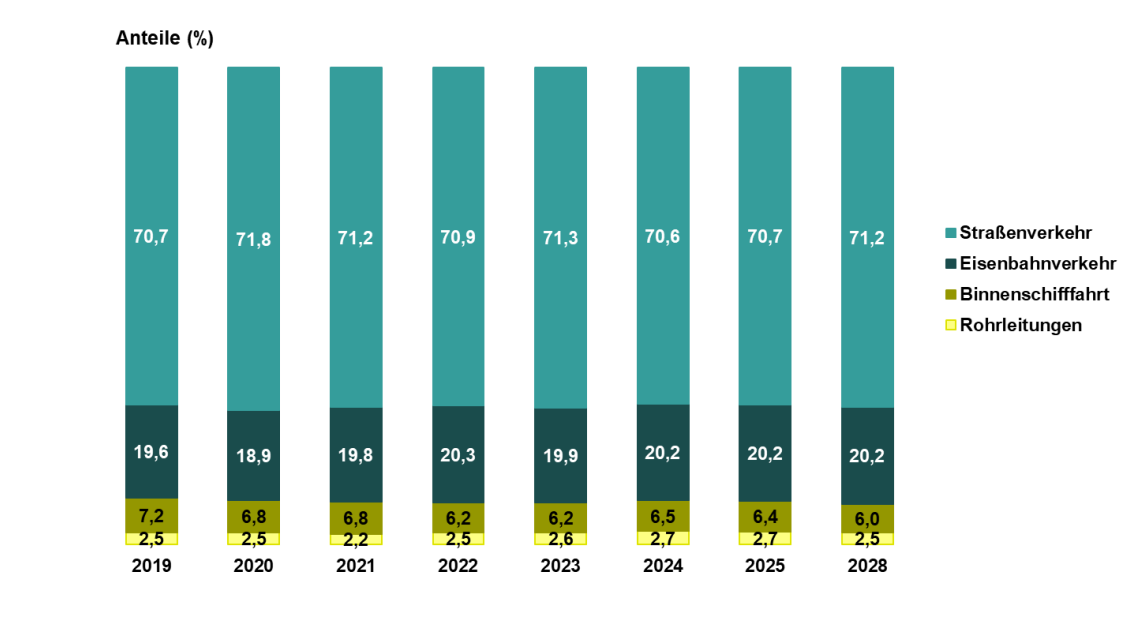
Die Darstellung zeigt zunächst, dass im Jahr **2020** der Straßengüterverkehr sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Leistung deutliche Marktanteile gewonnen hat. Bei allen anderen Verkehrsträgern wurden die Auswirkungen der Pandemie durch erhebliche Rückgänge bei Massengütern, allen voran Kohle, 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. In diesem Zeitraum erhöht sich der Anteil des **Straßenverkehrs** moderat, auch 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.[72] 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 2028 mit 2021 oder auch 2019 macht die Anteilsverluste deutlicher. Die Marktanteile der **Rohrleitungen** nehmen

72 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

wegen des schrumpfenden Mineralölsektors langfristig leicht ab, allerdings wird dies in mehreren Jahren des Betrachtungszeitraums durch die erwähnten Sondereffekte überlagert.

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.

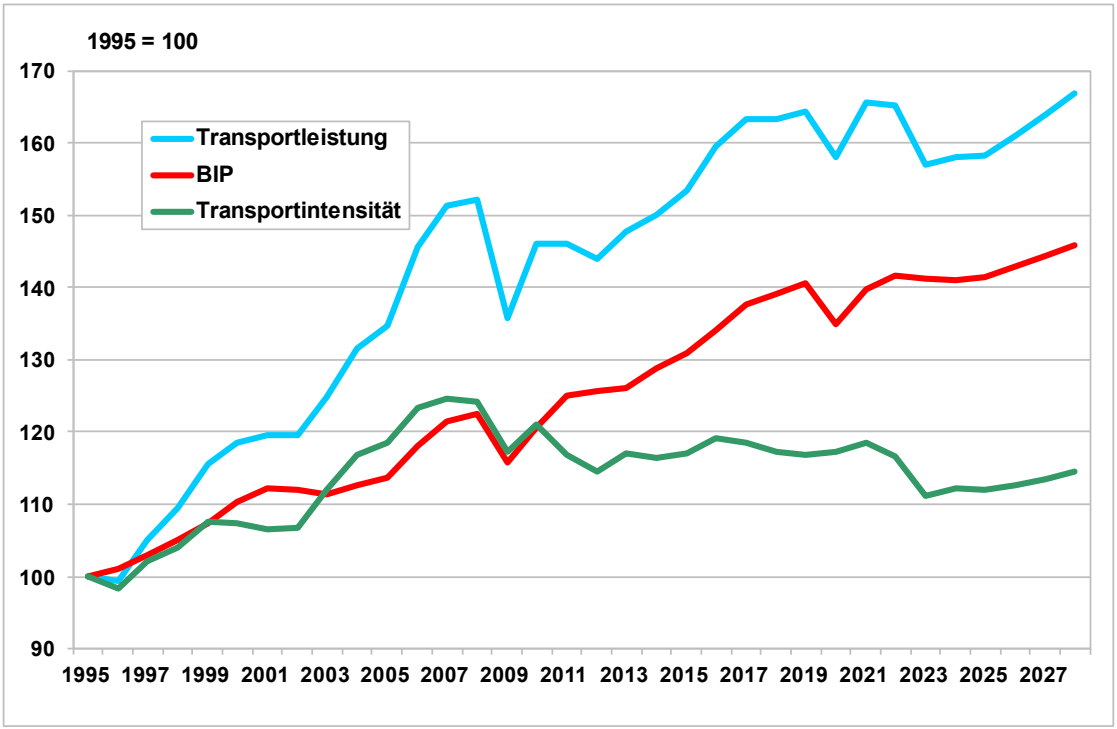
Im (Pandemie-)Jahr **2020** ist das BIP nach der letzten Revision des Statistischen Bundesamts um 3,8 % und damit schwächer als im Jahr 2009 eingebrochen. Der Außenhandel schrumpfte dagegen im Ausmaß von damals. Die gesamtmodale Transportleistung (ebenfalls -3,8 %) ist im gleichen Ausmaß gesunken wie 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 und der Güterverkehr, nach dem jetzigen Daten- und Erkenntnisstand, ebenso leicht gestiegen. Letzterer wurde zwar erneut vom Außenhandel und einigen Massengütern gebremst, dennoch erhöhte sich die Intensität nicht unwesentlich (0,9 %).

Abbildung G - 3: Transportleistung und Transportintensität



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Für das Jahr **2025** ist derzeit sowohl für das BIP als auch für den Güterverkehr eine annähernde Stagnation zu erwarten. Letzterer wird erneut vom Außenhandel und einigen Massengütern gebremst, so dass sich die Intensität nur sehr geringfügig verändert (-0,1 %).

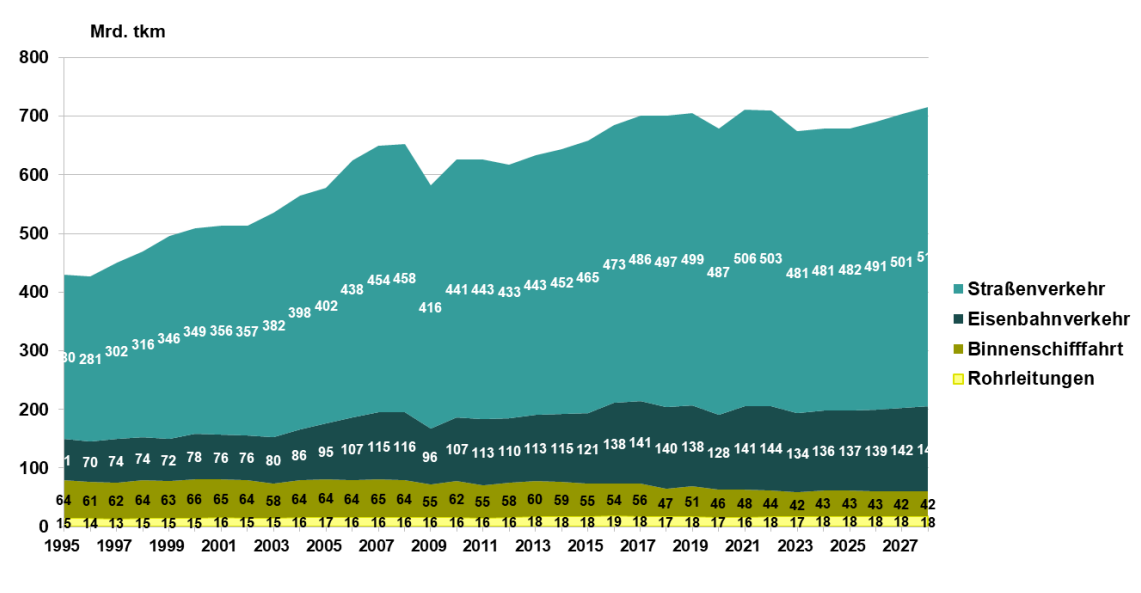
In den Jahren von **2026 bis 2028** sollte der Güterverkehr wieder auf einen moderaten Wachstumspfad (1,8 % p.a.) zurückfinden, der auch über der erwarteten Zunahme des BIP (1,0 % p.a.)

liegt. Damit wird die Intensität um 0,7 % p.a. steigen, was dann auch – wieder einmal – dem überdurchschnittlich wachsenden Außenhandel geschuldet ist. Infolge des kräftigen Rückgangs im Jahr 2023 wird sie noch weit unter dem (stabilen) Niveau der Jahre 2011 bis 2022 sowie dem Höchststand der Jahre 2006 bis 2008 liegen (vgl. Abb. G-3).

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.[73] 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 Abschwungjahr 2023 hat sich das etwas verändert (-6,9 % bzw. -4,4 %), was im Jahr 2024 wiederum zum Teil aufgeholt wurde (1,3 % ggü. -0,9 %), weil nunmehr der Lkw-Verkehr von der Baukrise gebremst wird. Aggregiert über die vier Zieljahre dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelfristprognose wachsen beide Verkehrsträger in annähernd dem gleichen Tempo (1,5 % bzw. 1,7 % p.a.). Die Leistung der **Binnenschifffahrt** sinkt dagegen seit 1995 spürbar (-1,3 % p.a.) und seit 2019 noch stärker (-1,9 % p.a., jeweils bis 2028). 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 2028 ist eine annähernde Stagnation zu beobachten.

Abbildung G - 4: Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

73 Dieser Wert wurde aus den Werten vor der Revision der Schienengüterverkehrsstatistik vom April 2024 (vgl. die Ausführungen dazu im entsprechenden Unterabschnitt von Kap. 3.2) berechnet, weil die revidierten Werte nur bis 2016 zurückgerechnet wurden. In Abb. 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 %[74] 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.[75] 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 Bundesautobahnen 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 in Abstimmung mit uns liegt mit einem leichten Plus um 0,5 % (beide Größen) nahe an der Mautstatistik.[76] 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

---

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

75 Kraftfahrt-Bundesamt, Verkehr europäischer Lastkraftfahrzeuge – Inlandsverkehr (VE 3), zuletzt 2022, wie auch frühere Jahrgänge als Excel-Datei abrufbar unter https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/europaeischerLastkraftfahrzeuge/ve_Inlandsverkehr/ve_Inlandsverkehr_node.html

76 BMDV (Hrsg.) / DLR (Bearb.), Verkehr in Zahlen 2023/24, S. 241 und 245.

Abschwächung des grenzüberschreitenden Verkehrs zurückzuführen, der (in der Summe von 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	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Transportaufk.												
Deutsche Fahrzeuge	3194	3107	3048	2843	2767	2747	2837	-6,7	-2,7	-0,7	1,1	-11,2
- Nahverkehr	1788	1725	1673	1535	1478	1455	1472	-8,3	-3,7	-1,6	0,4	-17,7
- Regionalverkehr	770	757	751	717	705	707	752	-4,6	-1,7	0,3	2,1	-2,3
- Fernverkehr	635	625	623	590	583	585	613	-5,2	-1,2	0,3	1,6	-3,4
Ausländische Fahrz.	565	550	595	578	576	585	641	-2,9	-0,3	1,6	3,0	13,4
- Grenzüb. Verkehr	490	474	508	493	492	500	544	-2,9	-0,1	1,5	2,9	11,0
- Kabotage	75	76	87	85	84	86	97	-2,4	-1,4	2,3	4,1	28,9
Insgesamt	3759	3657	3643	3421	3343	3333	3478	-6,1	-2,3	-0,3	1,4	-7,5
Transportleistung[1)]												
Deutsche Fahrzeuge	291,6	286,4	285,1	268,7	265,3	263,9	273,3	-5,7	-1,3	-0,5	1,2	-6,3
- Nahverkehr	34,1	33,2	32,5	30,3	29,4	29,0	29,5	-6,5	-3,2	-1,4	0,6	-13,6
- Regionalverkehr	68,7	67,5	67,0	64,1	62,9	63,1	67,1	-4,4	-1,8	0,3	2,1	-2,4
- Fernverkehr	188,7	185,7	185,6	174,3	173,0	171,8	176,7	-6,1	-0,8	-0,7	0,9	-6,4
Ausländische Fahrz.	207,0	201,0	218,0	212,0	211,1	214,6	235,7	-2,8	-0,4	1,7	3,2	13,9
- Grenzüb. Verkehr	182,0	175,6	189,0	183,7	183,3	186,2	203,9	-2,8	-0,2	1,6	3,1	12,0
- Kabotage	25,0	25,4	29,0	28,3	27,8	28,4	31,8	-2,4	-1,7	2,1	3,9	27,2
Insgesamt	498,6	487,4	503,1	480,7	476,4	478,5	509,1	-4,4	-0,9	0,4	2,1	2,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Eurostat, eigene Prognosen

Im Jahr **2023** ist der Verkehr der **deutschen** Lkw gemäß den nunmehr vorliegenden vollständigen Zahlen 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 %). Wie in Abschnitt 3.2 erwähnt, ist dies der zweitniedrigste Wert seit Einführung der Lkw-Maut bzw. deren Statistik in den Jahren 2006/07. Für die Transportleistung und auch das Aufkommen setzt das DLR vorläufig ein Minus in dieser Höhe (jeweils knapp 3 %) an. 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. Für die Transportleistung kann auf der Basis der bis September vorliegenden Daten ein Minus (im gesamten Jahr) um 1,3 % geschätzt werden. Für das Transportaufkommen lassen diese Daten einen Rückgang um 2,7 % erwarten (vgl. Abschn. 3.2). Die Abweichung zwischen der Transport- und der Fahrleistung um rund einen Prozentpunkt ist schon bei den Ist-Werten bis September festzustellen. Sie 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 entsprechendes leichtes Minus der Transportnachfrage. Damit nahm deren Marktanteil im Jahr 2024 nur sehr geringfügig zu, nämlich auf 44,3 %, auch weil der grenzüberschreitende Verkehr in diesem Jahr ebenfalls nicht wuchs.

Ab dem Jahr **2025** ist für die deutschen Exporte – nach zwei Jahren mit leichten Abnahmen – eine leichte Verbesserung zu erwarten (-0,3 % im Vergleich zu -0,8 % im Vorjahr). Es ist auch zu erwarten, dass die Bauwirtschaft sich langsam erholen wird. Unter diesen Voraussetzungen sollte das gesamte Straßengüterverkehrsaufkommen leicht sinken (-0,3 %), die Leistung hingegen etwas steigen (0,4 °%). Erst in den Jahren von **2026 bis 2028** sollte der Straßengüterverkehr wieder in die gewohnte Dynamik zurückfinden (1,4 bzw. 2,1 % p.a.). Der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr sollte sich im gesamten Prognosezeitraum etwas überdurchschnittlich entwickeln (1,2 % (2025) bzw. 2,8 % p.a. (2026-28, 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 1,7 % (2025) und 3,2 % p.a. bis 2028. Deren Marktanteil steigt damit auf 44,8 % (2025) und bis 2028 auf 46,3 %.

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 ist als unplausibel zu bewerten. 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 (-2,7 %, jeweils Aufkommen). Für 2025 ist ein leichter Rückgang (-0,7 %) und für die Folgejahre bis 2028 ein moderater Anstieg zu erwarten (1,1 % p.a.).

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) ist der **Nahverkehr** (bis 50 km) im Jahr 2024 überdurchschnittlich gesunken, weil sich hier erneut die sinkenden Baustofftransporte stärker niederschlagen. Für 2025 erwarten wir ein nochmaliges Minus (-1,6 %) und für die Folgejahre einen moderaten jährlichen Anstieg (0,4 % p.a.). 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 nicht fortgesetzt. Hier ist der Regionalverkehr (-1,7 %) nach den bisherigen Daten stärker zurückgegangen als der Fernverkehr (-1,2 %). Im Jahr 2025 wird in beiden Sektoren ein leichtes Wachstum in gleicher Größenordnung erwartet (+0,3 %). In den Folgejahren bis 2028 rechnen wir mit einer Belebung in beiden Sektoren, wobei der Regionalverkehr voraussichtlich etwas dynamischer (+2,1 %) wachsen wird als der Fernverkehr (1,6 °% 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. [77] 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.[78]

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.[79] 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 entfielen. Vor allem Sattelzugmaschinen erbrachten mit fast 100.000 km pro Jahr eine weit

---

77 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.

78 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

79 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).

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. Für 2025 gehen wir, aufgrund der konjunkturellen Rahmenbedingungen, von einem gleich hohen Wachstum wie im Vorjahr aus. Bis 2028 rechnen wir mit einem spürbaren Anstieg aufgrund der erwarteten Wirtschaftsbelebung, das in der Größenordnung des Trends von 2010 bis 2022 liegt (3,6 % p.a., vgl. Tab. 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. Tab. 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. Im Jahr 2024 ist auch ein moderates Wachstum zu verzeichnen, das auf dem Niveau des Vorjahres liegt (0,8 %). Für das Jahr 2025 haben wir die Veränderung der mittleren Fahrleistung auf den Bestand gelegt, so dass die (gesamte) Fahrleistung im Jahr 2025 um 1,4 % steigt. In den folgenden Jahren wird ein weiterer Anstieg erwartet, die geschätzte Wachstumsrate beträgt 2,7 % p.a. bis 2028.

Tabelle G - 5: Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge

	Absolute Werte							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
LNF[1)]												
Bestand (1000)[2)]	2842	2965	3234	3324	3419	3516	3909	2,8	2,9	2,9	3,6	37,5
Fahrleistung[3)]	55,63	52,50	57,98	58,46	58,94	59,78	64,74	0,8	0,8	1,4	2,7	16,4
Transportleistg.[3)]	4,92	4,64	5,13	5,17	5,21	5,29	5,72	0,8	0,8	1,4	2,7	16,4
KEP-Verkehr												
Anz. Sendungen	3650	4050	4150	4175	4200	4300	4680	0,6	0,6	2,4	2,9	28,2

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, BIEK, 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.[80] 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. Für den Prognosehorizont übernehmen wir grundsätzlich die Erwartungen des BPEX. Für 2025 rechnen wir mit einer Wachstumsrate von 2,4 %. Dieser positive Trend wird sich voraussichtlich in den kommenden Jahren fortsetzen, so dass bis 2028 mit einem Wachstum von 2,9 % p.a. zu rechnen ist.

---

80 Zuletzt: BPEX, KEP-Studie 2024 – Analyse des Marktes in Deutschland, Köln Juli 2024. 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 nahezu vollständig ausgeglichen (4,6 %, ohne Luft- und Seeverkehr[81]). Diese Gesamtentwicklung wird grundsätzlich von dem, hier dominierenden, Straßenverkehr geprägt (Anteil: 91 %. 2024: 6,1 %). 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 (-17 %) gedreht. Im Prognosezeitraum sollten sich die Zuwächse auf der Straße und der Schiene fortsetzen, während die Binnenschifffahrt und der Seeverkehr, wie schon seit 2021, mit Verlusten rechnen müssen.

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 (14 %) leicht gestiegen (1 %). Dies kam durch erheblich erhöhte Rohöleinfuhren zustande, weshalb die Pipelinetransporte um 10 % gewachsen sind. Dagegen brachen die Kohletransporte aufgrund des außerordentlichen Rückgangs der Kohleverstromung einerseits erneut massiv ein. Dies tangierte vor allem die Binnenschifffahrt (-15 %) und die Eisenbahnen (-13 %). 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. Im gesamten Prognosezeitraum wird sich die Entwicklung im Kohlesektor fortsetzen, was dann wegen nicht mehr steigender Rohöltransporte gesamtmodal durchschlagen und zu einem Minus (-4 % p.a.) führen wird. Abgeschwächt gilt dies auch für den Seeverkehr. Die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt werden dagegen von den Kohleeinfuhren ungebremst getroffen. Bei der Binnenschifffahrt kommt erschwerend dazu, dass sie überdurchschnittlich viel Kohle zu den Kraftwerken und weniger zu den Stahlwerken transportiert. Deshalb ist für die Wasserstraßentransporte ein zweistelliges Minus zu erwarten.

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 dominierende Lkw-Verkehr und der Schienenverkehr mussten einen gleich hohen Verlust hinnehmen, der vor allem durch die Baukonjunktur entstand. Bei der Binnenschifffahrt (-2 %) und dem

---

81 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.

Seeverkehr (+3 %) haben die steigenden Erzeinfuhren den Gesamtrückgang dieser Güterabteilung gedämpft. Im Jahr 2025 wächst die Bauproduktion noch nicht, sondern erst ab 2026, während die Stahlerzeugung leicht sinkt. Da ersteres überwiegt, ist gesamtmodal erst ab 2026 wieder ein Aufkommensplus (1,5 %) zu erwarten. Die Baukonjunktur wird vor allem den Lkw-Verkehr (1,6 %) beeinflussen, während die Eisenbahnen und die Binnenschifffahrt von der Stahlproduktion in eine annähernde Stagnation gedrückt werden.

Tabelle G - 6: Gesamter Güterverkehr[1)] nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	229	235	245	233	243	246	255	-5,0	4,6	1,1	1,2	11,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	150	131	151	129	132	127	111	-14,5	1,8	-3,5	-4,5	-26,2
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	1057	1031	1017	926	888	880	919	-8,9	-4,1	-1,0	1,5	-13,0
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	600	584	569	554	552	551	552	-2,6	-0,3	-0,1	0,0	-8,0
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	186	167	165	163	164	163	161	-0,8	0,3	-0,6	-0,3	-13,3
B6 Chemische/Mineralerz	659	669	627	561	537	535	565	-10,5	-4,4	-0,3	1,8	-14,3
B7 Metalle u. Metallerz.	255	231	235	225	219	216	219	-4,1	-2,6	-1,6	0,5	-14,0
B8 Masch., langleb.Kons.	247	211	218	223	207	208	219	1,9	-7,2	0,6	1,7	-11,5
B9 Sekundärrohst., Abf.	316	298	278	263	258	258	256	-5,4	-1,7	-0,2	-0,2	-18,8
B10 Sonstige Produkte	741	728	793	759	770	772	844	-4,4	1,5	0,3	3,0	13,9
Insgesamt	4440	4285	4298	4035	3970	3955	4101	-6,1	-1,6	-0,4	1,2	-7,6
Transportleistung[2)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	41,6	42,4	42,2	40,0	42,1	42,4	43,5	-5,2	5,4	0,6	0,9	4,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	31,3	27,1	32,8	28,9	27,6	26,8	23,9	-11,9	-4,4	-3,0	-3,7	-23,5
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	57,4	55,6	57,9	54,3	53,0	52,8	55,6	-6,1	-2,4	-0,4	1,7	-3,0
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	124,2	122,4	124,0	119,0	119,8	119,8	121,6	-4,0	0,6	0,1	0,5	-2,1
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	32,5	29,4	28,9	30,2	30,8	30,7	31,1	4,3	2,0	-0,1	0,4	-4,3
B6 Chemische/Mineralerz	91,6	90,0	88,4	80,4	79,8	80,2	86,4	-9,0	-0,8	0,5	2,5	-5,7
B7 Metalle u. Metallerz.	55,9	48,4	51,3	49,2	47,1	46,6	47,9	-4,1	-4,2	-1,0	0,9	-14,3
B8 Masch., langleb.Kons.	61,5	56,7	57,0	58,0	54,9	55,2	58,6	1,7	-5,4	0,7	2,0	-4,7
B9 Sekundärrohst., Abf.	28,5	27,7	26,8	25,3	25,4	26,6	30,7	-5,6	0,5	4,6	4,8	7,5
B10 Sonstige Produkte	181,0	178,7	200,0	188,7	194,5	195,9	215,2	-5,7	3,1	0,7	3,2	18,9
Insgesamt	705,4	678,4	709,3	674,0	675,0	677,1	714,5	-5,0	0,1	0,3	1,8	1,3

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 sehr leicht gesunken (-0,3 %). Der Rückgang entstand allein bei „Holz, Papier, Druckerzeugnissen“ (-6 %), während die (dominierenden) Nahrungs- und Genussmitteln noch etwas zulegten (1 %). Betroffen war allein der auch hier dominierende Lkw-Verkehr. Ab 2025 ist für die Transporte von Nahrungs- und Genussmitteln wie für die gesamte Abteilung eine annähernde Konstanz zu erwarten. Dies gilt mehr oder minder für alle Verkehrsträger.

In der Güterabteilung **„Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (B5)“** verbuchte das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2024 einen geringfügigen Anstieg (0,3 %). 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. Der Lkw-Verkehr (-2 %) wurde vom leicht sinkenden Produktenabsatz getroffen. Entsprechend dessen Entwicklung in den Jahren ab 2025 werden auch 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	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	207	209	218	207	219	222	229	-5,4	6,1	1,1	1,1	10,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	9,2	5,7	8,3	7,4	8,1	7,7	6,0	-11,1	8,7	-4,4	-7,8	-34,3
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	947	931	914	827	793	785	823	-9,5	-4,2	-1,0	1,6	-13,1
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	578	562	546	534	531	530	530	-2,2	-0,6	-0,1	0,0	-8,2
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	101	91	90	87	85	85	84	-3,3	-1,8	-0,7	-0,4	-16,8
B6 Chemische/Mineralerz	596	609	571	509	479	478	506	-10,9	-5,7	-0,3	1,9	-15,2
B7 Metalle u. Metallerz.	189	172	172	165	156	153	158	-4,0	-5,7	-2,0	1,1	-16,5
B8 Masch., langleb.Kons.	226	196	204	206	191	192	201	1,1	-7,7	0,6	1,6	-10,9
B9 Sekundärrohst., Abf.	293	276	257	242	236	236	235	-5,7	-2,4	-0,2	-0,1	-19,7
B10 Sonstige Produkte	613	605	662	635	644	645	706	-4,0	1,4	0,1	3,0	15,1
Insgesamt	3759	3657	3643	3421	3343	3333	3478	-6,1	-2,3	-0,3	1,4	-7,5
Transportleistung[1)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	33,4	32,9	32,3	30,8	32,9	33,0	33,7	-4,6	6,6	0,4	0,7	1,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,1	0,9	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	-7,6	-2,6	0,3	-2,6	-15,5
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	33,3	33,5	33,7	31,1	30,0	29,8	31,7	-7,8	-3,6	-0,6	2,0	-4,9
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	114,9	112,9	113,7	110,4	110,6	110,6	112,1	-2,8	0,1	0,0	0,4	-2,4
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	10,8	10,1	9,9	10,1	9,8	9,9	10,1	1,5	-2,4	0,4	0,9	-6,3
B6 Chemische/Mineralerz	73,0	71,9	70,9	64,1	62,2	62,7	68,1	-9,5	-3,0	0,8	2,8	-6,6
B7 Metalle u. Metallerz.	39,2	34,0	35,6	34,6	31,7	31,2	32,7	-3,0	-8,4	-1,4	1,5	-16,7
B8 Masch., langleb.Kons.	51,6	49,8	50,5	50,7	48,1	48,5	51,5	0,4	-5,1	0,8	2,0	-0,3
B9 Sekundärrohst., Abf.	22,6	21,9	21,0	20,1	19,6	20,7	24,6	-4,2	-2,5	5,7	5,9	8,9
B10 Sonstige Produkte	118,7	119,4	134,3	127,7	130,5	131,1	143,7	-4,9	2,2	0,4	3,1	21,0
Insgesamt	498,6	487,4	503,1	480,7	476,4	478,5	509,1	-4,4	-0,9	0,4	2,1	2,1

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Die Güterabteilung **„Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (B6)“** schrumpfte im Jahr 2024 erneut deutlich (-4 %, 2023: -11 %). Zwar nahmen die Transporte von chemischen Erzeugnissen aufgrund des Wiederanstiegs von deren Produktion zu (3 %). Jedoch schrumpften 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. Ab dem Jahr 2025 wird die Chemieproduktion nicht mehr im Ausmaß des Vorjahres steigen, die Bauproduktion dagegen ab 2026 deutlich stärker. Erneut überwiegt Letzteres, so dass das gesamtmodale Aufkommen dann wieder zunimmt. Bei den Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt haben die Mineralerzeugnisse ein geringeres Gewicht, hier sollten die transportintensiven chemischen Grundstoffe nicht im hohen Ausmaß des Jahres 2024 zunehmen.

Tabelle G - 8: Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	8,7	11,1	13,1	13,3	11,0	11,3	12,6	1,0	-17,4	3,6	3,6	44,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	32,5	26,6	30,5	27,1	23,6	22,1	16,6	-11,3	-12,8	-6,5	-9,0	-48,8
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	55,0	50,6	55,9	52,3	50,1	49,5	49,8	-6,5	-4,3	-1,1	0,2	-9,4
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	10,8	10,7	13,0	10,9	11,4	11,6	12,1	-16,1	4,3	1,5	1,6	12,7
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	47,0	42,1	42,0	42,9	43,6	43,3	42,7	2,2	1,6	-0,7	-0,4	-9,1
B6 Chemische/Mineralerz	37,9	36,2	36,0	33,3	35,7	35,8	37,9	-7,4	7,2	0,1	2,0	0,1
B7 Metalle u. Metallerz.	55,8	50,1	53,5	51,0	54,0	53,7	52,2	-4,6	5,8	-0,5	-0,9	-6,4
B8 Masch., langleb.Kons.	18,5	12,8	12,5	14,5	14,5	14,6	15,7	15,8	-0,1	0,9	2,4	-15,1
B9 Sekundärrohst., Abf.	11,9	10,4	11,5	10,4	10,5	10,4	9,9	-9,2	0,6	-1,1	-1,4	-16,2
B10 Sonstige Produkte	112,7	108,1	118,2	111,2	113,1	114,3	125,7	-5,9	1,7	1,1	3,2	11,5
Insgesamt	390,8	358,8	386,2	366,9	367,3	366,6	375,4	-5,0	0,1	-0,2	0,8	-3,9
Transportleistung[1)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	3,2	4,0	5,0	4,7	4,2	4,4	4,8	-7,1	-9,1	2,8	3,5	51,6
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,7	6,2	8,1	7,0	5,5	5,2	4,0	-13,5	-21,1	-6,1	-8,2	-47,8
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	13,8	13,0	15,5	14,3	14,1	14,0	14,5	-7,4	-1,7	-0,6	1,1	4,8
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	6,3	6,3	7,7	6,3	6,5	6,6	7,0	-18,6	3,0	1,3	1,9	9,7
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	12,0	10,9	11,2	11,9	12,2	12,1	12,1	5,7	2,7	-0,8	0,0	1,0
B6 Chemische/Mineralerz	11,4	11,3	11,9	10,8	11,2	11,2	12,0	-8,9	3,3	0,1	2,3	5,3
B7 Metalle u. Metallerz.	13,6	11,7	13,1	12,2	12,7	12,6	12,5	-6,9	4,2	-0,5	-0,3	-8,2
B8 Masch., langleb.Kons.	8,9	6,1	5,8	6,5	6,1	6,1	6,5	13,5	-6,8	-0,1	2,0	-27,6
B9 Sekundärrohst., Abf.	3,0	2,7	3,4	2,8	3,0	3,0	3,1	-16,1	5,6	1,2	1,4	4,9
B10 Sonstige Produkte	58,3	55,8	62,6	57,9	60,7	61,6	68,1	-7,6	4,9	1,4	3,4	16,9
Insgesamt	138,2	128,0	144,3	134,4	136,2	136,8	144,7	-6,9	1,3	0,4	1,9	4,6

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung **„Metalle und Metallerzeugnisse (B7)“** zeichnet sich für das Jahr 2024 auf der Basis der vorliegenden Daten trotz des Wiederanstiegs der Stahlerzeugung ein nochmaliger gesamtmodaler Rückgang (-3 %) ab, der ausschließlich im Lkw-Verkehr (-6 %) zu beobachten ist. Bei Eisenbahnen und Binnenschifffahrt wurden dagegen die erwartbaren Zuwächse realisiert. Ab 2025 sollte sich die Transportnachfrage sowohl gesamtmodal als auch bei den meisten Verkehrsträgern verstetigen.

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. Die Eisenbahnen hatten im Jahr 2020 einen sogar überproportionalen Rückgang hinzunehmen, der im Jahr 2023 erstmals zumindest zum Teil aufgeholt werden konnte (11 %). Im Jahr 2024 hatten alle Landverkehrsträger einen kräftigen Rückgang vor allem bei Maschinen u.ä. zu verzeichnen, wozu der unerwartet hohe Produktionsrückgang im Maschinenbau (-8 %) sicherlich beigetragen hat. Ab 2025 sollte letztere wie auch der Fahrzeugbau zumindest moderat steigen, und somit die Transporte in dieser Güterabteilung, und zwar bei allen Verkehrsträgern.

Tabelle G - 9: Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	13,4	14,8	13,4	12,7	13,0	12,9	12,9	-5,3	2,5	-0,2	-0,1	-3,5
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	23,3	16,9	25,7	18,5	15,8	13,9	6,2	-27,9	-14,8	-11,8	-23,6	-73,3
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	54,8	49,4	46,9	46,4	45,6	45,4	46,1	-1,1	-1,8	-0,6	0,6	-15,8
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	11,1	11,5	9,8	8,8	9,5	9,4	9,1	-10,7	9,0	-1,5	-1,2	-18,7
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	38,1	34,1	32,7	33,4	34,8	34,7	34,6	2,1	4,2	-0,2	-0,1	-9,2
B6 Chemische/Mineralerz	25,1	24,2	20,4	19,4	21,8	21,4	21,4	-4,5	11,9	-1,4	0,0	-14,6
B7 Metalle u. Metallerz.	10,1	8,5	9,2	8,7	9,3	9,3	9,3	-4,9	6,9	0,0	-0,3	-8,3
B8 Masch., langleb.Kons.	2,5	2,2	1,8	1,7	1,5	1,5	1,6	-4,5	-10,6	0,3	1,0	-37,0
B9 Sekundärrohst., Abf.	11,4	11,5	9,2	10,0	11,3	11,3	11,3	9,1	13,0	0,0	0,0	-0,3
B10 Sonstige Produkte	15,3	14,9	13,4	12,0	12,7	12,8	13,0	-10,4	5,7	0,7	0,7	-14,8
Insgesamt	205,1	188,0	182,4	171,7	175,3	172,8	165,5	-5,9	2,1	-1,5	-1,4	-19,3
Transportleistung[1)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	5,0	5,5	4,8	4,5	5,0	5,0	5,0	-7,3	12,5	-0,2	0,0	-0,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	4,8	3,3	5,9	3,5	2,6	2,3	1,0	-39,7	-26,8	-12,8	-24,5	-79,7
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	10,2	9,1	8,6	8,9	8,9	9,0	9,5	3,0	0,4	0,6	1,7	-7,6
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	3,0	3,1	2,6	2,3	2,7	2,6	2,6	-13,3	17,1	-1,7	-1,1	-14,0
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	9,7	8,5	7,8	8,2	8,8	8,8	8,9	6,0	6,3	0,3	0,3	-8,6
B6 Chemische/Mineralerz	7,3	6,8	5,6	5,5	6,4	6,3	6,2	-2,9	16,7	-1,5	-0,1	-13,9
B7 Metalle u. Metallerz.	3,1	2,6	2,6	2,4	2,8	2,8	2,7	-5,2	13,0	0,1	-0,2	-11,9
B8 Masch., langleb.Kons.	0,9	0,8	0,7	0,7	0,6	0,6	0,7	-1,0	-11,5	1,4	2,2	-27,4
B9 Sekundärrohst., Abf.	2,9	3,0	2,5	2,4	2,9	2,9	2,9	-3,1	20,4	0,2	0,3	-1,0
B10 Sonstige Produkte	4,0	3,5	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	2,9	4,0	1,1	1,1	-15,1
Insgesamt	50,9	46,3	44,1	41,5	43,8	43,5	42,8	-5,9	5,6	-0,8	-0,5	-15,9

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 (-2 %). Ab 2025 sollte sich 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.).[82] 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 nach dem derzeitigen Datenstand moderat zugenommen (1,5 %). Die Entwicklung im Straßengüterverkehr (1,4 %) ist angesichts seiner, auch hier sichtbaren,

82 Einschließlich des Seeverkehrs. Ohne ihn waren es sogar 6,7 % p.a.

Dominanz (83 %, Aufkommen) nahezu zwangsläufig sehr ähnlich. Der Eisenbahnverkehr (2 %), wuchs ähnlich, die Binnenschifffahrt (6 %) und der Seeverkehr (8 %) dagegen noch stärker. Für das Jahr 2025 sind ähnliche Wachstumsraten wie für 2024 zu erwarten, die ab 2026 aber wieder 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 nur mehr geringfügig sinken.

Tabelle G - 10: Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	16,9	18,7	16,9	15,9	14,8	14,4	13,3	-6,1	-6,7	-2,8	-2,8	-21,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	37,3	29,6	36,8	38,5	41,0	40,6	38,3	4,6	6,6	-1,0	-1,9	2,8
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	31,6	29,9	31,1	29,6	30,5	30,5	30,2	-4,9	3,2	-0,1	-0,3	-4,4
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	40,3	35,7	36,1	33,4	31,7	31,6	31,5	-7,5	-5,2	-0,2	-0,2	-21,8
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	15,8	16,8	15,1	16,1	15,0	15,0	15,0	6,2	-6,4	0,0	0,0	-4,7
B6 Chemische/Mineralerz	28,5	25,2	25,0	23,5	22,8	22,5	22,6	-5,9	-2,8	-1,2	0,1	-20,6
B7 Metalle u. Metallerz.	10,6	8,0	9,2	9,4	8,0	8,0	7,9	2,6	-15,1	-0,1	-0,4	-25,7
B8 Masch., langleb.Kons.	20,2	15,7	18,9	20,2	25,1	25,6	26,9	7,1	24,3	1,9	1,7	33,4
B9 Sekundärrohst., Abf.	3,5	3,4	3,4	2,6	2,5	2,3	1,9	-23,6	-6,4	-6,6	-6,6	-46,3
B10 Sonstige Produkte	85,7	89,0	82,4	74,1	80,0	80,5	87,7	-10,0	7,9	0,7	2,9	2,4
Insgesamt	290,2	272,1	274,9	263,3	271,4	271,1	275,4	-4,2	3,1	-0,1	0,5	-5,1

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

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 der Stabilisierung der Bauproduktion weit geringer ausfallen sollte (-0,6 %). Erst ab dem Jahr 2026 kann mit einem moderaten Plus gerechnet werden (1,1 % p.a.), womit der Vorkrisenstand (gesamtmodal) aber immer noch um 10 % 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. Bei den Eisenbahnen ist der Binnenverkehr im Jahr 2024 nicht gesunken, was auch bis zum Jahr 2028 (ggü. 2024) der Fall sein wird. Hier ist der Abstand zu 2019 etwas geringer (7 %). Bei der Binnenschifffahrt hingegen wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2028 um 21 % 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. Die Rohrfernleitungen verzeichneten im Binnenverkehr im Jahr 2023 ein kräftiges Minus, holten es aber im Jahr 2024 vollständig auf und bleiben anschließend annähernd konstant. 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 deuten die vorliegenden Daten in einigen Güterbereichen (Nahrungsmittel) auf Sondereffekte hin, so dass für den gesamtmodalen Versand ein Anstieg zu schätzen ist (knapp 2 %). Wie im Vorjahr zeigen alle Verkehrsträger das gleiche Vorzeichen, jetzt allerdings ein Plus, das bei der Binnenschifffahrt ungewöhnlicherweise am stärksten ausfällt (4 %). Es entstand im Wesentlichen bei Mineralölprodukten und chemischen Grundstoffen. In den Jahren 2025 und vor allem ab 2026 werden sich zwar die deutschen Ausfuhren beleben, jedoch die letztjährigen Sondereffekte entfallen, so dass das gesamtmodale Plus vor allem im Jahr 2025 kleiner ist als im Jahr 2024 und den Folgejahren nach 2025. Das Vorkrisenniveau wird hier im Jahr 2028 gesamtmodal leicht übertroffen (1,3 %). Erneut ist für alle Verkehrsträger eine Zunahme zu erwarten.

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 (0,8 %) zu schätzen, der aber fast ausschließlich durch die deutlich erhöhten Rohöleinfuhren ausgelöst wird und bei den Pipelines stattfand (9 %). Im Jahr 2025 wird sich das nicht wiederholen. Generell ist beim Empfang der Anteil der Massengüter weit überdurchschnittlich. Deshalb führen die Verläufe vor allem bei Kohle im laufenden Jahr nochmals zu einem leichten Rückgang. Erst anschließend ist mit einer moderaten Belebung zu rechnen. Deshalb wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2028 gesamtmodal – im Gegensatz zum Versand - deutlich verfehlt (-5 %). Bei der Binnenschifffahrt (-24 %), bei den Eisenbahnen (-11 %) und beim Seeverkehr (-6 %) 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 2028

spürbar (4 %) über dem Stand von 2019 liegen sollte (alle Importe Deutschlands gemäß der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung: 17 %).

Tabelle G - 11: Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t							Veränderung in %				
								p.a.				Insg.
	2019	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Straßengüterv.[1]	3759	3657	3643	3421	3343	3333	3478	-6,1	-2,3	-0,3	1,4	-7,5
Binnenverkehr	3169	3089	3042	2842	2760	2743	2845	-6,6	-2,9	-0,6	1,2	-10,2
Grenzüb. Versand	230,8	222,9	234,1	225,4	227,3	228,4	239,9	-3,7	0,9	0,5	1,7	3,9
Grenzüb. Empfang	222,7	213,1	225,3	216,8	217,5	219,0	231,8	-3,7	0,3	0,7	1,9	4,1
Durchgangsverkehr	136,1	131,6	141,1	136,8	138,7	141,9	160,9	-3,1	1,4	2,3	4,3	18,2
Eisenbahnverkehr[2]	390,8	358,8	386,2	366,9	367,3	366,6	375,4	-5,0	0,1	-0,2	0,8	-3,9
Binnenverkehr	257,2	233,0	248,6	237,3	238,1	236,3	238,4	-4,6	0,3	-0,7	0,3	-7,3
Grenzüb. Versand	52,9	48,0	51,7	48,9	50,4	50,5	53,0	-5,5	3,1	0,2	1,7	0,2
Grenzüb. Empfang	63,9	57,4	61,9	57,4	54,8	55,0	56,6	-7,3	-4,5	0,4	0,9	-11,4
Durchgangsverkehr	16,8	20,4	24,0	23,4	24,1	24,7	27,4	-2,6	3,0	2,8	3,5	63,3
Binnenschifffahrt	205,1	188,0	182,4	171,7	175,3	172,8	165,5	-5,9	2,1	-1,5	-1,4	-19,3
Binnenverkehr	53,0	50,0	44,6	42,5	43,6	43,1	42,0	-4,8	2,6	-1,1	-0,9	-20,8
Grenzüb. Versand	48,9	49,0	43,7	42,0	43,7	43,6	44,1	-4,0	4,0	-0,1	0,3	-9,8
Grenzüb. Empfang	90,5	78,5	84,9	77,3	77,3	75,4	69,0	-9,0	0,1	-2,5	-2,9	-23,7
Durchgangsverkehr	12,7	10,5	9,2	10,0	10,8	10,7	10,4	8,5	8,0	-1,0	-0,7	-18,0
Rohrfernleitungen[3]	85,1	81,7	86,7	76,3	84,2	83,5	81,9	-12,0	10,4	-0,9	-0,6	-3,8
Binnenverkehr	24,5	20,4	22,6	20,5	23,4	23,2	22,7	-9,2	14,1	-1,0	-0,6	-7,1
Grenzüb. Empfang	60,7	61,3	64,2	55,9	60,9	60,3	59,2	-13,0	9,0	-0,9	-0,6	-2,4
Luftfracht[4]	4,772	4,591	5,010	4,679	4,777	4,857	4,965	-6,6	2,1	1,7	0,7	4,0
Binnenverkehr	0,123	0,117	0,129	0,121	0,114	0,117	0,121	-6,7	-5,1	2,7	1,0	-1,9
Grenzüb. Versand	2,357	2,229	2,513	2,338	2,348	2,391	2,434	-7,0	0,4	1,8	0,6	3,3
Grenzüb. Empfang	2,201	2,143	2,280	2,116	2,204	2,241	2,298	-7,2	4,2	1,6	0,9	4,4
Durchgangsverkehr	0,091	0,102	0,087	0,104	0,110	0,108	0,111	18,6	6,1	-1,9	0,9	22,0
Gesamter Güterv.	4444	4290	4303	4040	3975	3960	4106	-6,1	-1,6	-0,4	1,2	-7,6
Binnenverkehr	3504	3393	3358	3142	3065	3046	3148	-6,4	-2,5	-0,6	1,1	-10,1
Grenzüb. Versand	335,0	322,1	332,0	318,6	323,7	324,9	339,5	-4,1	1,6	0,4	1,5	1,3
Grenzüb. Empfang	439,9	412,5	438,5	409,5	412,7	411,9	418,9	-6,6	0,8	-0,2	0,6	-4,8
Durchgangsverkehr	165,7	162,6	174,4	170,2	173,6	177,4	198,9	-2,4	2,0	2,2	3,9	20,0
Seeverkehr[5]	290,2	272,1	274,9	263,3	271,4	271,1	275,4	-4,2	3,1	-0,1	0,5	-5,1
Binnenverkehr	3,3	2,9	4,3	4,5	4,3	4,3	4,3	5,4	-5,1	-0,1	0,0	30,6
Grenzüb. Versand	112,8	111,2	106,7	101,5	103,6	103,3	106,5	-4,9	2,1	-0,3	1,0	-5,5
Grenzüb. Empfang	174,2	158,1	163,9	157,3	163,5	163,5	164,5	-4,0	4,0	0,0	0,2	-5,5

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	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Straßengüterv.[2)]	498,6	487,4	503,1	480,7	476,4	478,5	509,1	-4,4	-0,9	0,4	2,1	2,1
Binnenverkehr	298,6	294,8	297,0	281,4	277,1	276,7	290,1	-5,3	-1,5	-0,1	1,6	-2,8
Grenzüb. Versand	60,3	58,1	61,6	59,6	59,4	59,9	63,4	-3,3	-0,3	0,8	1,9	5,2
Grenzüb. Empfang	62,5	59,9	63,4	61,1	60,8	61,3	65,0	-3,6	-0,4	0,8	2,0	4,0
Durchgangsverkehr	77,3	74,5	81,0	78,6	79,1	80,6	90,5	-3,0	0,6	1,9	3,9	17,2
Eisenbahnverkehr[3)]	138,2	128,0	144,3	134,4	136,2	136,8	144,7	-6,9	1,3	0,4	1,9	4,6
Binnenverkehr	71,3	65,1	70,8	66,4	67,2	66,8	69,1	-6,1	1,2	-0,6	1,1	-3,0
Grenzüb. Versand	26,8	24,2	27,9	25,4	26,5	26,6	28,5	-8,8	4,2	0,6	2,3	6,1
Grenzüb. Empfang	29,1	25,7	29,5	27,0	26,4	26,8	28,7	-8,6	-2,1	1,4	2,3	-1,3
Durchgangsverkehr	11,0	13,1	16,2	15,6	16,1	16,5	18,4	-3,7	3,4	2,7	3,6	66,5
Binnenschifffahrt	50,9	46,3	44,1	41,5	43,8	43,5	42,8	-5,9	5,6	-0,8	-0,5	-15,9
Binnenverkehr	10,3	9,8	8,7	8,2	8,6	8,5	8,4	-5,2	4,4	-0,8	-0,6	-18,5
Grenzüb. Versand	12,9	13,0	11,6	11,3	12,2	12,3	12,7	-3,1	8,4	0,7	1,1	-1,6
Grenzüb. Empfang	19,6	16,8	18,1	15,6	16,0	15,6	14,7	-13,8	2,3	-2,0	-2,0	-24,7
Durchgangsverkehr	8,2	6,7	5,7	6,4	7,1	7,0	7,0	12,2	10,1	-0,6	-0,2	-14,3
Rohrfernleitungen[4)]	17,6	16,7	17,7	17,3	18,5	18,3	18,0	-2,3	6,8	-0,9	-0,6	1,8
Binnenverkehr	4,7	3,9	4,3	4,0	4,5	4,5	4,4	-6,0	11,8	-1,0	-0,6	-6,7
Grenzüb. Empfang	13,0	12,8	13,4	13,3	14,0	13,9	13,6	-1,1	5,2	-0,9	-0,6	4,9
Luftfracht[5)]	1,587	1,546	1,635	1,516	1,548	1,574	1,607	-7,3	2,1	1,7	0,7	1,3
Binnenverkehr	0,049	0,046	0,049	0,045	0,043	0,044	0,045	-7,6	-6,0	2,7	1,0	-7,5
Grenzüb. Versand	0,784	0,730	0,802	0,738	0,741	0,754	0,768	-7,9	0,3	1,8	0,6	-2,1
Grenzüb. Empfang	0,754	0,770	0,784	0,732	0,764	0,776	0,794	-6,6	4,4	1,5	0,8	5,4
Gesamter Güterv.	707,0	680,0	710,9	675,5	676,5	678,7	716,1	-5,0	0,1	0,3	1,8	1,3
Binnenverkehr	384,8	373,7	380,8	360,1	357,4	356,5	372,0	-5,4	-0,8	-0,2	1,4	-3,3
Grenzüb. Versand	100,8	95,9	101,9	97,0	98,8	99,5	105,4	-4,8	1,9	0,7	1,9	4,5
Grenzüb. Empfang	124,9	116,0	125,3	117,7	118,0	118,4	122,9	-6,0	0,2	0,3	1,2	-1,6
Durchgangsverkehr	96,5	94,3	102,9	100,7	102,3	104,2	115,9	-2,2	1,6	1,9	3,6	20,2

1) Innerhalb Deutschlands
2) Einschließlich Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
3) Einschließlich Behältergew ichte 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

Der **Durchgangsverkehr** weist seit Jahrzehnten die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf (2017/1995: 6,3 % p.a.[83]). 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

83 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.

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 1,4 % (Lkw-Verkehr) und damit 2 % gesamtmodal. In der Binnenschifffahrt ist, im zweiten Jahr in Folge, ein spürbares Plus (8 %) festzustellen, mit dem aber lediglich die wasserstandsbedingten Verluste aus dem Jahr 2022, die sich im Durchgangsverkehr überdurchschnittlich ausgewirkt haben (-14 %), aufgeholt wurden. In den Jahren 2025 und mehr noch ab 2026 sollte der anspringende Außenhandel im Transitverkehr wieder zu einem Plus führen, das mit rund 4 % nicht mehr allzu weit unter der o. a. Dynamik der beiden vergangenen Jahrzehnte liegt. Damit wird der Anstieg gegenüber dem Vorkrisenstand 2019 im Jahr 2028 mit 20 % den mit Abstand größten von den vier Hauptverkehrsverbindungen bilden.

Luftfracht

Das Luftfrachtaufkommen lag 2024 mit 4.776.913 t. knapp über dem Niveau von 2019 mit 4.771.980 t (letztes Jahr vor der Coronapandemie). Für das Jahr 2025 prognostiziert das BALM ein Wachstum i. H. von 1,7% (4.856.826 t) im Vergleich zum Vorjahr. Die Erholung ist unter anderem auf das steigende Aufkommen von Express und 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	2020	2022	2023	2024	2025	2028	23/22	24/23	25/24	28/25	28/19
Gesamt[2]	**4,772**	**4,591**	**5,010**	**4,679**	**4,777**	**4,857**	**4,965**	**-6,6**	**2,1**	**1,7**	**0,7**	**4,0**
Innerdeutsch	0,123	0,117	0,129	0,121	0,113	0,117	0,121	-6,7	-6,0	3,6	1,0	-1,9
Grenzüberschr.	**4,558**	**4,371**	**4,793**	**4,454**	**4,556**	**4,631**	**4,733**	**-7,1**	**2,3**	**1,6**	**0,7**	**3,8**
- davon Europa	**1,529**	**1,505**	**1,508**	**1,358**	**1,384**	**1,408**	**1,458**	**-10,0**	**1,9**	**1,7**	**1,2**	**-4,7**
- dar. EU-28/27	0,908	0,902	1,041	0,962	0,956	0,992	1,042	-7,6	-0,6	3,8	1,7	14,8
- dav. Interkontin.	**3,029**	**2,866**	**3,285**	**3,097**	**3,173**	**3,224**	**3,275**	**-5,7**	**2,4**	**1,6**	**0,5**	**8,1**
- davon Afrika	0,114	0,074	0,072	0,073	0,075	0,076	0,077	2,2	2,6	1,5	0,4	-32,2
- davon Amerika	0,971	0,895	1,150	1,075	1,035	1,053	1,100	-6,5	-3,8	1,8	1,5	13,3
- davon Asien	1,944	1,897	2,064	1,948	2,063	2,094	2,097	-5,6	5,9	1,5	0,1	7,9
- davon Austral./Oz	0,004	0,023	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) prognostiziert das BALM für 2025 ein Gesamtluftfrachtaufkommen von ca. 4,631 Mio. t. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 1,6 %. Auf den genannten Teilmärkten ergibt sich

dadurch eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr. (Europa: +1,7%); (Interkontinental: +1,6%). Für die einzelnen Interkontinentalteilmärkte entspricht dies folgenden Steigerungen:

- Afrika: +1,5%;
- Amerika: +1,8%;
- Asien: +1,5%;
- Australien/Ozeanien: 0,0%

Für die kommenden Jahre bis 2028 wird davon ausgegangen, dass sich die einzelnen Teilmärkte weiter erholen. Es wird von einem Wachstum, über die Jahre im niedrigen einstelligen Bereich ausgegangen (2028: Europa 1,2%; Interkontinental: 0,5%). Bis auf die Märkte in Afrika und Asien liegen die von uns prognostizierten Werte aber ungefähr auf dem Niveau von 2022 oder darunter.

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

4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Aktualisierte Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 bis 2023

Die aktuelle Entwicklung des Personenverkehrs steht immer noch im Zeichen der außergewöhnlichen Verläufe in den Jahren von 2020 bis 2022, die aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der **Corona-Pandemie** entstanden und deshalb zum besseren Verständnis hier noch einmal zusammengefasst dargestellt werden. Im Jahr **2020** ging der Personenverkehr nach dem jetzt endgültigen Datenstand **gesamtmodal** um 18 % (Aufkommen) bzw. 21 % (Leistung) zurück. Dabei sind **alle Verkehrsarten** zweistellig gesunken. Das geringste Minus war beim Individualverkehr zu beobachten (-13 % Leistung), bei dem die Effekte der Eindämmungsmaßnahmen vor allem durch Verlagerungen von den öffentlichen Verkehrsmitteln gedämpft wurden. Wegen dieser Verlagerungen ist im öffentlichen Straßenpersonenverkehr der Nahverkehr um 29 % geschrumpft. Im Fernverkehr mit Bussen waren nochmals weit höhere Einbußen hinzunehmen. Im Eisenbahnverkehr fiel die Abnahme im Nahverkehr (-37 %) noch etwas größer aus als im ÖSPNV. Dazu dürfte die höhere Affinität zu Homeoffice aufgrund der längeren Entfernungen im Berufsverkehr auf der Schiene beigetragen haben. Im Fernverkehr lag die Nachfrage im März und April bei nur noch 10 bis 15 % und im gesamten Jahr bei 55 % des Vorkrisenniveaus. Der Luftverkehr ist nach Jahren des Wachstums im Jahr 2020 in einem noch nie da gewesenen Maße (-74 %) geschrumpft. Bedingt durch die weltweiten Reiseeinschränkungen und Einreiseverbote ist er ab dem Frühjahr immer weiter zum Erliegen gekommen.

Auch im Jahr **2021** standen sowohl der gesamtmodale Personenverkehr als auch alle Verkehrsarten im Zeichen der Pandemie und der anhaltenden Eindämmungsmaßnahmen, die eine spürbare Erholung verhindert haben. In allen Verkehrsarten lag die Nachfrage in den beiden Monaten Januar und Februar, als die Maßnahmen noch zum Tragen kamen, massiv, nämlich um rund ein Drittel, unter dem, noch pandemiefreien, Vorjahresstand. Anschließend hat sie sich zwar dem Vorkrisenniveau immer mehr angenähert und das abgesenkte Vorjahresniveau erheblich übertroffen. Wegen der (hohen) Rückgänge am Jahresanfang nahm der gesamtmodale Personenverkehr im Jahr 2021 gegenüber dem – stark gedrückten – Vorjahresstand um lediglich 4 % zu und glich damit nur geringe Teile des vorangegangenen Einbruchs aus. Anders betrachtet hat sich der Abstand zum Jahr **2019** mit 16 **%** (Aufkommen) bzw. 18 % (Leistung) nicht wesentlich verringert. Der Sachverhalt, dass im Jahr 2021 keine oder nur geringe Teile des Vorjahresrückgangs aufgeholt wurden, gilt in der Grundtendenz für **alle Verkehrsarten**. Wie im Jahr 2020 war also der Abstand zum Vorkrisenniveau (des Jahres 2019) im Individualverkehr am geringsten (-11 %) und im Luftverkehr am höchsten (-67 %). Der ÖSPV (-31 %) und der Eisenbahnverkehr (-41 %, jeweils Fahrtenzahl) liegen zwischen diesen beiden Extremen.

Im Jahr **2022** wurde der Personenverkehr grundsätzlich sowohl gesamtmodal als auch in allen Verkehrsarten mehr oder minder von dem **Aufholprozess** auf den pandemiebedingten Einbruch dominiert, der im Jahr 2021 weitgehend ausgeblieben ist. Gebremst wurde er von der Eintrübung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und dem kräftigen Anstieg der Kraftstoffpreise, der nicht nur den Individual-, sondern auch den gesamtmodalen Verkehr dämpfte, weil zahlreiche Fahrten nicht verlagert, sondern gänzlich unterlassen wurden. Im Verlauf des Jahres hat sich der gesamtmodale Personenverkehr dem Vorkrisenstand zwar spürbar angenähert, ihn aber andererseits

auch am Jahresende noch klar verfehlt. Im gesamten Jahr ist er gegenüber 2021 um rund 10 % (Fahrtenzahl) bzw. 11 % (Leistung) gestiegen. Der Abstand zum Vorkrisenstand hat sich damit mit rund 7 % bzw. 9 % mehr als **halbiert**. Diese mehr oder minder starke Annäherung an das Vorkrisenniveau im Verlauf des Jahres hat in der Grundtendenz erneut bei **allen Verkehrsarten** stattgefunden. Dabei sind diese Wachstumsraten gegenüber 2021 nach wie vor immer vor dem Hintergrund des Rückgangs im Jahr 2020 zu betrachten. Aussagefähiger ist der Vergleich von 2022 mit 2019. Hier beläuft sich der Abstand im Luftverkehr immer noch auf 31 %, im Eisenbahnverkehr und im ÖSPV auf 15 % und im Individualverkehr auf 8 % (jeweils Flug- bzw. Fahrgastzahl).

Im Jahr **2023** wurde die positive Entwicklung, ähnlich wie im Vorjahr, von den fundamentalen Einflussfaktoren, insbesondere der **gesamtwirtschaftlichen Entwicklung**, gebremst. Die **Kraftstoffpreise** sind im Jahr 2023 – nach zwei Jahren mit einer kräftigen Erhöhung um zusammen 54 % – etwas gesunken, liegen damit aber immer noch auf einem sehr hohen Niveau. Hinzu kam der weitere Aufholprozess auf den pandemiebedingten Einbruch der Verkehrsnachfrage, der im Jahr 2022 erst rund zur Hälfte wettgemacht wurde und deshalb einen erheblichen Effekt auf die Entwicklung des Personenverkehrs im Jahr 2023 hatte. Das **Deutschlandticket** hat für den ÖPNV eine erhebliche Bedeutung, die aber gesamtmodal nur geringfügig ins Gewicht fällt. Nach dem derzeitigen Daten- und Erkenntnisstand ist für das gesamte Jahr **gesamtmodal** ein Plus gegenüber 2022 um 2,5 % (Aufkommen) bzw. 3,4 % (Leistung) anzusetzen. Der Abstand zum Vorkrisenstand reduziert sich damit auf 5 % bzw. 5,5 %.

Für den **Individualverkehr** liegen die Wachstumsraten gegenüber 2022 mit 1,3 % und 1,4 % deutlich unter jenen der anderen Verkehrsmittel, weil hier der Aufholprozess schon weiter fortgeschritten war. Während der Individualverkehr 2023 bei Aufkommen und Leistung jeweils nur noch rund 4 % unter Vorpandemieniveau lag, waren die **Abstände beim ÖSPV** mit rund 8 % bzw. 15 % und vor allem beim **Luftverkehr** mit 18 % und 20 % (jeweils Aufkommen und Leistung) deutlich größer. Der Eisenbahnverkehr hat zwar beim Fahrgastaufkommen das Niveau von 2019 ebenfalls deutlich unterschritten (8 %), übertrifft aber bei der Leistung als einzige Verkehrsart den Vorkrisenwert (+2 %).

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 ein Anstieg um nur noch 0,3 % 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 jeweils rund 2 % (Aufkommen und Leistung). Dieses Plus liegt bei beiden Größen etwas niedriger als im Jahr 2023 und zeigt das sinkende Aufholpotenzial.

Tabelle P - 1: Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2028
Aufkommen								
Individualverkehr[2)]	52350	44609	46456	49552	50208	50959	51429	52427
Öffentlicher Straßenverkehr[3)]	9735	6864	6682	8321	8909	9306	9397	9583
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2510	2724	2909	2991	3212
Luftverkehr[4)]	227	58	74	156	186	200	210	222
Insgesamt	65283	53382	54952	60538	62027	63374	64027	65444
Leistung[1)]								
Individualverkehr[2)]	917,4	798,7	835,9	865,5	877,2	891,3	900,1	918,9
Öffentlicher Straßenverkehr[3)]	78,9	45,7	45,4	61,0	66,7	69,9	70,2	70,1
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,0	109,9	113,2	120,3
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	57,2	57,3	63,3	69,5
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1069,1	1105,1	1128,4	1146,7	1178,9

	Veränderung in %							
	p.a.				insgesamt			
	23/22	24/23	25/24	28/25	23/19	24/19	25/19	28/19
Aufkommen								
Individualverkehr[2)]	1,3	1,5	0,9	0,6	-4,1	-2,7	-1,8	0,1
Öffentlicher Straßenverkehr[3)]	7,1	4,5	1,0	0,7	-8,5	-4,4	-3,5	-1,6
Eisenbahnverkehr	8,5	6,8	2,8	2,4	-8,3	-2,1	0,7	8,1
Luftverkehr[4)]	19,6	7,3	5,2	1,8	-17,9	-11,9	-7,3	-2,2
Insgesamt	2,5	2,2	1,0	0,7	-5,0	-2,9	-1,9	0,2
Leistung[1)]								
Individualverkehr[2)]	1,4	1,6	1,0	0,7	-4,4	-2,8	-1,9	0,2
Öffentlicher Straßenverkehr[3)]	9,3	4,8	0,4	0,0	-15,4	-11,3	-11,0	-11,1
Eisenbahnverkehr	10,3	5,6	3,0	2,1	2,0	7,7	10,9	17,9
Luftverkehr	18,4	0,2	10,4	3,2	-20,4	-20,2	-11,9	-3,2
Insgesamt	3,4	2,1	1,6	0,9	-5,6	-3,6	-2,0	0,7

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

Für den **Individualverkehr** ist ein ähnlicher Anstieg gegenüber dem Vorjahr wie 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 kleiner aus. Der Abstand zu 2019 ist dagegen mit knapp 3 % bei der Fahrtenanzahl fast identisch mit dem gesamtmodalen Wert und bei der Leistung geringer als dieser.

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 Individualverkehr, sich jetzt aber zusehends verringern. Zusammengefasst ergab sich ein Plus der Fahrgastzahl 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 knapp über dem Wert von 2019 lag (0,7 %). Im **Linienfernverkehr** bestand 2024 zumindest theoretisch noch ein großes (weiteres) Aufholpotenzial. Allerdings dämpfte hier das Deutschlandticket zumindest bis Jahresende. Zudem ist der im Jahr 2023 sichtbare Wiederannäherungsprozess (2023/22: 38 %) in den ersten 3 Quartalen annähernd zum Stillstand gekommen. Daher rechnen wir für Aufkommen und Leistung jeweils mit einem Plus von nur noch knapp 1 % gegenüber Vorjahr, so dass das Aufkommen weiterhin um rund die Hälfte (52 %) und die Leistung um 44 % unter Vorkrisenniveau 2019 liegen. Für den **Gelegenheitsverkehr** ist grundsätzlich ein sehr ähnlicher Annäherungsprozess wie im Linienfernverkehr zu erwarten. Das Minus gegenüber 2019 dürfte auf dem Niveau von (noch geschätzten) rund 40 % im Jahr 2023 (jeweils Fahrgastaufkommen und Leistung) bleiben. Im **gesamten ÖSPV** lag das Aufkommen wie im Nahverkehr um gut 4 % unter dem Niveau von 2019 und nimmt gegenüber 2023 um gut 4 % zu. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten stark rückläufige Fernverkehr durch, so dass sie noch um gut 11 % unter dem Vorkrisenstand, aber um rund 5 % über dem Vorjahr liegt.

Beim **Eisenbahnverkehr** entstand im **Nahverkehr** ebenfalls ein starker Effekt aus dem Deutschlandticket, 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. Dies hob die SPNV-Nachfrage kräftig an. Dagegen waren hier 2024 kaum noch Aufholprozesse zu sehen. Zusammengefasst lag die **Fahrgastzahl** im Jahr 2024 mit 1,9 % nur noch knapp unter dem Vorkrisenniveau. Bei der **Leistung**, die bereits im Vorjahr nur noch 1,5 % unter 2019 lag, 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 7 %) und noch mehr bei der Leistung (rund 12 %).

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 im SPFV gegenüber 2023 rückläufig ist (-3,8 %) als auch die Leistung (-1,5 %). Im **gesamten Eisenbahnverkehr**

errechnet sich für die Fahrgastzahl eine vom Nahverkehr geprägte Zunahme gegenüber 2023 um 6,8 % und für die Leistung ein Plus um knapp 6 %. Damit wird das Vorkrisenniveau der letztgenannten Größe im Jahr 2024 bereits um gut 8 % übertroffen. Außerdem ist der Eisenbahnverkehr 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 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, hohen Standortkosten auf die Nachfrage 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 ca. 30 % des Flugpreises aus und werden für das Jahr 2025 nochmals höher ausfallen. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf den innerdeutschen Personenluftverkehr. Neben dem knappen Angebot und den hohen Preisen fällt hier auch die verstärkte Nutzung von digitalen Kommunikationsmedien und dem damit verbundenen Wegfall von Dienstreisen ins Gewicht. Die Zahl der innerdeutschen Passagiere lag im Jahr 2024 bei rund 12 Millionen Passagieren und stieg damit leicht um 3,4 % bezogen auf das Vorjahr. Die Zahl der innerdeutschen Passagiere lag im Jahr 2024 somit nur bei einem Anteil von rd. 51,4 % der Passagiere bezogen auf das letzte 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 weiter zulegen. Insbesondere die Verkehre nach Afrika und Asien konnten stark zulegen. Etwas schwächer war das Wachstum der Destinationen auf dem amerikanischen Kontinent, wobei die Steigerung im Verkehr mit den USA etwas stärker zulegen konnte.

Prognose der Entwicklung im Jahr 2025

Anders als in den früheren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose liegen für die aktuelle Prognose bereits Daten, Erkenntnisse und Erfahrungen für mehrere post-pandemische Jahre vor. Diese zeigen, dass sich mittlerweile die Aufholprozesse deutlich verlangsamt haben und auch im Personenverkehr die jeweiligen Veränderungsraten zum Vorjahr wieder an Aussagekraft gewonnen haben. Daher basieren wir die Prognose der Jahre 2025 und folgende nicht mehr auf einem „Ohne-Corona-Szenario“ gegenüber 2019 unter Abschätzung der dauerhaften Effekte sowie der Aufholprozesse, sondern kehren wieder zum bisherigen Prognoseansatz zurück, in dem das Hauptaugenmerk auf der Entwicklung der wichtigsten Einflussfaktoren sowie der verkehrlichen Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr liegt. Zusätzlich erläutern wir Aufholprozesse sowie bleibende Effekte im Zuge der Pandemie.

Im ersten Schritt dieser Prognose kommen erneut die üblichen **Haupteinflussfaktoren** zum Tragen. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für das laufende Jahr ein leichtes Plus von 0,5 % erwartet. Die Zahl der Erwerbstätigen reagiert mit Zeitverzögerung auf den Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion, so dass für 2025 nur mehr mit einer Stagnation zu rechnen ist (0,0 %). Die Entwicklung des **Pkw-Bestands** wird sich

im laufenden Jahr nicht von jener in den beiden Vorjahren unterscheiden (jeweils +0,7 %). Die Marke von 50 Mio. Pkw wird entgegen früheren Prognosen aufgrund der zaghafteren Bevölkerungsentwicklung erst 2028 überschritten. Die **Kraftstoffpreise** werden im Jahr 2025 durch die Anhebung des CO_2-Preises leicht erhöht, was durch den zu erwartenden Rohölpreisrückgang mehr als ausgeglichen wird, so dass die Kraftstoffpreise insgesamt leicht sinken (rund 1 %).

Vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung einerseits und der dauerhaften Auswirkungen der Pandemie, auf die in den jeweiligen Kapiteln eingegangen wird, andererseits wird der **gesamtmodale Personenverkehr** im Jahr 2025 sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung jeweils rund 1 % über Vorjahr liegen und somit sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung jeweils nur noch rund 2 % unter Vorpandemieniveau 2019.

Basierend auf den schwach positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, dem leicht steigenden Pkw-Bestand sowie moderat sinkenden Kraftstoffpreisen, ist von einer geringen Zunahme des **Individualverkehrs** im laufenden Jahr auszugehen. Hinzu kommen noch rückverlagerte Verkehre durch die Verteuerung des Deutschlandtickets, was den gesamten MIV allerdings nur um wenige Zehntelprozente anhebt, sowie ein Anstieg durch letzte verbliebene Aufholprozesse im Zuge der Pandemie, so dass wir abschließend für die Fahrleistung des laufenden Jahres einen Anstieg um **1,3 %** gegenüber dem Vorjahr prognostizieren. Bei der Verkehrsleistung (1,0 %) und dem Aufkommen (0,9 %) 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. Deutlich reduzierend wirkt hingegen die **Preiserhöhung des Deutschlandtickets** ab 01.01.2025. Wir gehen davon aus, dass durch diese Verteuerung im Liniennahverkehr 40% des durch das ursprünglich für 49 Euro eingeführte Ticket erzeugten Mehrverkehrs wieder entfallen. Der ÖSPNV wird durch diese Verteuerung deutlich stärker getroffen als der SPNV, weil die Preisdifferenz zu den bisherigen Zeitkarten im ÖSPNV geringer war. Insgesamt erwarten wir für den Liniennahverkehr für 2025 eine Zunahme bei den Fahrgastzahlen von nur noch 1,0 %. 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 aufgrund des Effekts des verteuerten Deutschlandtickets 2025 nur noch um 0,4 % zu und liegt wie schon im Vorjahr leicht über dem Niveau von 2019 (um 1,1 %).

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 sowie rückverlagerte Fahrten aus dem SPNV im Zuge der Verteuerung des Deutschlandtickets führen zumindest 2025 noch zu einem deutlichen Plus von 7,3 %. Die Verkehrsleistung wächst aufgrund der kürzeren Reiseweite der zurückverlagerten Fahrten aus dem SPNV weniger stark (3,4 %) als das Aufkommen, liegt aber weiterhin näher am Vorkrisenniveau als letzteres (-42 % 2025). 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 wie beim Fernverkehr sowohl positive Effekte aus dem postpandemischen Aufholprozess als auch rückverlagerte Fahrten aufgrund der Verteuerung des Deutschlandtickets entgegen. Insgesamt nimmt der Gelegenheitsverkehr 2025 gegenüber dem Vorjahr zumindest beim Aufkommen zu (rund 3 %), bei der Leistung hingegen leicht ab (-0,8 %) und liegt somit immer noch um 38 % (Aufkommen) bzw. 40 % (Leistung) unter dem Vorkrisenniveau. Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Aufkommen auch 2025 im Ausmaß des Nahverkehrs (+ 1 %). Auch bei der Leistung verändert sich der gesamte ÖSPV wie der Nahverkehr (+ 0,4 %) da hier die positivere Entwicklung des Linienfernverkehrs die negative des Gelegenheitsverkehrs ausgleicht. Die Annäherung an die Zahlen des Vorkrisenjahrs 2019 verlangsamt sich weiter. Insgesamt liegt das Aufkommen im ÖSPNV 2025 noch 3,5 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung noch 11,0 %.

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 geringer auswirken als im ÖSPNV. Für die Fahrgastzahl des Jahres 2025 verbleibt so noch ein Plus von rund **3 %** gegenüber **2024,** ebenso bei der Leistung. Die Fahrgastzahl überschreitet somit 2025 erstmals wieder das Vorkrisenniveau um knapp 1 %, die Leistung liegt wie schon im Vorjahr deutlich darüber (rund 12 %).

Im **Fernverkeh**r wird das Angebot weiterhin verbessert und ausgeweitet. Zudem gibt es positive Effekte durch die Rückverlagerung von Fahrten aus dem SPNV im Zuge der Verteuerung des Deutschlandtickets sowie 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 Videocalls 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) **4,2 %** (Fahrgastzahl) bzw. **3,9 %** (Leistung). Somit liegt im SPFV das Aufkommen weiter unter (-2,0 %), die Leistung weiterhin über Vorkrisenniveau von 2019 (+8,9 %). Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2025/19 ein Plus in Höhe von 0,7 % bzw. 10,9 %.

Im **Luftverkehr** werden für das Jahr 2025 ca. 12,1 Millionen innerdeutsche Passagiere erwartet. Dies entspricht einem Wachstum von +1,0 %. Bei den Passagieren von und nach Europa werden ca. 156,0 Millionen Passagiere (+5,5 %) erwartet, wovon etwa 117,9 Millionen (+5,0 %) auf Flüge innerhalb der EU entfallen werden. Für den Interkontinentalverkehr werden ca. 42,2 Millionen Passagiere (+4,5 %) prognostiziert. Die meisten Passagiere werden dabei auf Flüge von

und nach Asien (17,6 Millionen) entfallen, gefolgt von Amerika (16,0 Millionen) und Afrika (8,7 Millionen).

Prognose der Entwicklung bis zum Jahr 2028

Für die mittelfristige Prognose bis 2028 werden zunächst die üblichen Haupteinflussfaktoren betrachtet. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für die Jahre 2026 bis 2028 eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % 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 lediglich stagnieren (0,1 % p.a.), ebenso die Zahl der Einwohner insgesamt (0,1 % p.a.), die Zahl der Auszubildenden wird hingegen weiterhin leicht zunehmen (0,8 % p.a.). Hinsichtlich der **Kraftstoffpreise** haben wir für den CO_2-Preis für die Jahre 2026, 2027 und 2028 eine Preissteigerung um jährlich 10 Euro/t angenommen, was den Rohölpreisrückgang im Jahr 2026 mehr als ausgleicht und aufgrund des dann stagnierenden Rohölpreises dazu führt, dass die Kraftstoffpreise in den Folgejahren wieder leicht steigen. Pro Jahr bedeutet das eine Zunahme von rund 1 %. Im Jahr 2028 liegen die Kraftstoffpreise wieder auf dem Niveau von 2023 und somit rund 30 % über 2019. Real, d.h. deflationiert mit dem Verbraucherpreis (2,0 % p.a., ab 2025 gemäß BMWK-Projektion), bedeutet das gegenüber 2019 eine Verteuerung um lediglich knapp 1 % insgesamt (2028/2019).

Die Entwicklung des **Pkw-Bestands** in den kommenden drei Jahren wird mit +0,6 % p.a. auf dem Niveau der Vorjahre bleiben. Die konjunkturelle Aufwärtsbewegung sollte die Ausweitung anregen, allerdings bleiben Zuwanderung und somit Bevölkerungswachstum auf dem Niveau der Vorjahre, so dass hieraus keine expansiven Effekte zu erwarten sind. Die Marke von 50 Mio. Pkw wird voraussichtlich im Laufe 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 bis 2028 sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung jeweils knapp 1 % p.a. zunehmen und somit 2028 sowohl beim Aufkommen (+0,2 %) als auch bei der Leistung (+0,4 %) das Vorpandemieniveau 2019 wieder erreicht haben.

In den Jahren 2026 bis 2028 schwächt sich das jährliche Wachstum der Pkw-Fahrleistung (gegenüber 2025) auf 0,9 % p.a. (nach 1,3 % in 2025) ab, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiver sind, Einwohnerzahl insgesamt und Erwerbstätige weiterhin eher stagnieren, aber die Kraftstoffpreise leicht steigen und vor allem die pandemiebezogenen Aufholeffekte zunehmend auslaufen. Das **Vorkrisenniveau** von rund 645 Mrd. Fzkm wird **2028 wieder erreicht** bzw. überschritten. 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 % p.a. für 2026 bis 2028). Im Jahr 2028 liegen schließlich sowohl die Fahrleistung (+0,2 %) als auch die Verkehrsleistung (+0,2 %) und das Verkehrsaufkommen (+0,1 %) wieder auf dem Vorkrisenniveau von 2019.

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 bis 2028 wieder leicht an, aber ohne Verlagerungseffekte aus dem MIV zu generieren. Auch aus der Preiserhöhung des

Deutschlandtickets sind ab 2026 keine Effekte mehr zu erwarten. Ebenso laufen die letzten postpandemischen Aufholprozesse aus und werden ab 2027 nicht mehr angesetzt. Somit prognostizieren wir für das Aufkommen im Liniennahverkehr mittelfristig eine leichte Zunahme von durchschnittlich 0,7 % p.a. und für die Leistung von 0,4 % p.a. Bis **2028** liegt das **Aufkommen** dann nur noch **1,2 % unter** Vorkrisenniveau **2019**, die **Leistung mit 2,5 % 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 sowie der Verteuerung des Deutschlandtickets an, für die Folgejahre hingegen nicht mehr. Somit prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum 2026 bis 2028 eine jährliche Wachstumsrate von durchschnittlich 0,3 % p.a. sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung. Der große **Abstand** zum **Vorpandemieniveau** bleibt mit rund **48 % (Aufkommen) und 41 % (Leistung)** auch mittelfristig erhalten.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der sehr langfristige Abwärtstrend von vor der Pandemie auch mittelfristig fortsetzen wird. Da es ab 2026 keine positiven Effekte aus der Verteuerung des Deutschlandtickets mehr geben wird und zudem die postpandemischen Aufholprozesse auslaufen, nehmen wir an, dass sich sowohl die **Fahrtenanzahl** (durchschnittlich - 0,3 % p.a.) als auch die **Leistung** (durchschnittlich -2,9 % p.a.) im mittelfristigen Prognosezeitraum **negativ** entwickeln wird. Der große **Abstand** zum **Vorkrisenniveau 2019** bleibt auch hier mit rund **38 % (Aufkommen) und 45 % (Leistung)** auch mittelfristig erhalten bzw. vergrößert sich sogar wieder.

In der Gesamtbetrachtung entwickelt sich das **Fahrgastaufkommen** des **ÖSPV** bis 2028 **leicht positiv,** nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (durchschnittlich 0,7 % p.a.). Die **Leistung stagniert**, da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennah- und -fernverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2028 mit -1,6 % 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 2028 bei -11 % unter 2019.

In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im **Schienennahverkehr** wird die Erwerbstätigenzahl mittelfristig weiterhin stagnieren. 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. Auch im **SPNV** gehen wir ab 2026 von keinen weiteren Effekten aus der Verteuerung des Deutschlandtickets aus. Positive Impulse kommen nur noch 2026 aus den letzten verbliebenen Aufholprozessen. Grundsätzlich prognostizieren wir daher für die Jahre bis 2028 für den SPNV ein ähnliches **Wachstum** wie in den Jahren vor der Pandemie, d.h. **2,4 % p.a.** beim **Aufkommen** und **2,0 % p.a.** bei der **Leistung**. Das Fahrgastaufkommen wird 2028 deutlich über dem Vorpandemiejahr 2019 liegen (rund 8 %), die Leistung wird dieses sogar um knapp ein Fünftel übertreffen (19,4 %).

Auch im **SPFV** setzen wir für 2026 keine Basiseffekte oder postpandemische Aufholprozesse mehr an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich in den Jahren 2026 bis 2028 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 insbesondere für 2027 und 2028 im Zuge der Korridorsanierung zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant, die wiederum einen dämpfenden Einfluss haben. Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für den Zeitraum 2025 bis 2028 eine **jährliche Wachstumsrate** von jeweils rund **2 %** (Aufkommen 2,1 % p.a.; Leistung 2,2 % p.a.). Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst auf +4,3 % (Aufkommen) bzw. +16,1 % (Leistung).

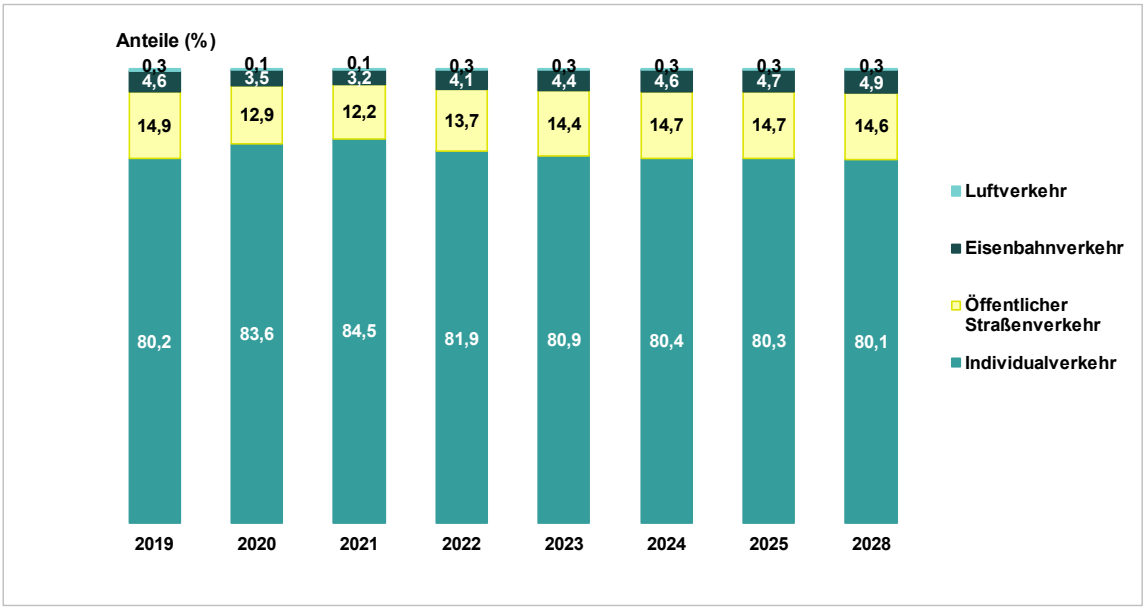
Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2028/19 ein Plus in Höhe von 8 % bzw. 18 %. Gegenüber 2025 beläuft es sich pro Jahr auf 2,4 % bzw. 2,1 %.

Im **Luftverkehr** werden für 2028 12,7 Millionen innerdeutsche Passagiere und 209,1 Millionen grenzüberschreitende Passagiere erwartet, davon 162,9 Millionen Passagiere von und nach Europa (128,4 Millionen zu und von Zielen innerhalb der EU).

Modal Split

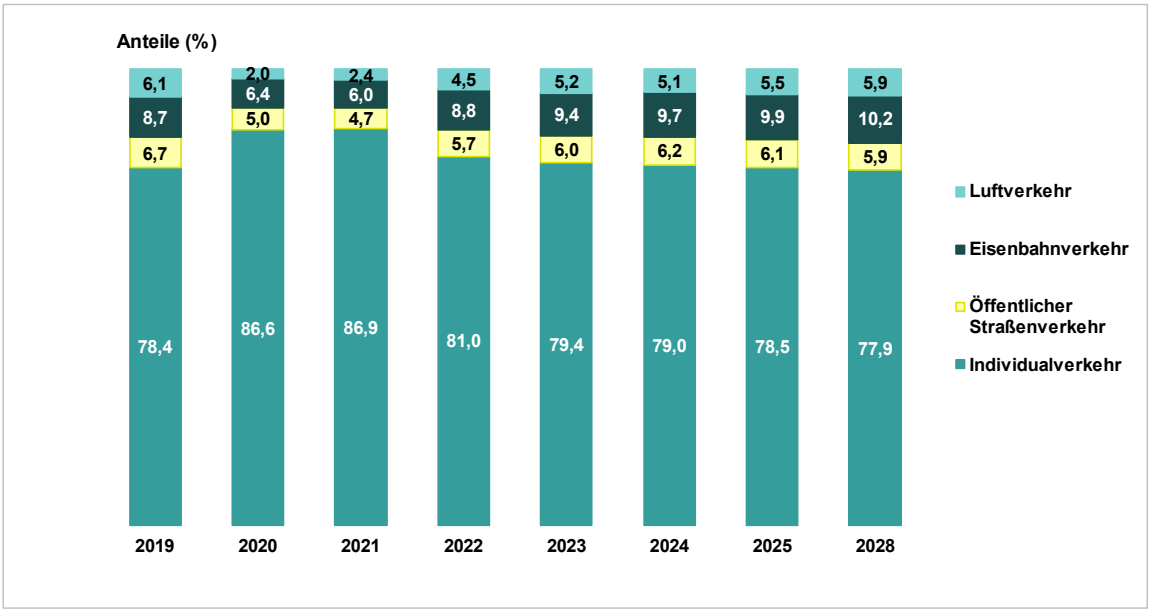
Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergibt sich im **Modal Split** des Personenverkehrs folgendes Bild, das auch hier zunächst maßgeblich von der Pandemie geprägt ist: Der Anteil des **Individualverkehrs** stieg im Jahr 2020 in einem Ausmaß, das seit Jahrzehnten nicht mehr zu beobachten war,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

Abbildung P - 1: Modal Split des Personenverkehrsaufkommens



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Abbildung P - 2: Modal Split der Personenverkehrsleistung



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Die Anteile sowohl des **Eisenbahnverkehrs** als auch des **ÖSPV** entwickeln sich vice versa. 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 2028 das Niveau nicht mehr 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. Bei allen Verkehrsarten sind die Veränderungen der Anteile in den einzelnen Jahren bei der Leistung größer als beim Aufkommen.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Aktualisierte Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 bis 2023

Auch in dieser Ausgabe der Gleitenden Mittelristprognose soll vor der Analyse der aktuellen Entwicklung des Individualverkehrs zum besseren Verständnis noch einmal kurz auf den außergewöhnlichen pandemiebedingten Verlauf in den Jahren 2020 bis 2022 eingegangen werden, der die Entwicklung in den Folgejahren nach wie vor prägt. Auch das Jahr 2023, in dem das Deutschlandticket eingeführt wurde, wird noch einmal skizziert, um die Entwicklungen ab 2024 besser interpretieren zu können.

Im Jahr 2020 haben die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie einen Rückgang der **Pkw-Fahrleistung** in den Lockdown-Monaten um bis zu 34 % und im gesamten Jahr um über **10 %** ausgelöst. Ein Minus in diesem Ausmaß ist in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland ohne Beispiel. Die **Verkehrsleistung** (-13 %) und das **Verkehrsaufkommen** (-15 %) nahmen nach den (aktualisierten) Modellrechnungen des DLR **noch stärker** ab.[84]

Im Jahr **2021** haben der Pandemieverlauf bzw. die anhaltenden Eindämmungsmaßnahmen eine spürbare Erholung des Individualverkehrs **verhindert**. Hinzu kam der damalige kräftige Kraftstoffpreisanstieg (23 %, nominal). Im Ergebnis lag die **Pkw-Fahrleistung** um lediglich knapp 1 % über dem stark gedrückten Vorjahresniveau bzw. nach wie vor um rund 10 % unter dem Stand von 2019. Vice versa zu 2020 sind die Verkehrsleistung und das Aufkommen nach den Schätzungen des DLR stärker gestiegen (4,7 % bzw. 4,1 %) als die Fahrleistung.

Vor diesem Hintergrund wurde der Individualverkehr im Jahr **2022** grundsätzlich von dem **Aufholprozess** auf die vorangegangenen Verluste dominiert. Jedoch haben sich im Verlauf die Perspektiven für die Haupteinflussgrößen merklich abgekühlt. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** wurden die privaten Konsumausgaben (3,9 %) von der Inflation gebremst und haben deshalb den Einbruch des Jahres 2020 auch im Jahr 2022 noch nicht vollständig ausgeglichen. Die Erwerbstätigenzahl hat den Rückgang im ersten Pandemiejahr zwar wettgemacht (+1,4 %), was aber infolge des anhaltenden Homeoffice nur begrenzt verkehrswirksam wurde.

Die Ausweitung des **Pkw-Bestands**, sowohl eine zentrale Kennziffer als auch ein Haupteinflussfaktor für die Entwicklung des Individualverkehrs, hat sich im Jahr 2022 gegenüber der schon geringen Dynamik des Vorjahres nochmals abgeschwächt. Da wegen der Zuwanderungen die Zahl der fahrfähigen Einwohner über 18 Jahren vergleichsweise kräftig zugenommen hat (0,5 %, Jahresdurchschnitt, vgl. Abschn. 2.2), ist die **Pkw-Dichte** im Jahr 2022 (im Vorjahresvergleich) zum ersten Mal in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland **gesunken**, und zwar mit 0,2 % in einem nicht unwesentlichen Ausmaß.

Ein erheblicher dämpfender Effekt auf den Pkw-Verkehr entstand im Jahr 2022 bei den **Kraftstoffpreisen**. Hier schlug vor allem die (im Vorjahresvergleich) massive Erhöhung des Rohölpreises durch. Die Anhebung des CO_2-Preises hat den Benzinpreis hingegen nur geringfügig erhöht. Trotz des sog. „Tankrabatts“ in den Monaten von Juni bis August hat sich der gesamte Kraftstoffpreisindex um **26 %** erhöht. Allein dieser Einfluss hat die Pkw-Fahrleistung des Jahres 2022 bei Ansetzung ihrer langfristigen (Kraftstoff-)Preiselastizität um **4 %** abgesenkt.

---

84 BMVI (Hrsg.) / DLR, DIW (Bearb.), Verkehr in Zahlen 2023/24, S. 153, 217 und 219.

Alle diese Faktoren haben den Individualverkehr im Jahr 2022 spürbar **gedämpft**. Im gesamten Jahr ist die **Fahrleistung**, deren empirische Absicherung die höchste von allen Kennzahlen des Individualverkehrs ist, gegenüber dem Vorjahr um rund 3 % gestiegen, lag damit aber immer noch um rund **7 %** unter dem Stand von **2019**. Damit wurde also in den beiden Jahren 2021 und 2022 (zusammen) lediglich **ein Drittel** des Rückgangs von 2020 ausgeglichen. In der Ausgabe für 2024/25 revidiert das DLR das Aufkommen für 2022 von 47,9 auf 49,5 Mrd. Personenfahrten und die Veränderung gegenüber 2021 entsprechend von 3,2 % auf 6,7 %, was wir für die Mittelfristprognose übernehmen. Der Abstand zum Vorkrisenstand gleicht sich somit zwischen Verkehrsleistung (5,7 %) und Verkehrsaufkommen (5,3 %) sowie der erwähnten Fahrleistung (6,9 %) an.

Vor diesem Hintergrund der Entwicklung in den drei Vorjahren war für das Jahr **2023** grundsätzlich eine Fortsetzung des **Aufholprozesses** zu erwarten. Allerdings wurde er, ähnlich wie im Vorjahr, von den fundamentalen Einflussfaktoren gebremst. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** wurden die privaten Konsumausgaben durch die inflationsbedingten Kaufkraftverluste sowie das nach wie vor historisch niedrige Konsumklima erheblich gebremst und sind deshalb um 0,4 % gesunken. (vgl. Abschn. 2.3). Die Erwerbstätigenzahl hat dagegen nochmals merklich zugenommen (0,9 %).

Im Jahr 2023 belief sich der Pkw-Bestandszugang auf **0,7 %** gegenüber dem entsprechenden Vorjahresstand (vgl. Tabelle P – 2, Pkw-Bestand zur Jahresmitte). Da sich die Einwohnerzahl im Jahr 2023 um denselben Faktor erhöht hat (0,7 %, über 18, Jahresdurchschnitt) wie der Bestand, ist die **Pkw-Dichte** unverändert geblieben. Aus der Zuwanderung entstanden im Jahr 2023 keine wesentlichen Impulse. Im Jahresdurchschnitt lag der Kraftstoffpreisindex um **5,6 % unter** dem Vorjahresstand, was hauptsächlich auf den gesunkenen Rohölpreis zurückzuführen war.

Für das gesamte Jahr 2023 errechnet sich bei der **Pkw-Fahrleistung** gegenüber 2019 ein Minus um **5,5 %**, was im Vergleich zum Vorjahr ein Plus um lediglich **1,4 %** bedeutet. Mit einer Zunahme von ebenfalls 1,4 % gegenüber Vorjahr liegt die Verkehrsleistung 2023 noch um 4,4 %, das Verkehrsaufkommen (+1,3 % gegenüber 2022) noch um 4,1 % unter dem Vorkrisenniveau 2019.

Die **Gründe** dafür, dass es zu einem Plus **gegenüber 2022** gekommen ist, liegen zum einen in den insgesamt noch expansiven Haupteinflussfaktoren Bestandszugang und sinkender Kraftstoffpreis. Ein weiterer Grund für den leichten Anstieg der Fahrleistung ist zumindest tendenziell auch noch der Aufholprozess bzgl. Vor-Pandemie-Niveau. Die gesamtwirtschaftliche Abkühlung hat dagegen klar gebremst. Gegenüber Vorkrisenniveau 2019 beträgt der Abstand bei der Fahrleistung über 5 %. In diesem Ausmaß wirkten also auch im Jahr 2023 noch die Bremseffekte aus den Nachwehen der **Pandemie,** insbesondere das Homeoffice. Hinzu kam ein zumindest tendenziell dämpfender Effekt, der aus dem **Deutschlandticket** entstand. Dessen Auswirkungen auf den ÖPNV werden in den beiden folgenden Abschnitten eingehend dargestellt. An dieser Stelle ist lediglich die Höhe der vom MIV weg verlagerten Verkehre entscheidend. Wir gehen davon aus, dass dies für ein Drittel des Mehrverkehrs im öffentlichen Verkehr zutrifft, wobei der Anteil bei SPNV-Fahrten geringer und bei ÖSPNV-Fahrten höher ist. Diesen Mehrverkehr quantifizierten wir in einem gesamten Jahr auf 14 Mrd. Pkm, woraus sich für den MIV eine Minderung um 5 Mrd. Pkm errechnet. Dies entspricht lediglich **0,5 %** der gesamten Individualverkehrsleistung. Da das Deutschlandticket im Jahr 2023 erst ab Mai eingeführt wurde und zusätzlich Einschwingeffekte eintraten, war der (absolute) Abzugseffekt im Jahr 2023 nur rund halb so hoch, belief sich also auf 2,5 Mrd. Pkm oder 0,3 %. Das ist im Vergleich sowohl zu den Wirkungen der Fundamentalfaktoren als auch zu den Aufholpotenzialen gering.

Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2024

Die **Haupteinflussfaktoren** spielten für die Entwicklung in den Jahren 2020 und 2021 gar keine und in den beiden Folgejahren eine geringere Rolle als üblich. Mit der Verlangsamung der Wiederannäherung haben sie 2024 wieder an Bedeutung gewonnen. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten stiegen die privaten Konsumausgaben im Jahr 2024 um 0,3 %. 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, auch bis 2023 noch 0,9 % p.a.) im Jahr 2024 deutlich gebremst (0,2 %), war aber weiterhin im positiven Bereich.

Die Ausweitung des **Pkw-Bestands** hat sich nach der o.a. schwachen Entwicklung in den Jahren 2021 und 2022 bereits im Jahr 2023 erhöht, auch weil die Lieferfähigkeit der deutschen Automobilindustrie weitgehend wiederhergestellt wurde. Zum 1.7.2024 stieg der Bestand um **0,7 %** gegenüber dem entsprechenden Vorjahresstand, zum 1.10.2024 lag dieser bei 0,5 % über Vorjahresmonat. Die Einwohnerzahl ist ebenfalls gewachsen, jedoch schwächer (0,2 %) als der Pkw-Bestand, die Pkw-Dichte stieg folglich zu diesem Zeitpunkt um 0,5 %. Die für 2024 erhoffte Belebung der privaten Konsumausgaben ist ausgeblieben. Zudem hat sich nach Einstellung der Förderung der E-Pkw 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.[85] Insgesamt zeigte sich aufgrund der unklaren Situation weiterer Förderungen ein gewisser Attentismus, der auch die Nachfrage nach Pkw mit Verbrennungs- oder Hybrid-Motoren betraf. Daher gehen wir davon aus, dass Pkw-Bestand und -Dichte sich bis zum Jahresende ähnlich weiter entwickelt haben wie im ersten Halbjahr (vgl. Tab. P-2).

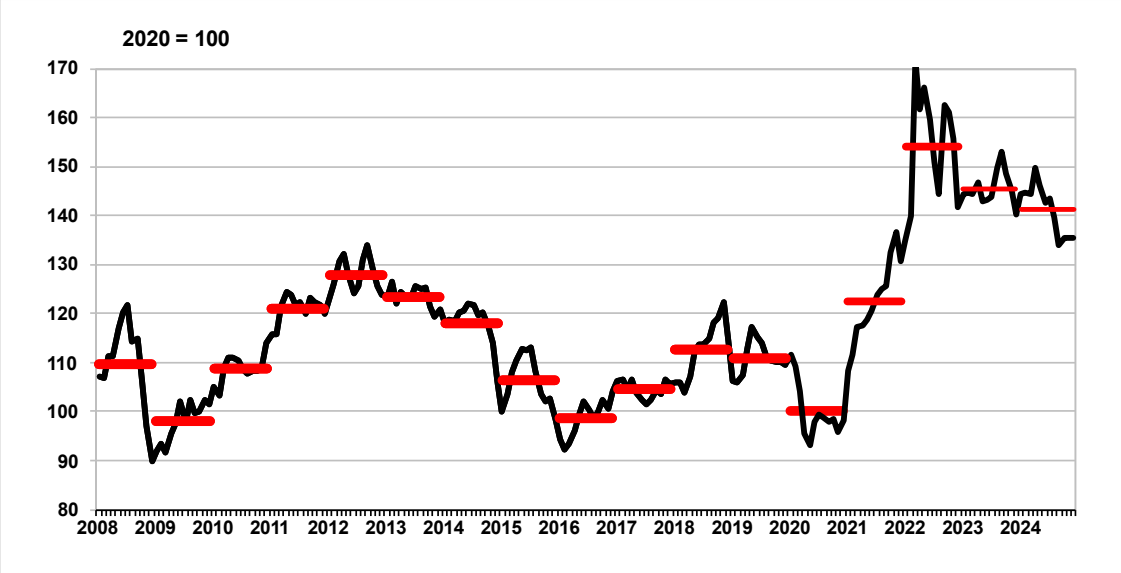
Aus dem Flüchtlingszustrom des Jahres 2022 entstanden gewisse expansive Effekte in Bezug auf den Pkw-Bestand. Die aus der Ukraine mitgebrachten Fahrzeuge mussten bis September 2024 in Deutschland nicht angemeldet werden und hatten somit den statistisch erfassten Bestand bis zu diesem Zeitpunkt nicht erhöht. Diese Sonderregelung lief zum 30.09.2024 aus. Die große Mehrheit der Flüchtlinge kam ursprünglich mit Eisenbahnen und Bussen nach Deutschland, so dass die Zahl der mitgebrachten Pkw höchstens auf einen niedrigen sechsstelligen, eher auf einen höheren fünfstelligen Wert geschätzt werden kann. Bei einer vollständigen Befolgung der Anmeldevorschrift müsste dies den gesamten Pkw-Bestand in Deutschland um höchstens 0,2 %, eher um 0,1 % erhöhen. Jedoch ist dieser Effekt zu gering, als dass er sich empirisch nachweisen ließe.

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 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 4 Cent (jeweils einschl. der anteiligen Mehrwertsteuer). Basierend auf den tatsächlichen Kraftstoffpreisen bis einschließlich Dezember 2024 gehen wir davon aus, dass die Preiskomponente „Sonstige“, die die Kosten für Verarbeitung, Transport, Vertrieb etc. umfasst, gegenüber 2023 deutlich

85 https://www.tagesschau.de/wirtschaft/e-autos-absatz-bricht-um-viertel-ein-deutschland-100.html

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 sinkt 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 2,2 % verzeichnet wird (vgl. Abschn. 2.3), errechnet sich eine Verbilligung um 5 %.

Abbildung P - 3: 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, wie beschrieben, 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 das, im Jahr 2020 im Rahmen unseres „Corona-Monitoring“ entwickelte, Indikatorensystem genutzt. Es umfasst[86]

- das „Verkehrsbarometer“ der BASt, das rund 1700 Dauerzählstellen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen umfasst[87] (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 rund zwei Monate)

---

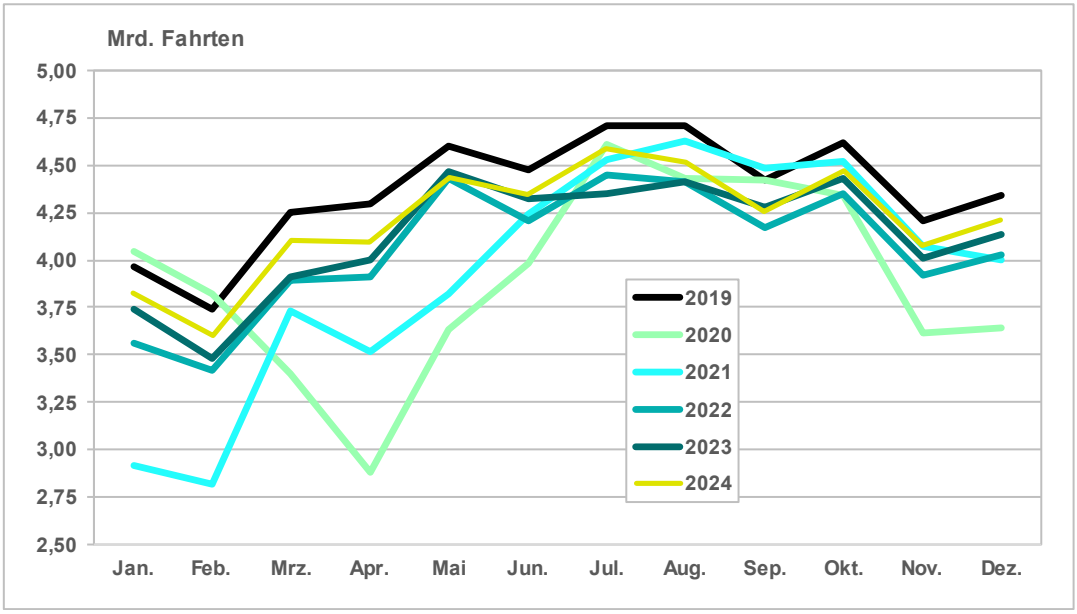
86 Bis zum Jahr 2022 waren auch die Auswertungen der Mobilfunkdaten seitens des Statistischen Bundesamts, die zwar nur die gesamte Mobilität (aller Verkehrsarten) abbilden, aber aufgrund der Dominanz des Individualverkehrs auch für letzteren herangezogen werden können und mit einer Zeitverzögerung von nur wenigen Tagen vorlagen, 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 2023 eingestellt.

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

- sowie die Straßenverkehrsunfallstatistik, die insbesondere zur Kalibrierung der nur für Fernstraßen verfügbaren BASt-Daten an das gesamte Straßennetz dient (Zeitverzögerung der detaillierten Daten knapp drei Monate).

Damit kann die **tatsächliche** Entwicklung im Verlauf des Jahres 2024 abgeschätzt werden (vgl. Abb. P-4). Zudem übernehmen wir die Schätzwerte des DLR für 2023 aus Verkehr in Zahlen 2024/25. 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 5 % (April). Die Zunahmen gegenüber 2023 liegen für März (+5 %) und Juli (+6 %) am höchsten, während Mai und September sogar unter Vorjahresmonat liegen (jeweils -1 %).

Abbildung P - 4: Monatliche Entwicklung des Individualverkehrs von 2019 bis 2024



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

Gemäß dem Verkehrsbarometer der BASt hat sich in den Monaten Januar bis November 2024 insbesondere die Fahrleistung auf Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht (durchschnittlich um 4,5 %), während jene auf Bundesstraßen nur einen leichten Zuwachs verzeichnet (durchschnittlich 0,2 %), so dass wir bei entsprechender Gewichtung auf einen Zuwachs von 3,0 % auf Bundesfernstraßen Außerorts kommen. Der Kraftstoffabsatz hat in diesen Monaten gegenüber Vorjahr um durchschnittlich 1,8 % zugenommen. Basierend auf diesen Indikatoren und der Annahme, dass der innerörtliche Verkehr in einem geringeren Ausmaß zugenommen hat als derjenige auf Fernstraßen, gehen wir von einem Zuwachs der gesamten (auf allen Straßenkategorien) Fahrleistung bis einschließlich November 2024 von **2 %** aus, der genau dem o.g. Prognosewert allein auf Basis der Fundamentalfaktoren entspricht. Diesen Wert behalten wir für Dezember bei, da hier weder bei den Kraftstoffpreisen noch bei den gesamtwirtschaftlichen oder anderen Einflussfaktoren wie Homeoffice-Tätigkeiten oder dem Deutschlandticket einschneidende Veränderungen eingetreten sind.

In Anlehnung an den jeweiligen Abstand zum Vorkrisenniveau erwarten wir für die **Verkehrsleistung** eine Zunahme gegenüber 2023 um **1,6 %** (vgl. Tab. P-2) und für die Fahrtenanzahl um 1,4 **%**. Damit wiederum hat sich der Abstand der Fahrtenanzahl zum Vorkrisenstand mit 2,7 % demjenigen bei der Verkehrsleistung (2,9 %) weiter angenähert. Gegenüber dem **Vorkrisenstand** 2019 wird der Pkw-Verkehr im Jahr 2024 noch um **3,6 %** (Fahrleistung) entfernt sein.

Prognose der Entwicklung im Jahr 2025

Anders als in der letzten Winterprognose 2023/24 und den Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose davor liegen für die aktuelle Ausgabe bereits Daten, Erkenntnisse und Erfahrungen für mehrere post-pandemische Jahre vor. Diese zeigen, dass sich mittlerweile die Aufholprozesse deutlich verlangsamt haben und auch im Personenverkehr die jeweiligen Veränderungsraten zum Vorjahr insbesondere für den Motorisierten Individualverkehr wieder an Aussagekraft gewonnen haben. Daher basieren wir die Prognose der Jahre 2025 bis 2028 nicht mehr auf einem „Ohne-Corona-Szenario“ gegenüber 2019 unter Abschätzung der dauerhaften Effekte sowie der Aufholprozesse, sondern kehren wieder zum bisherigen Prognoseansatz zurück, in dem das Hauptaugenmerk auf der Entwicklung der wichtigsten Einflussfaktoren sowie der verkehrlichen Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr liegt. Zusätzlich erläutern wir Aufholprozesse sowie bleibende Effekte im Zuge der Pandemie.

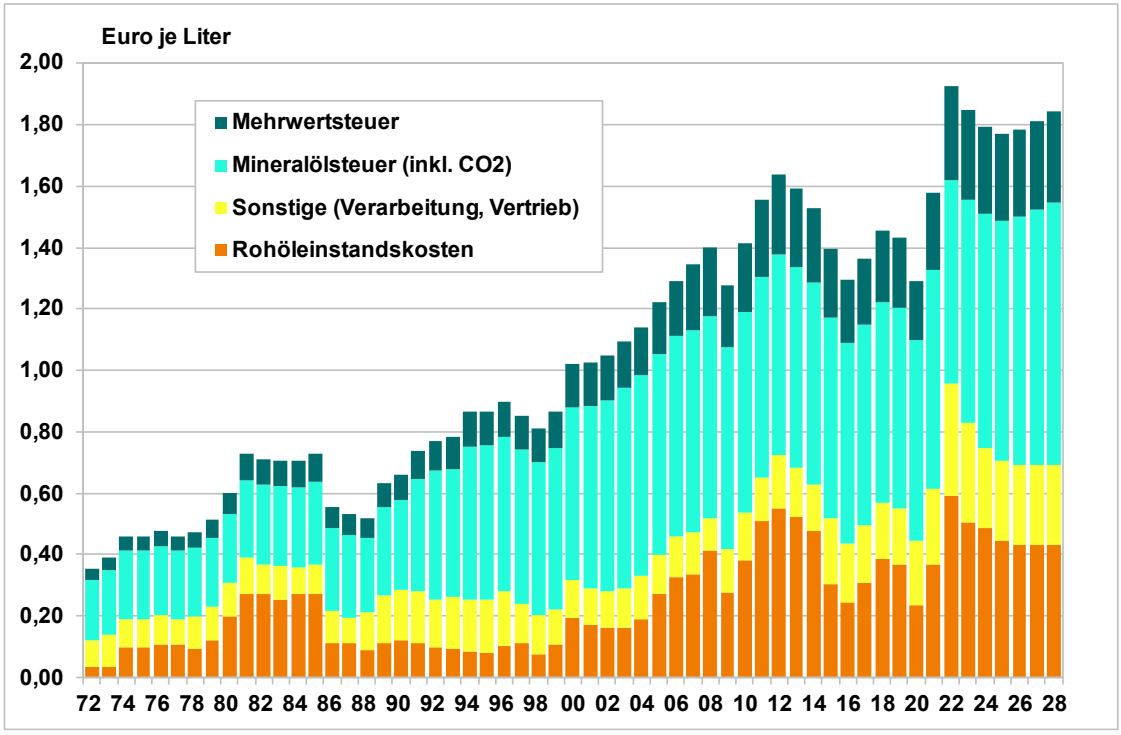
Im ersten Schritt dieser Prognose kommen erneut die üblichen **Haupteinflussfaktoren** zum Tragen. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für 2025 nur ein leichtes Plus um 0,5 % (2025) erwartet (vgl. Abschnitt 2.3). Wegen des kräftigen Rückgangs im Jahr 2020 und der insgesamt schwachen Aufholbewegung bedeutet das für den Zeitraum von 2019 bis 2025 einen Anstieg um insgesamt (!) nur 1,2 %. Pro Jahr bedeutet das lediglich 0,2 %. Der frühere langjährige Durchschnitt (1,5 % p.a., 2011-19) liegt in weiter Ferne. Die Zahl der Erwerbstätigen reagiert mit Zeitverzögerung auf den Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion, so dass für 2025 nur mehr mit einer Stagnation zu rechnen ist (0,0 %).

Die Entwicklung des **Pkw-Bestands** sowie der Pkw-Dichte wird sich im laufenden Jahr nicht wesentlich von derjenigen im vergangenen Jahr unterscheiden. Die Einwohnerzahl nimmt wie 2024 nur noch leicht zu, die konjunkturelle Erholung setzt im aktuellen Jahr 2025 langsam ein. Zusammen erwarten wir für die Pkw-Dichte einen Anstieg um 0,6 % (2025), was weiterhin deutlich unter der o.a. Dynamik der Jahre bis 2019 (1,0 %) liegt. Der Pkw-Bestand wächst 2025 wie in den Vorjahren um 0,7 %. Bezogen auf 2019 bedeutet das ein Plus um insgesamt 4,5 % oder 0,7 % p.a. Die Marke von 50 Mio. Pkw wird entgegen früheren Prognosen 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 72 USD im Jahresdurchschnitt angenommen (vgl. Abschn. 2.5). Dadurch wird der Kraftstoffpreis rechnerisch um 5 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 2 Cent oder gut 1 % unter Vorjahr (vgl. Abb. P-5), aber um 23% über dem Vorkrisenstand liegen (Durchschnitt

Super/Diesel). Real, d.h. deflationiert mit dem Verbraucherpreis (2,0 % p.a., gemäß BMWK), bedeutet das eine Preissenkung um rund 3 %.

Abbildung P - 5: Langfristige Entwicklung des Preises für Superbenzin



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

Vor dem Hintergrund dieser **Leitdatenentwicklung**, also schwach positive 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 einer angenommenen 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 wird sich ein kleiner Teil dieses Verkehrs rückverlagern, die mindernde Wirkung auf den Pkw-Verkehr somit abgeschwächt. Zusätzlich wird der Anstieg der Fahrleistung zumindest im Jahr **2025** noch durch weitere **verbliebene Aufholprozesse** im Zuge der Pandemie erhöht, so dass wir abschließend für die Fahrleistung des kommenden Jahres wieder bei dem ursprünglich auf Basis der Leitdatenentwicklung genannten Anstieg von **1,3 %** gegenüber dem Vorjahr liegen. Für die Gesamtfahrleistung 2025 prognostizieren wir 629,1 Mrd. Fzkm, diese liegt somit 2,4 % unter Vorkrisenniveau 2019.

Prognose der Entwicklung bis zum Jahr 2028

Für die Prognose der darauffolgenden drei Jahre bis 2028 werden zunächst die üblichen Haupteinflussfaktoren betrachtet. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für die Jahre 2026 bis 2028 eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % 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 lediglich stagnieren (0,1 % p.a.).

Die Entwicklung des **Pkw-Bestands** in den kommenden drei Jahren wird mit +0,6 % p.a. auf dem Niveau der Vorjahre bleiben ebenso wie jene der Pkw-Dichte (+0,5 % p.a.). Die konjunkturelle Aufwärtsbewegung sollte die Ausweitung des Pkw-Bestands anregen, allerdings bleiben Zuwanderung und somit Bevölkerungswachstum auf niedrigem Niveau, 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 70 USD und eine anschließende Konstanz bei ebenfalls stabilen Wechselkurs USD zu Euro angenommen (vgl. Abschn. 2.5). Dadurch wird der Kraftstoffpreis rechnerisch um 1 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 ins europäische Handelssystem überführt werden. Wir setzen daher für die Jahre 2026, 2027 und 2028 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 mehr als ausgleicht und dazu führt, dass die Kraftstoffpreise in den Folgejahren wieder leicht steigen: im Jahr 2026 nominal um lediglich 1 Cent und in den Jahren darauf um jeweils etwa 3 Cent (vgl. Abb. P-5). 2028 liegen die Kraftstoffpreise wieder auf dem Niveau von 2023 und somit rund 30 % über 2019. Pro Jahr bedeutet das eine Zunahme von 3 % (2028/2019). Real, d.h. deflationiert mit dem Verbraucherpreis (2,0 % p.a., ab 2025 gemäß BMWK-Projektion vom Januar 2025), bedeutet das lediglich eine geringfügige Verteuerung um knapp 1 % insgesamt (2028/2019).

In den Jahren 2026 bis 2028 schwächt sich das jährliche Wachstum der Pkw-Fahrleistung (gegenüber 2025) auf 0,9 % p.a. ab, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiver sind, Einwohnerzahl insgesamt und Erwerbstätige weiterhin eher stagnieren, aber die Kraftstoffpreise leicht steigen und vor allem die pandemiebezogenen Aufholeffekte zunehmend auslaufen. Das **Vorkrisenniveau** von rund 645 Mrd. Fzkm wird **2028 wieder erreicht** bzw. überschritten. Einige Pandemieeffekte werden sich jetzt verstetigt haben, wie im Nachfolgenden detailliert erläutert wird.

Die Corona-**Pandemie** hat in einigen Segmenten der Verkehrsnachfrage dauerhafte Abnahmen ausgelöst, die auch weiterhin bestehen bleiben werden. Das gewichtigste besteht in Berufsverkehrsfahrten, die aufgrund von – auch nach Aufhebung der pandemiebedingten Einschränkungen – fortgeführter **Homeoffice-Arbeit** entfallen. Homeoffice kommt grundsätzlich nur für einen Teil der Erwerbstätigen in Frage, weil bei den Übrigen (Industrie (soweit in der Produktion), Bau, stationärer Einzelhandel, haushaltsnahe Dienstleistungen u.a.) die Art der hier überwiegenden Tätigkeiten dafür nicht **geeignet** ist. Zur Bestimmung des Potenzials für dauerhaftes Homeoffice sind die, mittlerweile zahlreich vorliegenden, **empirischen Befunde** zur Entwicklung der Homeoffice-Verbreitung **während** der Pandemie wesentlich geeigneter als alle früheren Schätzungen, die vor allem auf Selbstauskünften basierten. Diese Befunde wurden in den letzten Ausgaben der

Gleitenden Mittelfristprognose sehr ausführlich dargestellt. Deren zusammengefasstes Ergebnis lautet, dass sich sowohl im Sommer 2020 als auch im Sommer 2021 rund **ein Drittel** aller Erwerbstätigen im Homeoffice befand, und zwar zu annähernd gleichen Teilen immer oder fast immer und teilweise, d.h. an einem oder mehreren Tagen pro Woche. Gestützt auf diese Entwicklung **während** der Pandemie haben wir geschätzt, dass erstens die Homeoffice-Nutzung **nach** Corona nicht höher sein wird als während der Pandemie. Somit ist – bezogen auf die Zahl der Erwerbspersonen – der o.a. Anteil von rund einem Drittel die Obergrenze für die mittelfristige Entwicklung. Ein Teil dieser, grundsätzlich zur Homeoffice-Nutzung geeigneten, Erwerbstätigen darf – auf Anweisung des Arbeitgebers – oder will – hier sind verschiedene funktionale oder private Gründe denkbar – nach Ende der Pandemie nicht mehr (in gleichem Maße) im Homeoffice arbeiten. Dieser Teil ist schwer zu schätzen, wird aber den o.a. Wert weiter nennenswert reduzieren. Ferner ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Erwerbstätigen bereits **vor der Pandemie** im Homeoffice arbeitete, also keine Berufsverkehrsfahrten durchführten, die möglicherweise entfallen können. Gemäß einer früheren Erhebung der Hans-Böckler-Stiftung waren es „vor der Krise“ 4 %[88] und gemäß dem Mikrozensus im Jahr 2019 5 %.[89] Informationen über die durchschnittliche Zahl ihrer Homeoffice-Tage sind nicht bekannt. Dennoch kann geschätzt werden, dass die bereits vor Corona im Homeoffice tätigen Personen die o.a. ermittelten Reduktionen um 1 bis 2 Prozentpunkte vermindern. Schließlich zählen zu den Erwerbstätigen, die in Erhebungen „täglich im Homeoffice“ angeben, auch die Lehrer und ähnliche Berufe, die aber dennoch jeden Tag Berufsverkehrsfahrten durchführen.[90] Für den verbleibenden Teil liegen empirische Befunde vor, die auf einen Mittelwert von **2,5 Homeoffice-Tagen** pro Woche hindeuten. Daraus errechnen sich rund **10 %** aller, vor der Pandemie zurückgelegten, Berufsverkehrsfahrten. 18 % des gesamten Pkw-Verkehrs entfallen auf den Berufsverkehr. Wenn man davon ausgeht, dass er annähernd wie im gesamtmodalen Ausmaß reduziert wird, dann vermindert sich der gesamte Individualverkehr durch das verstärkte Arbeiten im Homeoffice dauerhaft und langfristig um knapp **2 %**.

Ein weiteres Segment mit dauerhaftem Reduktionspotenzial besteht in Geschäftsverkehrsfahrten insbesondere im Fernverkehr, die durch **Videokonferenzen** etc. substituiert werden. Hierauf wird bei der Kommentierung der Prognose des Schienenfernverkehrs 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 % p.a. für 2026 bis 2028, vgl. Tab. P-2). Die Veränderungsraten gegenüber 2019 gleichen sich bei beiden Größen immer mehr derjenigen bei der Fahrleistung an. Im Jahr 2028 liegen schließlich sowohl die Fahrleistung als auch die Verkehrsleistung und das Verkehrsaufkommen wieder auf dem Vorkrisenniveau von 2019.

---

88 https://www.boeckler.de/de/auf-einen-blick-17945-Auf-einen-Blick-Studien-zu-Homeoffice-und-mobiler-Arbeit-28040.htm

89 Statistisches Bundesamt, Armutsrisiken haben sich in Deutschland verfestigt, Pressemitteilung 113/21 vom 10.03.2021, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/03/PD21_113_p001.html

90 Statistisches Bundesamt, Knapp ein Viertel aller Erwerbstätigen arbeitete 2022 im Homeoffice, Zahl der Woche Nr. 28 vom 11.07.2023, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23_28_p002.html

Tabelle P - 2: Komponenten des Individualverkehrs

	Absolute Werte							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2028
Pkw-Bestand[1)]	47601	47879	48561	48692	49038	49388	49742	50575
Pkw-Dichte[2)]	685	689	700	698	698	702	706	717
Durchschnittliche Fahrleistung[3)]	13,547	12,074	11,993	12,335	12,422	12,579	12,650	12,786
Gesamte Fahrleistung[4)]	644,8	578,1	582,4	600,6	609,2	621,2	629,3	646,7
Durchschnittliche Besetzung[5)]	1,423	1,382	1,435	1,441	1,440	1,434	1,430	1,422
Verkehrsleistung[4)]	917,4	798,7	835,9	865,5	877,2	890,8	899,8	919,5
Durchschnittliche Fahrtweite (km)	17,52	17,90	17,99	17,47	17,47	17,49	17,50	17,53
Verkehrsaufkommen[6)]	52,350	44,609	46,456	49,552	50,208	50,933	51,415	52,460
	Veränderung in %							
	p.a.				insgesamt			
	23/22	24/23	25/24	28/25	23/19	24/19	25/19	28/19
Pkw-Bestand[1)]	0,7	0,7	0,7	0,6	3,0	3,8	4,5	6,2
Pkw-Dichte[2)]	0,0	0,5	0,6	0,5	1,9	2,4	3,0	4,5
Durchschnittliche Fahrleistung[3)]	0,7	1,3	0,6	0,4	-8,3	-7,1	-6,6	-5,6
Gesamte Fahrleistung[4)]	1,4	2,0	1,3	0,9	-5,5	-3,7	-2,4	0,3
Durchschnittliche Besetzung[5)]	-0,1	-0,4	-0,3	-0,2	1,2	0,8	0,5	-0,1
Verkehrsleistung[4)]	1,4	1,6	1,0	0,7	-4,4	-2,9	-1,9	0,2
Durchschnittliche Fahrtweite (km)	0,0	0,1	0,1	0,0	-0,3	-0,2	-0,1	0,0
Verkehrsaufkommen[6)]	1,3	1,4	0,9	0,7	-4,1	-2,7	-1,8	0,2

1) Tsd. Pkw, zum 1.7. , ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge
2) Pkw pro 1000 Einwohner über 18 Jahre
3) Pro Pkw, 1000 km
4) Mrd. Fzkm bzw. Pkm, Inländerfahr- bzw. -verkehrsleistung (annähernd identisch mit der Inlandsleistung),
5) Personen 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 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.):

	2008/02	2019/08	2024/19	2028/24
Pkw-Bestand:	0,7	1,3	0,7	0,6
Private Konsumausgaben:	0,5	1,3	0,1	0,8
Kraftstoffpreisindex (nominal):	5,5	0,1	4,9	0,7
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 2028 werden für Pkw-Bestand und Konsum ein leichtes Wachstum bei gleichzeitig nur noch leicht steigendem 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 2028 mit dem Erreichen des Vorkrisenniveaus schließlich ausgelaufen sein werden. Insgesamt resultiert ein Plus um 1,0 % p.a. Ökonometrische Analysen über beliebig 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 nur bis 2022 in der Genesis-Datenbank des Statistischen Bundesamts vor, da es bei der Bereitstellung der Jahresstatistik 2023 zu Verzögerungen kam. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit bis zum dritten Quartal 2024 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 2023 sowie Prognose des Jahres 2024 übernommen werden können. Dagegen wird der **Gelegenheitsverkehr** in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass dessen Werte sowohl für das Jahr 2023 als auch 2024 geschätzt werden müssen. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar; zur Leistung trägt er jedoch (in pandemiefreien Zeiten) rund ein Fünftel bei. Somit sind die Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsleistung des gesamten ÖSPV sowohl für das Jahr 2023 als auch für 2024 mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen.

Aktualisierte Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 bis 2023

Auch beim ÖSPV ist es zum besseren Verständnis hilfreich, vor der Analyse der aktuellen Entwicklung noch einmal kurz den außergewöhnlichen Verlauf im Jahr **2020** in Erinnerung zu rufen, der entscheidend für die Entwicklung in allen Folgejahren ist. Im Jahr 2020 hat die Corona-Pandemie alle anderen Einflussfaktoren in einem noch nie zu beobachtenden Ausmaß überlagert. Im **Liniennahverkehr** wirkten sich zunächst, wie bei allen anderen Personenverkehrsarten, die Eindämmungsmaßnahmen in Gestalt der Schließung von Schulen, Einzelhandel etc. sowie die verstärkte Homeoffice-Nutzung massiv aus. Zusätzlich kam es im ÖPNV in großen Teilen des Jahres zu erheblichen Substitutionsvorgängen hin zum Pkw und zum Fahrrad. Die Nachfrage ist gegenüber 2019 gemäß den Erhebungen des VDV in der Spitze (April 2020) um **73 %** und im gesamten Jahr um **32 %** geschrumpft. Diese VDV-Angaben beziehen sich überwiegend auf die großen Ballungsräume und Großstädte, in denen diese Unternehmen überwiegend tätig sind.

In der statistischen Erfassung (aller Unternehmen) ist nach den Ergebnissen der Jahresstatistik die Fahrgastzahl im Liniennahverkehr um **29 %** gesunken. Die hier enthaltene Problematik der Daten für den Busverkehr, die in den vergangenen Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose hinreichend dargestellt wurde, ist für das große Gesamtbild nicht mehr wichtig. Wir übernehmen aber bis auf Weiteres in Tabelle P-3 in Anmerkung 3 die Aussage, die Destatis seit 2022 allen seinen einschlägigen Tabellen hinzufügt: „Berichtsjahre 2020 und 2021: (…) Die derzeit gemeldeten Daten für den Liniennahverkehr (insbesondere mit Bussen) bilden möglicherweise die tatsächlichen Rückgänge nicht vollständig ab“.[91]

Der **Buslinienfernverkehr** wurde von der Pandemie in einem noch weit höheren Ausmaß getroffen als der Nahverkehr und schrumpfte um **71 %** (Aufkommen und Leistung). Im **Gelegenheitsverkehr** schließlich brachen sowohl der Urlaubsverkehr zunächst aufgrund der Reisebeschränkungen und danach wegen der Nachfragezurückhaltung als auch der, bei der Fahrgastzahl

91 Zuletzt in: Statistisches Bundesamt, Statistischer Bericht Verkehr – Januar 2024, Tabelle 46181-14

dominierende, Mietomnibusverkehr ein. Im gesamten Gelegenheitsverkehr belief sich das Minus auf **77 %** (Fahrgastzahl) bzw. 83 % (Leistung). Im **gesamten ÖSPV** nahm damit das Aufkommen im Jahr 2020, wie immer, im Ausmaß des Nahverkehrs ab (-29 %). Die Leistung (-42 %) sank wegen der (noch) höheren Einbrüche in beiden Segmenten des Fernverkehrs nochmals wesentlich stärker.

Auch im Jahr **2021** wurde der ÖSPV nahezu ausschließlich vom Verlauf der Pandemie und den Maßnahmen zu ihrer Eindämmung beeinflusst. Der **Liniennahverkehr** nahm im ersten Quartal gegenüber dem, noch weitgehend pandemiefreien, Vorjahr um 43 % ab. Im weiteren Verlauf lag er zwar über den massiv gedrückten Vorjahreswerten, aber immer noch erheblich unter dem Stand von 2019. Im gesamten Jahr ergab sich gegenüber 2020 ein Minus der Fahrtenzahl um 2,6 %. Damit hat sich der Abstand zu 2019 nochmals erhöht, nämlich von 29 % auf **31 %**.

Der **Buslinienfernverkehr** war im ersten Quartal des Jahres 2021 nahezu vollständig eingestellt, so dass die Fahrtenzahl gegenüber dem Vorjahr um 99 % schrumpfte. Anschließend zeigte sich zwar eine gewisse Verbesserung. Im Gesamtjahr betrug der Rückgang aber immer noch **87 %** gegenüber 2019. Im **Gelegenheitsverkehr** war der Urlaubsverkehr durch die Reisebeschränkungen lange Zeit stark eingeschränkt. Auch der, bei der Fahrgastzahl dominierende, Mietomnibusverkehr wurde von den Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie hart getroffen. Somit lag die Fahrgastzahl im gesamten Gelegenheitsverkehr um **76 %** unter dem Vorkrisenstand. Im **gesamten ÖSPV** veränderte sich das Aufkommen wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs (ggü. 2019: -31 %, ggü. 2020: -3 %). Bei der Leistung, die wesentlich mehr vom Fernverkehr abhängt, wirkt sich letzterer grundsätzlich stärker aus. Allerdings war das Gewicht des Fernverkehrs, das von 2004 bis 2019 zwischen 29 % und 36 % lag, mittlerweile (2021) auf 10 % gesunken. Entsprechend gering war jetzt dessen Einfluss auf die gesamte Leistung. Dass letztere schwächer sank (-0,7 %) als das Aufkommen, liegt an dem entsprechenden Verlauf im Nahverkehr.

Im Jahr **2022** wurde der ÖSPV vor allem von der **Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste** in den beiden Vorjahren beeinflusst. Die fundamentalen Einflussfaktoren hinsichtlich der Fahrgastpotenziale im **Liniennahverkehr** (Erwerbstätige und Auszubildende) spielten nur eine sehr untergeordnete Rolle. Ein größerer Effekt entstand durch den erneuten kräftigen Anstieg der **Kraftstoffpreise**. Dadurch wurde der Individualverkehr um etwa 4 % reduziert (vgl. Abschn. 4.2). Der größere Teil davon, insbesondere im Bereich der Freizeitfahrten, wurde gänzlich unterlassen, wozu auch die Verkürzung von Fahrten aufgrund von Zielwahländerungen zählt. Da aber 1 % des Pkw-Verkehrs rechnerisch 5 % des gesamten öffentlichen Verkehrs entsprechen, schlagen Substitutionen hier entsprechend durch. Im ÖPNV kann der substitutionsbedingte Effekt auf etwa **5 %** geschätzt werden. Hinzu kamen die erheblichen Auswirkungen des **9-Euro-Tickets**.

Für das Fahrgastaufkommen 2022 wird gegenüber 2021 ein Plus um 24,2 % und für die Leistung ein Anstieg um 22,7 % ausgewiesen. Dabei sind die Zunahmen für den Busverkehr (20 %) erneut geringer als für die Straßenbahnen (30 %). Bezogen auf 2019 errechnet sich ein Minus um **14 %**. Die Entwicklung im Verlauf des Jahres ist für die Interpretation der Ergebnisse für 2023 wesentlich:

- Von **Januar bis Mai** zeigte sich eine klare Verbesserung, die durch die spürbare Entspannung der pandemischen Situation zustande kam (vgl. Abb. P-6).
- Von Juni bis August wurde der Vorkrisenstand sogar **überschritten**, und zwar im Mittel um 2 %. Hier hat das 9-Euro-Ticket die Nachfrage im ÖSPNV (ohne Schienenverkehr) um etwa 15 % angehoben.

- Ab **September**, also nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets, hat sich die Nachfrage wieder nahezu exakt auf dem Abstand von vor Einführung des Tickets eingependelt.

Ohne das 9-Euro-Ticket hätte das Minus der Fahrgastzahl gegenüber 2019 bei 17 % (statt den o.a. 14 %) gelegen. In dieser Größenordnung wird erneut deutlich, in welchem Ausmaß die post-pandemischen Effekte den Verkehr nach wie vor determinierten. Die Verkehrsleistung lag allerdings bereits deutlich näher am Stand von 2019 (9 %, vgl. Tab. P-3b). Mit dem Plus gegenüber 2021 um 1,6 Mrd. Fahrgäste wurde gut die Hälfte des Rückgangs der beiden Vorjahre (3,0 Mrd.) wettgemacht.

Im **Buslinienfernverkehr** hat sich die Nachfrage im ersten Halbjahr 2022 gegenüber dem Vorjahr, als er weitgehend eingestellt war, zwar belebt, lag aber immer noch um 79 % unter dem Stand von 2019. In den Sommermonaten hat das 9-Euro-Ticket den Busfernverkehr spürbar gedämpft. Für das gesamte Jahr errechnet sich ein Rückgang gegenüber 2019 um **66 %**. Die Veränderung gegenüber 2021 (+163 %) ist hier vollkommen aussagelos. Der **Gelegenheitsverkehr** lag um 52 % (Fahrgastzahl) bzw. 53 % (Leistung) unter dem Stand von 2019.

Im **gesamten ÖSPV** veränderte sich das Aufkommen auch im Jahr 2022 wie immer im Ausmaß des Nahverkehrs (ggü. 2019: -15 %, ggü. 2021: +25 %). Wegen des höheren Gewichts des Fernverkehrs ist bei der Leistung sowohl der Rückgang gegenüber dem Vorkrisenniveau (-23 %) als auch der Anstieg gegenüber 2021 (34 %) größer.

Die Entwicklung des ÖSPV im Jahr **2023** wurde von zwei gravierenden Impulsen geprägt, nämlich erstens der weiteren Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste und zweitens dem Deutschlandticket. Im Vergleich zu ihnen verblassen die Einflüsse aus den fundamentalen Leitdaten erneut.

Daten für das Jahr 2023 liegen zum aktuellen Stand (Februar 2025) noch nicht aus der Jahres-, aber aus der **Quartalsstatistik** vor. Demnach ist die Fahrtenzahl im Liniennahverkehr gegenüber dem Vorjahr um 7 % gestiegen und liegt somit noch um 8 % unter dem Vorkrisenniveau von 2019. Die Verkehrsleistung ist hingegen um 5 % gegenüber Vorjahr gestiegen und liegt noch um rund 5 % unter 2019.

Die **monatlichen Daten des VDV** (ohne SPNV) zeigen, dass die Fahrtenzahl im Juni und Juli 2023, also kurz nach Einführung des Deutschlandtickets, erstmals wieder auf bzw. über Vor-Pandemie-Niveau lag, im August 2023 wieder deutlich sank und sich danach knapp unter dem Niveau der jeweiligen Monatswerte aus 2019 einpendelte (Vgl. Abbildung P – 6).

Zum Teil ist die im Verlauf des Jahres 2023 sichtbare Belebung der Nachfrage auf den **Aufholprozess** der pandemiebedingten Verluste zurückzuführen. Allerdings hat das Tempo dieses Prozesses, das im Gesamtjahr 2022 noch hoch war, nach dem Auslaufen des 9-Euro-Tickets bereits stark nachgelassen. Vielmehr kommt darin der Einfluss des **Deutschlandtickets** zum Ausdruck. Die Zahl der Käufe, die seit dessen Einführung veröffentlicht wurde (zum Jahresende 2024 nutzen laut Angaben des VDV rund 13,5 Mio. Menschen das Ticket[92]), ist für die Schätzung der Effekte irrelevant. Entscheidend ist der **Mehrverkehr** für den ÖSPNV. Der bis Ende 2024 gültige Einführungspreis von 49 Euro liegt nicht allzu sehr unter demjenigen für innerstädtisch gültige Zeitkarten. Eine starke Verbilligung bedeutet es vor allem im Berufsverkehr für Fernpendler (vgl. Abschn.

92 Nahverkehrsnachrichten Nr. 7/2025 vom 14.02.2025: Bilanz mit Licht und Schatten

4.4). Hier entsteht der erste spürbare Mehrverkehr, der hier vor allem Pkw-Fahrten substituiert. Daneben werden mit dem Deutschlandticket (Mehr-)Fahrten vor allem im Freizeit-, daneben auch im Einkaufsverkehr am Abend und am Wochenende ausgelöst, die sonst gar nicht oder mit anderen Verkehrsmitteln, zu denen hier innerstädtisch auch das Fahrrad gehört, durchgeführt worden wären. Die Auswirkungen der Handling-Vorteile des rabattierten Tickets, z.B. in Gestalt der bundesweiten Gültigkeit, sind im Vergleich zum Preiseffekt gering.

In der **Winterprognose** vom März 2023 haben wir den Mehrverkehr im ÖSPNV auf der Basis umfangreicher Analysen und Schätzungen auf der Basis der Nachfragestrukturen nach Fahrtzwecken, Regionstypen u.a. und auch der o.a. Effekte des 9-Euro-Tickets im Vorjahr bei der Fahrgastzahl eines gesamten Jahres auf **5 %** quantifiziert, bezogen auf die ohne das Ticket geschätzte Nachfrage. In der Regel werden sich, anders als im SPNV (vgl. Abschn. 4.4), die Strukturen der Nachfrage kaum verändern, d.h. auch die mittlere Fahrtweite nur in Einzelfällen. Somit haben wir für die Verkehrsleistung annähernd den gleichen Faktor angesetzt. Generell wird der Effekt an Werktagen größer sein als an Wochenenden und in Ballungsräumen größer als in der Fläche mit einem weniger attraktiven ÖPNV-Angebot. Damit werden sich auch die bereits derzeit bestehenden Kapazitätsüberlastungen verschärfen.

In der **Sommerprognose 2023** haben wir auf der Basis der VDV-Werte für **April bis Juni** ein durch das Deutschlandticket ausgelöstes Nachfragewachstum im ÖSPNV in Höhe von **12 %** ermittelt, was also **deutlich über** unserer Prognose vom März 2023 lag. Allerdings haben wir damals festgehalten, dass es für eine fundierte Beurteilung noch zu früh war. Zudem war „vorstellbar, dass in den ersten Monaten, ähnlich wie z.B. bei neuen Verkehrsangeboten, Attraktionsverkehre entstanden sind."

In dem o.a. Verlauf im **zweiten Halbjahr** spiegelt sich genau diese Erwartung wider. Betrachtet man nun die VDV-Werte **bis April und ab Mai 2023**, dann errechnet sich ein durch das Deutschlandticket ausgelöstes Nachfragewachstum im ÖSPNV in Höhe von **5 %**. Dies bestätigt unsere Prognose vom März 2023 **exakt**.

Wie oben bereits erwähnt steigt die Fahrgastzahl 2023 gegenüber dem Vorjahr um 7,0 % und die Leistung um 4,9 % (vgl. Tab. P-3a). Bei der Interpretation ist zu berücksichtigen, dass der Vorjahreswert durch das 9-Euro-Ticket um etwa 3 % angehoben wurde, was im Jahr 2023 entfällt bzw. mit dem Deutschlandticket zu saldieren ist. Dessen Beitrag im Gesamtjahr kann auf gut **3 Prozentpunkte** geschätzt werden. Dies liegt unter dem o.a. Wert, weil das Ticket erst ab Mai 2023 angeboten wurde. Das verbleibende Wachstum ist weitgehend auf den Aufholprozess zurückzuführen, der vor allem im ersten Halbjahr (ggü. dem noch gedrückten Niveau von 2022) stattfand.

Der **Buslinienfernverkehr** lag im Jahr 2022 noch um gut 60 % unter dem Vorkrisenniveau, im Jahr 2023 hat sich der Abstand zum Vorkrisenstand mit **53 %** (Fahrgastzahl) bzw. **44 %** (Leistung) zumindest etwas verringert. Im zweiten Quartal hat das **Deutschlandticket**, das nicht für den Fernbusverkehr gültig ist, die Nachfrage spürbar gedämpft. Zwar ist der Fernbus in der Regel immer noch günstiger, jedoch wirkt sich eine erhebliche Veränderung der Preisrelationen immer dämpfend auf die Nachfrage des (relativ) verteuerten Gutes aus. Der Mehrverkehr im ÖSPNV ist für den Fernbus nicht relevant, jedoch derjenige im SPNV. Dessen weitaus größter Teil wird entweder induziert oder vom Pkw verlagert, was schon angesichts der Größenordnungen zwingend ist. Dennoch wird ein (prozentual) kleiner Teil auch vom Fernbus auf den SPNV verlagert, der aber angesichts der Größenordnungen (22 Mio. Fahrgäste im Fernbus ggü. 2,8 Mrd. im SPNV,

jeweils 2019) für ersteren in jedem Fall erheblich ist. In der Winterprognose 2023 haben wir den Effekt auf **15 %** (Fahrtenzahl) geschätzt. Da die verlagerten Fahrten kürzer sind als im Durchschnitt des Buslinienfernverkehrs (rund 280 km), ist das Minus bei der Leistung geringer (8 %). Diese Schätzungen für den Fernbus unterliegen einer weit größeren Unschärfe als diejenigen für den SPNV selbst, den MIV und den induzierten Verkehr.

Für den **Gelegenheitsverkehr** ist grundsätzlich ein sehr ähnlicher Annäherungsprozess wie im Buslinienfernverkehr 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 bisher keine Jahresdaten für 2023 veröffentlicht wurden und mangels unterjähriger Daten erwarten wir hier nach wie vor, dass sich das Minus gegenüber 2019 im Jahr 2023 auf **40 %** (Fahrgastzahl und Leistung) zurückbildet.

Im **gesamten ÖSPV** veränderte sich das Aufkommen auch im Jahr 2023 annähernd im Ausmaß des Nahverkehrs (ggü. 2019: -8,5 %, ggü. 2022: +7,1%). Wie im Vorjahr ist wegen des höheren Gewichts des Fernverkehrs bei der Leistung sowohl der Rückgang gegenüber dem Vorkrisenniveau (-15 %) als auch der Anstieg gegenüber 2022 (9 %) größer.

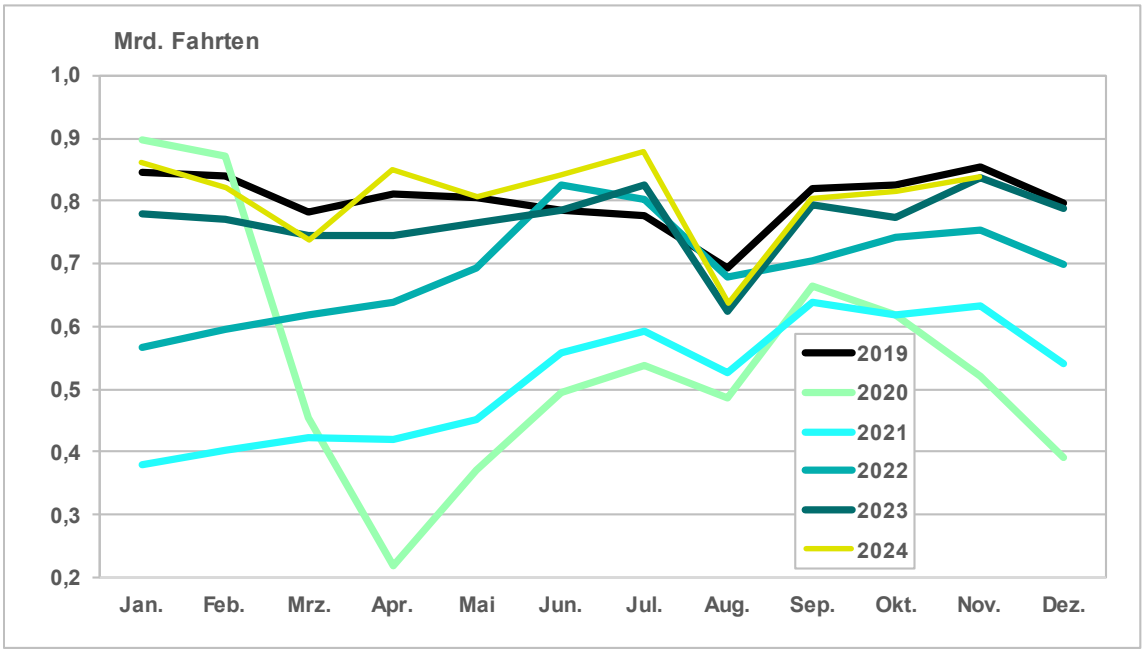
Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2024

Die kurz- und mittelfristige Entwicklung im **ÖSPV** haben wir in den Jahren 2020 bis 2023/24 in einem leitdatengestützten Ansatz gegenüber 2019 vorausgeschätzt, um die Effekte der Pandemie ausblenden zu können. Daher haben wir in der damaligen Kommentierung unserer Prognoseergebnisse zunächst die Resultate dieses Ansatzes und daraufhin die diversen Zu- und Abschläge aufgrund der jeweils verbleibenden Nachwirkungen der Corona-Krise und der – teils einmaligen, teils dauerhaften – Effekte des 9-Euro- und des Deutschlandtickets dargestellt. Durch letztere wird diese Trennung jedoch immer mehr obsolet. Zudem werden durch die Verstetigung einiger Pandemie-Effekte zumindest im Liniennahverkehr die Veränderungen gegenüber Vorjahr wieder aussagefähig, so dass zumindest bei diesem die Prognose wieder auf der Vorjahresentwicklung aufsetzen kann. Deshalb kehren wir in der **Kommentierung** zu einer integrierten Darstellung der aktuellen verkehrlichen Zahlen und Veränderungsraten gegenüber dem jeweiligen Vorjahr sowie aller Haupteinflussfaktoren und des jeweiligen Gesamtergebnisses zurück.

Aus der amtlichen Statistik liegen für 2024 derzeit für den Liniennahverkehr Daten für die **ersten drei Quartale** vor. Demnach ist das Aufkommen um 4,4 % (Q1), 5,7 % (Q2) bzw. 5,0 % (Q3) gegenüber dem jeweiligen Vorjahresquartal gestiegen. Hierbei ist zu beachten, dass in den Monaten Februar, März und Mai die Streiks im ÖPNV durch Verdi die Zahlen und insbesondere die positiven Effekte des Deutschlandtickets erheblich gedämpft haben. Die **monatlichen Daten des VDV** zeigen für die Monate Januar bis April gegenüber den Vorjahresmonaten, in denen es noch kein Deutschlandticket gab, jeweils zweistellige Zuwachsraten, wenn diese nicht vom Streik betroffen waren (Januar +11 %, April +14 %), während der Streikmonat Februar (+7 %) zwar immer noch ein deutliches Plus zeigt, aber ebenso wie der Streikmonat März (-1 %) doch deutlich darunter liegen. Im Mai (+5%), Juni (+7%) und Juli ((+7%) gibt es weiterhin relativ hohe Zuwachsraten, obwohl in den Vorjahresmonaten das Deutschlandticket bereits eingeführt war und der Mai zudem zumindest vereinzelt noch von Streiks im ÖPNV betroffen war. Die Monate August (+2 %), September (+1 %) und November (0 %) liegen auf oder knapp über Vorjahresniveau, während der

Oktober wiederum ein relativ deutliches Plus zeigt (5 %). Die genannten Zahlen dürfen nicht überbewertet werden, denn Monatswerte unterliegen immer größeren Störfaktoren (z.B. Ferienverschiebungen). Dennoch ist davon auszugehen, dass die Streiks die jeweiligen Monatsergebnisse um 4 bis 5 Prozentpunkte gedrückt haben. Außerdem ist daraufhin zu weisen, dass die VDV-Monatsdaten bis August zum einen gegenüber der Sommerprognose 2024 revidiert wurden. Zudem ist nach Einschätzung des VDV davon auszugehen, dass die Mitgliedsunternehmen für die ersten drei Quartalen die gemeldeten Zahlen zumindest teilweise eher moderat angegeben haben, 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 müssen und ab Oktober 2024 die Verkaufszahlen auf Postleitzahlen-Ebene für die Mitgliedsunternehmen zugänglich sind, können die Unternehmen zumindest für das letzte Quartal 2024 den Deutschlandticket-Absatz im eigenen Gebiet besser abschätzen.

Abbildung P - 6: Monatliche Entwicklung der Fahrtenzahl im ÖPNV von 2019 bis 2024 (VDV-Unternehmen, 2024 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 5,5 % (Q1), 8,7 % (Q2) und 3,4 (Q3). Während Q1 streikbedingt noch knapp unter dem Vergleichswert von 2019 liegt (-2,0 %), übertrifft Q2 diesen (+4,0 %). Das 3. Quartal liegt knapp über 2019 (1,0 %), weist aber große Unterschiede zwischen den Monaten auf: während der Juli 13 % über 2019 liegt, unterschreitet der August den entsprechenden Wert um 8 % und der September um 2 %. 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: 4,9 %, Q2: 7,5 %, Q3:

6,9 %) und sich im Jahresverlauf deutlich dem Stand von 2019 annähert (Q1: -4,3 %), diesen erreicht (Q2: +0,3 %) und schließlich sogar überschreitet (Q3: 5,3 %). Die Abweichung zum VDV-Wert ist im zweiten Quartal höher, da dieses weniger durch den Streik beeinflusst wurde, der kommunale Unternehmen in Städten und Ballungsräumen (und somit die Mitgliedsunternehmen des VDV) stärker getroffen hat als private bzw. kleine Unternehmen im ländlichen Raum.

Für das vierte Quartal liegen zumindest für die Monate Oktober und November vorläufige Monatsdaten des VDV vor, die für Oktober deutlich über Vorjahr liegen (+5 %), für November gleichauf (0 %) und das Vorkrisenniveau 2019 jeweils nur knapp unterschreiten (Oktober: -1 %; November: -2 %) und zusammen mit den im Folgenden erläuterten Haupteinflussfaktoren in die Schätzung bis zum Jahresende eingehen.

Die für den **Liniennahverkehr** relevante Erwerbstätigenzahl hat sich im Jahr 2024 nur geringfügig erhöht (0,2 %). Die Zahl der Auszubildenden hat gemäß der jüngsten KMK-Prognose um 0,9 % zugenommen (vgl. Abschn. 2.2). Die (nominalen) **Kraftstoffpreise** sind 2024 leicht gesunken. Sie verharren zwar immer noch auf hohem Niveau, dennoch dürften die dadurch ausgelösten Substitutionen, die sich aufgrund der unterschiedlichen Größenordnungen prozentual im (profitierenden) ÖPNV wesentlich stärker niederschlagen als im (gedämpften) Pkw-Verkehr, im Jahr 2024 geringer ausfallen als im Vorjahr. Hinzu kommt der erhebliche Effekt aus dem **Deutschlandticket**, der ab dem Jahr 2024 im gesamten Jahr wirksam war und sich schon in den ersten drei Quartalen deutlich gezeigt hat. Dessen Preis wurde zumindest bis Jahresende 2024 nicht erhöht. Zudem wurde zum jeweiligen Semesterbeginn im Frühjahr 2024 sowie Herbst 2024 an den meisten Hochschulen in fast allen Bundesländern das Deutschlandsemesterticket für 29,40 Euro (60 % des Normalpreises) eingeführt. Von den rund 3 Mio. Studierenden in Deutschland hatte nach Schätzungen des VDV etwa 1 Mio. das Deutschlandsemesterticket bereits zum Sommersemester 2024, d.h. ab 1.3. bzw. 1.4.2024, etwa eine weitere Million könnte mit Beginn des aktuellen Wintersemesters 2024/25 noch hinzugekommen sein. Die Hochschulen in den beteiligten Bundesländern entscheiden selbst, ob und ab wann sie beim Deutschlandsemesterticket mitmachen. Vor allem Hochschulen in ländlichen Gebieten mit einem geringen ÖV-Angebot haben sich bisher gegen eine Teilnahme entschieden. Bayern und Baden-Württemberg beschreiten mit dem sogenannten „vergünstigten Deutschlandticket“ für monatlich 29 Euro bzw. „Deutschlandticket Jugend BW“ für jährlich 365 Euro Sonderwege, die jedoch schon vor 2024 eingeführt wurden und somit für das Jahr 2024 keinen Effekt mehr haben. Die verkehrliche Wirkung des 2024 eingeführten Deutschlandsemestertickets wird sich dennoch in Grenzen halten, da davon auszugehen ist, dass die überwiegende Mehrheit der Studierenden, die ab 2024 ein Deutschlandsemesterticket erhalten, vorher schon andere ÖV-Zeitkarten oder Semestertickets hatten. Das rabattierte Deutschlandticket Job hat an den aktuell 13,5 Mio. genutzten Deutschlandtickets einen Anteil von rund 20 %. Hier hatte der VDV im Jahr 2024 noch größere Absatzzahlen erhofft, die allerdings ausblieben, da viele Unternehmen und Organisationen aufgrund des unsicheren Fortbestands des Tickets ab 2026 zögerten, dieses ihren Mitarbeitenden anzubieten.[93] Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Einfluss des Deutschlandtickets inkl. Deutschlandsemesterticket im Jahr 2024 die Fahrgastzahl um etwa 1,5 % erhöht.

Hinzu kommt der weitere **Aufholprozess**. Wie erwähnt, ist der Anstieg der ÖSPNV-Nachfrage im Jahr 2023 gegenüber 2022 bzw. – je nach Betrachtungsweise – die Verminderung des Abstands

93 Nahverkehrsnachrichten Nr. 7/2025 vom 14.02.2025: Bilanz mit Licht und Schatten

zu 2019 zu einem großen Teil auf diesen Effekt zurückzuführen. Dieser Wiederannäherungsprozess ist noch **nicht endgültig abgeschlossen**. Auch wenn dessen Tempo weiter sinken dürfte, entsteht daraus im Jahr 2024 noch ein spürbarer Impuls.

Zusammengefasst schätzen wir für das Jahr 2024 im ÖSPNV ein Plus der **Fahrgastzahl** gegenüber 2023 um rund **4 %**. Wie im Vorjahr kommt es zum einen durch das, jetzt ganzjährig wirkende, Deutschlandticket und zum anderen durch die weiteren Aufholbewegungen zustande. Der Abstand zum Vorkrisenstand reduziert sich damit auf **4 %**. Für die **Verkehrsleistung** erwarten wir eine etwas stärkere Zunahme gegenüber dem Vorjahr (5,9 %), so dass diese wieder erstmals über dem Wert von 2019 liegt (0,7 %).

Der **Linienfernverkehr** lag auch im Jahr 2023 noch um rund die Hälfte unter dem Vorkrisenniveau. Entsprechend groß wäre zumindest theoretisch das (weitere) Aufholpotenzial. Allerdings wird das Deutschlandticket auch hier ganzjährig und damit stärker wirken, hier jedoch dämpfend. Dies zeigt sich in den für 2024 vorliegenden Zahlen: die ersten drei Quartale verzeichnen insgesamt nur ein Plus von 2 % gegenüber Vorjahr. Das bedeutet, dass der im letzten Jahr sichtbare Wiederannäherungsprozess (2023/22: 38,1 %) annähernd zum Stillstand gekommen ist. Außerdem ist zu beobachten, dass nur das 1. Quartal eine deutlich positive Entwicklung gegenüber Vorjahr aufweist, während das 2. und 3. Quartal leicht unter Vorjahr liegen. Da zumindest bis Jahresende das Deutschlandticket zu den bisherigen Konditionen gilt, ist für das letzte Quartal von keiner wesentlichen Änderung auszugehen. Daher rechnen wir für das Aufkommen und die Leistung jeweils mit einem Plus von rund 1 % gegenüber Vorjahr, so dass Aufkommen weiterhin um rund die Hälfte (52 %) und Leistung um 44 % unter Vorkrisenniveau 2019 liegen werden.

Für den **Gelegenheitsverkehr** ist grundsätzlich ein sehr 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. Mangels unterjähriger Daten erwarten wir hier nach wie vor, dass sich das Minus gegenüber 2019 von (vom DLR geschätzten) rund 40 % im Jahr 2023 nur minimal zurückbildet (rund 39 %). Diese Prognose ist allerdings noch unschärfer als die für den Linienfernverkehr.

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 rund 4 % unter dem Niveau von 2019. Bei der Leistung schlägt der in beiden Segmenten gegenüber 2019 stark rückläufige Fernverkehr durch, so dass sie noch um 11 % unter dem Vorkrisenstand, aber um gut 5 % über dem Vorjahr liegt.

Prognose der Entwicklung im Jahr 2025

Die Entwicklungen für das Jahr 2025 und auch die im nächsten Abschnitt folgenden Jahre 2026 bis 2028 basieren wir zunächst auf den für 2024 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 insbesondere der Effekt aus der Verteuerung des Deutschlandtickets ab dem 01.01.2025 berücksichtigt.

Im **Liniennahverkehr** war 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 BMWK-Projektion vom Januar 2025 stagnieren (0,0 %). Hingegen wir die Zahl der Auszubildenden gemäß der jüngsten KMK-Prognose mit 1,2 % in 2025 relativ stark zunehmen (vgl. Abschn. 2.2). Die (nominalen) **Kraftstoffpreise** schließlich werden gegenüber 2024 nach unserer Einschätzung weiter leicht abnehmen und zwar um rund 1 % (vgl. Abschn. 4.2), was jedoch eine geringe Auswirkung auf den Liniennahverkehr haben dürfte. Eine weitaus größere positive Wirkung werden zumindest 2025 die Basiseffekte aus den Streiks im ÖPNV 2024 sowie weitere postpandemische Aufholprozesse haben, die wir zusammen auf etwa 2 % veranschlagen. Reduzierend wirkt hingegen die **Preiserhöhung des Deutschlandtickets** ab 01.01.2025 von 49 Euro monatlich auf 58 Euro. Zwar hat sich die monatliche Kündigungsquote durch die Preiserhöhung nach Angaben des VDV im Januar 2025 mit 8,1 % gegenüber dem Vorjahresmonat nicht wesentlich erhöht (Januar 2024: rund 7 %)[94]. Jedoch rechnet der VDV basierend auf Ergebnissen aus der Marktforschung mit einem Rückgang des Aufkommens im Zuge dieser Preiserhöhung um 1,4 %. Grundsätzlich gehen wir davon aus, 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. Der ÖSPNV wird durch diese Verteuerung deutlich stärker getroffen als der SPNV, weil die Preisdifferenz zu den bisherigen Zeitkarten im ÖSPNV geringer war.

Insgesamt erwarten wir für den Liniennahverkehr für 2025 eine Zunahme bei den **Fahrgastzahlen**, die wegen der Verteuerung des Deutschlandtickets nur noch bei **1,0 %** liegt und deutlich geringer ausfällt als in den Vorjahren. 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 aufgrund des Deutschlandticketeffekts 2025 nur noch um **0,4 %** zu und liegt wie schon 2024 über dem Niveau von 2019 (2024: 0,7 %, 2025: 1,1 %).

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 aller Voraussicht nach 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. Ob FlixTrain ihr (Schienenverkehrs-)Angebot in den nächsten Jahren weiter ausweitet, was eine gewisse zusätzliche Konkurrenz für den Buslinienfernverkehr bedeuten würde, ist derzeit schwer zu beurteilen. In jedem Fall wären die Effekte auf den Buslinienfernverkehr geringer als diejenigen vom Deutschlandticket im Jahr 2023. 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, kommen

---

94 https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx zuletzt abgerufen am 19.02.2025

aus dem postpandemischen Aufholprozess sowie der Verteuerung des Deutschlandtickets zum 01.01.2025 auf 58 Euro. 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 liegen, gehen wir hier von deutlich größeren Aufholpotenzialen aus als beim ÖSPNV, die jedoch von Jahr zu Jahr geringer werden. Für den Linienfernverkehr setzen wir dieses für 2025 mit rund 2 % an, was wir gegenüber der vorherigen Mittelfristprognose abgesenkt haben, da die inzwischen vorliegenden Zahlen für die ersten drei Quartale 2024 keinen eindeutigen Aufholprozess mehr zeigen. Aufgrund der Verteuerung des Deutschlandtickets 2025 schätzen wir eine Rückverlagerung von etwa 0,6 Mio. Fahrten aus dem SPNV, was zumindest in diesem Jahr das Fahrgästeaufkommen deutlich erhöht. Insgesamt erwarten wir ein **Plus von 7,3 % für 2025** und somit etwa 11,5 Mio. Fahrgäste im Linienfernverkehr, was immer noch deutlich unter dem Vorkrisenniveau liegt (49 %). Die Verkehrsleistung wächst aufgrund der kürzeren Reiseweite der zurückverlagerten Fahrten aus dem SPNV 2025 weniger stark (3,4 %) als das Aufkommen, liegt aber weiterhin näher am Vorkrisenniveau als letzteres (rund -42 %).

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 Low-Cost-Carrier und die Sonderangebote im Schienenverkehr 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 sowohl positive Effekte aus dem andauernden postpandemischen Aufholprozess entgegen, den wir in der gleichen Größenordnung ansetzen wie beim Buslinienfernverkehr als auch rückverlagerte Fahrten aufgrund der Verteuerung des Deutschlandtickets. Bei letzterem gehen wir von etwa 0,7 Mio. Fahrten aus, die aus dem SPNV zurückverlagert werden. Insgesamt nimmt der Gelegenheitsverkehr 2025 zumindest beim Aufkommen gegenüber dem Vorjahr zu (rund **3 % Aufkommen**), bei der **Leistung** ist er hingegen leicht rückläufig **(-0,8 %).** Somit liegt der Gelegenheitsverkehr immer noch um 38 % (Aufkommen) bzw. 40 % (Leistung) unter dem Vorkrisenniveau.

Im **gesamten ÖSPV** entwickeln sich Aufkommen und Leistung 2025 nahezu exakt im Ausmaß des Nahverkehrs (Aufkommen jeweils 1 % p.a.; Leistung jeweils 0,4 %). Bei der Leistung gleichen sich die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr und die positive im Linienfernverkehr aus, so dass auch hier die Leistung im Ausmaß des Nahverkehrs wächst. Die Annäherung an die Zahlen des Vorkrisenjahrs 2019 verlangsamt sich weiter. Insgesamt liegt das Aufkommen im ÖSPNV 2025 noch 3,5 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung noch 11 %.

Prognose der Entwicklung bis zum Jahr 2028

Wie schon erwähnt basieren wir auch die mittelfristige Prognose zunächst auf den für 2024 und 2025 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 BMWK-Projektion vom Januar 2025 mittelfristig kein positiver Impuls ausgehen, da diese weiterhin eher stagniert (0,1 % p.a. 2026 bis 2028). Die Zahl der Auszubildenden wird dagegen mit 0,8 % p.a. zunehmen (vgl. Abschn. 2.2). Die (nominalen) Kraftstoffpreise steigen bis 2028 wieder leicht an, erreichen aber noch nicht wieder den bisherigen Höchststand von 2022 (vgl. Abschn. 4.2). Aus der Preiserhöhung des Deutschlandtickets ab 01.01.2025 sind für 2026 und Folgejahre keine Effekte mehr zu erwarten. Ebenso laufen die letzten postpandemischen Aufholprozesse auf, die wir für 2026 auf noch 0,5 % veranschlagen und ab 2027 nicht mehr ansetzen. Somit prognostizieren wir beim Aufkommen im Liniennahverkehr mittelfristig eine leichte Zunahme von durchschnittlich 0,7 % p.a. und für die Leistung von 0,4 % p.a.. Bis **2028** liegt das **Aufkommen** dann nur noch **1,2 % unter** Vorkrisenniveau **2019**, die **Leistung mit 2,5 % 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 sowie der Verteuerung des Deutschlandtickets zum 01.01.2025 an, für die Folgejahre hingegen nicht mehr. Somit prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum 2026 bis 2028 eine jährliche Wachstumsrate von durchschnittlich 0,3 % p.a. sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung. Der große **Abstand** zum **Vorpandemieniveau** bleibt mit rund **48 % (Aufkommen) und 41 % (Leistung)** auch mittelfristig erhalten.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der oben geschilderte, sehr langfristige Abwärtstrend auch mittelfristig fortsetzen wird. Da es ab 2026 keine positiven Effekte aus der Verteuerung des Deutschlandtickets mehr geben wird und zudem die postpandemischen Aufholprozesse auslaufen, nehmen wir an, dass sich sowohl die **Fahrtenanzahl** (durchschnittlich -0,3 % p.a.) als auch die **Leistung** (durchschnittlich -2,9 % p.a.) im mittelfristigen Prognosezeitraum **negativ** entwickeln wird. Der große **Abstand** zum **Vorkrisenniveau 2019** bleibt auch hier mit rund **38 % (Aufkommen) und 45 % (Leistung)** auch mittelfristig erhalten bzw. vergrößert sich sogar wieder.

In der Gesamtbetrachtung entwickelt sich das **Fahrgastaufkommen** des **ÖSPV** bis 2028 **leicht positiv** nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (durchschnittlich 0,7 % p.a.). Die **Leistung stagniert**, da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennah- und -Fernverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2028 mit -1,6 % 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 2028 mit -11 % unter 2019 etwa auf dem Niveau von 2024.

Tabelle P - 3a: Verkehr mit Bussen und Bahnen (mit Veränderung p.a.)

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm								Veränderung in % p.a.				
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2028	22/21	23/22	24/23	25/24	28/25
Aufkommen													
Öffentl. Straßenv.[2)]	9735	6864	6682	8321	8909	9306	9397	9583	24,5	7,1	4,5	1,0	0,7
- Liniennahverkehr[3)]	9635	6840	6661	8276	8852	9249	9337	9524	24,2	7,0	4,5	1,0	0,7
- Linienfernverkehr	22,5	6,5	2,9	7,7	10,6	10,7	11,5	11,6	167,7	38,1	0,9	7,3	0,3
- Gelegenheitsv.[4)]	77,2	17,5	18,2	36,9	46,3	46,7	48,1	47,7	103,0	25,3	0,9	2,9	-0,3
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2510	2724	2909	2991	3212	44,3	8,5	6,8	2,8	2,4
- Nahverkehr	2819	1767	1654	2371	2575	2766	2843	3054	43,4	8,6	7,4	2,8	2,4
- Fernverkehr	151,4	83,6	85,7	138,5	148,1	142,5	148,4	158,0	61,7	6,9	-3,8	4,2	2,1
Insgesamt	12706	8714	8422	10830	11632	12215	12388	12795	28,6	7,4	5,0	1,4	1,1
- Nahverkehr	12455	8607	8315	10647	11427	12015	12180	12578	28,0	7,3	5,1	1,4	1,1
- Fernverkehr[3)]	251,0	107,5	106,7	183,2	205,0	199,9	208,0	217,3	71,6	11,9	-2,5	4,1	1,5
Leistung[1)]													
Öffentl. Straßenv.[2)]	78,9	45,7	45,4	61,0	66,7	69,9	70,2	70,1	34,4	9,3	4,8	0,4	0,0
- Liniennahverkehr[3)]	55,9	41,0	41,3	50,7	53,2	56,3	56,5	57,3	22,7	4,9	5,9	0,4	0,4
- Linienfernverkehr	6,3	1,9	0,9	2,5	3,5	3,6	3,7	3,7	182,2	42,1	0,7	3,4	0,3
- Gelegenheitsv.[4)]	16,7	2,9	3,2	7,9	10,0	10,1	10,0	9,2	142,7	27,0	0,7	-0,8	-2,9
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,0	109,9	113,2	120,3	63,8	10,3	5,6	3,0	2,1
- Nahverkehr	57,3	35,1	31,9	50,9	56,5	63,0	64,5	68,4	59,8	10,9	11,6	2,3	2,0
- Fernverkehr	44,7	23,7	25,7	43,4	47,6	46,9	48,7	51,9	68,8	9,7	-1,5	3,9	2,2
Insgesamt	180,9	104,6	103,0	155,3	170,7	179,8	183,3	190,5	50,8	9,9	5,3	2,0	1,3
- Nahverkehr	113,2	76,1	73,2	101,6	109,6	119,3	121,0	125,7	38,9	7,9	8,8	1,4	1,3
- Fernverkehr[3)]	67,7	28,4	29,8	53,7	61,1	60,5	62,3	64,8	80,2	13,7	-1,0	3,1	1,3

1) Innerhalb Deutschlands

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

3) Werte für 2020 und 2021 (insb. bei Bussen) bilden möglicherweise die tatsächlichen Rückgänge nicht vollständig ab

4) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle P - 3b: Verkehr mit Bussen und Bahnen (Veränderungen ggü. 2019)

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm								Veränderung in % insgesamt				
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2028	22/19	23/19	24/19	25/19	28/19
Aufkommen													
Öffentl. Straßenv.[2)]	9735	6864	6682	8321	8909	9306	9397	9583	-14,5	-8,5	-4,4	-3,5	-1,6
- Liniennahverkehr[3)]	9635	6840	6661	8276	8852	9249	9337	9524	-14,1	-8,1	-4,0	-3,1	-1,2
- Linienfernverkehr	22,5	6,5	2,9	7,7	10,6	10,7	11,5	11,6	-65,8	-52,7	-52,3	-48,8	-48,3
- Gelegenheitsv.[4)]	77,2	17,5	18,2	36,9	46,3	46,7	48,1	47,7	-52,1	-40,0	-39,4	-37,7	-38,2
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2510	2724	2909	2991	3212	-15,5	-8,3	-2,1	0,7	8,1
- Nahverkehr	2819	1767	1654	2371	2575	2766	2843	3054	-15,9	-8,7	-1,9	0,8	8,3
- Fernverkehr	151,4	83,6	85,7	138,5	148,1	142,5	148,4	158,0	-8,5	-2,2	-5,9	-2,0	4,3
Insgesamt	12706	8714	8422	10830	11632	12215	12388	12795	-14,8	-8,5	-3,9	-2,5	0,7
- Nahverkehr	12455	8607	8315	10647	11427	12015	12180	12578	-14,5	-8,3	-3,5	-2,2	1,0
- Fernverkehr[3)]	251,0	107,5	106,7	183,2	205,0	199,9	208,0	217,3	-27,0	-18,3	-20,4	-17,1	-13,4
Leistung[1)]													
Öffentl. Straßenv.[2)]	78,9	45,7	45,4	61,0	66,7	69,9	70,2	70,1	-22,6	-15,4	-11,3	-11,0	-11,1
- Liniennahverkehr[3)]	55,9	41,0	41,3	50,7	53,2	56,3	56,5	57,3	-9,3	-4,9	0,7	1,1	2,5
- Linienfernverkehr	6,3	1,9	0,9	2,5	3,5	3,6	3,7	3,7	-60,6	-44,0	-43,6	-41,7	-41,1
- Gelegenheitsv.[4)]	16,7	2,9	3,2	7,9	10,0	10,1	10,0	9,2	-52,8	-40,0	-39,6	-40,1	-45,1
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,0	109,9	113,2	120,3	-7,6	2,0	7,7	10,9	17,9
- Nahverkehr	57,3	35,1	31,9	50,9	56,5	63,0	64,5	68,4	-11,2	-1,5	9,9	12,5	19,4
- Fernverkehr	44,7	23,7	25,7	43,4	47,6	46,9	48,7	51,9	-3,0	6,4	4,8	8,9	16,1
Insgesamt	180,9	104,6	103,0	155,3	170,7	179,8	183,3	190,5	-14,1	-5,6	-0,6	1,4	5,3
- Nahverkehr	113,2	76,1	73,2	101,6	109,6	119,3	121,0	125,7	-10,2	-3,2	5,4	6,9	11,0
- Fernverkehr[3)]	67,7	28,4	29,8	53,7	61,1	60,5	62,3	64,8	-20,6	-9,7	-10,6	-7,9	-4,3

1) Innerhalb Deutschlands
2) Straßenbahnen, Kraftomnibusse, U-Bahnen, ohne den Verkehr der ausländischen Unternehmen
3) Werte für 2020 und 2021 (insb. bei Bussen) bilden möglicherweise die tatsächlichen Rückgänge nicht vollständig ab
4) Einschl. Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Aktualisierte Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 bis 2023

Auch beim Eisenbahnverkehr ist es zur Einordnung der Entwicklung in den Jahren ab 2024 hilfreich, noch einmal auf diejenige in den Vorjahren einzugehen, die im Zeichen der Pandemie standen bzw. von den Einführungen des 9-Euro- bzw. Deutschlandtickets geprägt waren. Im Jahr **2020** ist die Nachfrage im **Nahverkehr** um **37 %** (Aufkommen) bzw. **39 %** (Leistung) gesunken. Dieser Rückgang ist um 8 bzw. 12 Prozentpunkte höher als im ÖSPNV. Die Abweichung dürfte mit den o.a. längeren Entfernungen im Berufsverkehr zusammenhängen, weshalb die Affinität zu Homeoffice weit überdurchschnittlich ist. Privatreisen waren von den Kontakt- und Reisebeschränkungen des ersten Lockdowns massiv betroffen. Geschäftsreisen waren zwar zulässig, wurden aber in diesen Monaten so weit wie möglich unterlassen oder durch Videocalls etc. ersetzt. Somit musste der Fernverkehr einen Rückgang um **45 %** (Aufkommen) bzw. **47 %** (Leistung) hinnehmen. Für den **gesamten Eisenbahnverkehr** errechnet sich ein Minus in Höhe von **38 %** bzw. **42 %**.

Im Jahr **2021** hat sich die Entwicklung zumindest im ersten Quartal ungebremst fortgesetzt. Im **gesamten Jahr** belief sich das Minus gegenüber 2019 auf **41 %** (Nahverkehr) bzw. **43 %** (Fernverkehr, jeweils Fahrgastzahl). In beiden Segmenten hat sich somit der Abstand zum Vorkrisenniveau nicht wesentlich verändert.

Im Jahr **2022** lag die Nachfrage im **Nahverkehr** im ersten Quartal um 38 % unter dem Stand von 2019, womit sich der Abstand im Vergleich zum vierten Quartal 2021 sogar vergrößert hat. Erst im zweiten Quartal war eine durchgreifende Verbesserung auf 14 % zu beobachten. In diesen Zeitraum fiel bereits der erste Monat des 9-Euro-Tickets. Von diesem Angebot wurden Alltagsverkehre in einem wesentlich geringeren Ausmaß angeregt als die längeren Fahrten, die häufig am Wochenende und in die touristisch geprägten Regionen, z.B. Sylt, durchgeführt wurden.[95] **Ab September** fiel die Nachfrage aber wieder auf den alten Abstand zu 2019.

Im **gesamten Jahr** 2022 ist die Fahrgastzahl gegenüber 2019 um **16 %** gesunken (vgl. Tab. P-3b). Ohne das 9-Euro-Ticket hätte das Minus bei 28 % gelegen. Der Anstieg gegenüber 2021 (43 %, vgl. Tab. P-3a) klingt beachtlich, ist aber auch hier im Grunde aussagelos. Damit wurden knapp zwei Drittel des Rückgangs der beiden Vorjahre (0,72 von 1,17 Mrd.) aufgeholt. Die mittlere Fahrtweite sinkt im Allgemeinen wegen der langfristig wirksamen raumstrukturellen Verschiebungen in die Ballungsräume mit kürzeren Strecken etwas (2019/05: -0,3 % p.a.). In den Jahren 2020 und 2021 (-2,3 % und -3,0 %) kamen die Homeoffice-Effekte, die längere Distanzen stärker betreffen, hinzu. Im Jahr 2022 ist die Fahrtweite jedoch um beachtliche 13 % (gegenüber 2021) gestiegen. Dazu hat zum einen das 9-Euro-Ticket beigetragen, das sich vor allem bei den o.a. längeren Fahrten ausgewirkt hat. Zum anderen wurden aber auch die Rückgänge in den beiden Pandemiejahren ausgeglichen. Gegenüber 2019 ist die durchschnittliche Fahrtweite um 7 % gestiegen, so dass sich bei der **Verkehrsleistung** der Abstand zum Vorkrisenstand von 44 % (2021) auf **11 %** verringerte (ohne 9-Euro-Ticket: 22 %).

---

95 Statistisches Bundesamt, 9-Euro-Ticket: Mehr Bahnverkehr vor allem in ländlichen, touristischen Regionen, Pressemitteilung 339/22 vom 11.08.2022, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/08/PD22_339_12.html

Im **Fernverkehr** lag die Fahrgastzahl im **ersten Quartal** 2022 u.a. witterungsbedingt um 32 % unter dem Vorkrisenstand. Dies bedeutet wie im SPNV eine Verschlechterung gegenüber dem vierten Vierteljahr 2021 (-24 %). Im **zweiten Quartal** hat die spürbare Verbesserung der pandemischen Situation auf den SPFV ausgestrahlt, der somit erstmals seit deren Beginn **über** dem Vorkrisenstand lag, darunter die Leistung um beachtliche 5 %. Im dritten Quartal hat sich das wiederholt. Verlagerungen hin zum SPNV aufgrund des 9-Euro-Tickets in diesem Zeitraum haben sich in sehr engen Grenzen gehalten. Im **gesamten Jahr**, in dem der Fernverkehr auch durch den Kraftstoffpreisanstieg spürbar angeregt wurde, verblieb jedoch aufgrund des ersten Quartals noch ein Minus gegenüber 2019 in Höhe von knapp 9 % (Fahrgastzahl) bzw. 3 % (Leistung). Das bedeutet auch, dass die mittlere Reiseweite im Fernverkehr gegenüber 2019 um 6 % gestiegen ist. Mit 313 km lag sie erstmals seit der Vereinigung Deutschlands über 300 km, zwischen 2004 und 2019 dagegen in der engen Bandbreite von 280 bis 295 km. Der Anstieg fand vor allem im Jahr 2022 statt (4,4 %). Dazu dürfte das 9-Euro-Ticket beigetragen haben, weil es eher kürzere Fahrten vom Fernverkehr abzog. Im **gesamten Eisenbahnverkehr** betrug der Abstand zu 2019 im Jahr 2022 15,5 % (Aufkommen) bzw. knapp 8 % (Leistung).

Beim Eisenbahnverkehr wurde die Entwicklung des **Nahverkehrs** im Jahr **2023** wie diejenige des ÖSPNV von zwei Impulsen dominiert, nämlich erstens der weiteren Aufholbewegung der pandemiebedingten Verluste und zweitens dem Deutschlandticket. Den fundamentalen Leitdaten, die denen des ÖSPNV gleichen (vgl. Abschn. 4.3), kam nach wie vor nur eine untergeordnete Bedeutung zu.

Aus der **amtlichen Statistik** liegen Werte für alle vier Quartale vor, zum aktuellen Stand jedoch noch keine Jahreszahlen für 2023. Hier ist der Verlauf der Veränderungsraten gegenüber 2022 (Q1: 27 %, Q2:3 % Q3: -3 %, Q4: 15 % Aufkommen) differenziert zu betrachten, weil die jeweiligen Vorjahresquartale zum einen noch spürbar durch die Auswirkungen der Pandemie und zumindest das 2. und 3. Quartal durch das 9-Euro-Ticket beeinflusst waren. Im 4.Quartal hingegen, das durch Streiks und Witterung beeinträchtigt wurde, gab es im Vorjahr weder direkte pandemiebedingte Einflüsse noch das 9-Euro-Ticket, das Aufkommensplus lag dennoch bei beachtlichen 15 %. Die Veränderungen gegenüber 2019 werden durch die Berichtskreisumstellung ab dem Jahr 2021 gestört. Bei Bereinigung um diesen Sachverhalt ergibt sich ein Verlauf von -25 % (Q1) bis +6 % (Q3) bei der Leistung. Der Wert für das 4.Quartal liegt bei -2 % wird aber wie oben erwähnt durch die Streiks und witterungsbedingten Behinderungen gedrückt. Dieses dennoch drastische Nachfragewachstum ist zum einen auf das Deutschlandticket, aber auch auf den weiteren **Aufholprozess** zurückzuführen. Die für alle Quartale des Jahres 2023 vorliegenden empirischen Ergebnisse legen nahe, dass der Effekt des Deutschlandtickets im SPNV noch etwas **über** unserer Schätzung des Mehrverkehrs in der Winterprognose 2022/23 liegen dürfte, die wir mit 10 % bzgl. Aufkommen und 20 % bzgl. Leistung angegeben hatten. Denn der Aufholprozess kann höchstens fünf Prozentpunkte des tatsächlichen Wachstums im Jahr 2023 (ggü. 2022) erklären, eher weniger.

Im gesamten Jahr liegt die Fahrgastzahl im **SPNV** nach den vorliegenden Daten aus der Quartalsstatistik für 2023 bei 8,7% und die Leistung nur noch 1,5% unter dem Stand von 2019 (vgl. Tab. P-3b). Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das einen **Anstieg um 8,6 % (Aufkommen) bzw. 10,9 %** (Leistung, vgl. Tab. P-3a). Bei dessen Interpretation ist zu berücksichtigen, dass der Vorjahreswert durch das 9-Euro-Ticket um 7 % angehoben wurde, was im laufenden Jahr entfällt bzw. mit dem Deutschlandticket zu saldieren ist.

Der **Fernverkehr** hat den Stand von 2019 in Bezug auf die Verkehrsleistung schon im Lauf des Jahres 2022 überschritten. Dennoch verblieben gegenüber dem gesamten Vorjahr noch spürbare Aufholpotenziale. Die **gesamtwirtschaftlichen** Einflussfaktoren sowohl der Privat- (Einkommen) als auch der Geschäftsreisen (Konjunktur allgemein), fielen im Jahr 2023 bescheiden aus. Expansiv wirkte, dass die Fahrten, die während der Pandemie durch Videocalls etc. ersetzt wurden, allmählich wieder physisch durchgeführt wurden.

Im Jahr 2023 haben im Fernverkehrsnetz mehrere **Großbaustellen** zu teilweise spürbaren Reisezeitverlängerungen geführt. Hinzu kamen die Abzugseffekte vom SPNV im Gefolge des **Deutschlandtickets**. Insbesondere im Bereich von mittleren Strecken von 50 bis etwa 200 km sind die Zeitvorteile des SPFV häufig nicht so groß, dass sie den Preisnachteil aufwiegen. Wir haben den Anteil der verlagerten Fahrten in der Winterprognose 2023 auf **5 %** des gesamten SPFV-Aufkommens geschätzt.

Tatsächlich lag die Fahrgastzahl im Fernverkehr im **ersten Quartal** 2023 um 40 % über dem Vorjahreswert, der noch stark von der Pandemie beeinflusst war. Im – auch hier aussagefähigeren – Vergleich zu 2019 errechnet sich ein Minus um 4 %, während die Leistung im ersten Vierteljahr 2023 bereits über dem Vorkrisenstand (4 %) lag. Im **zweiten Quartal** traf dies nun auch auf das Aufkommen zu (2 %, Leistung 10 %). Im **dritten Quartal** waren die Abstände zu 2019 mit -1 % (Aufkommen) und 9 % (Leistung) sehr ähnlich wie im zweiten. Grundsätzlich wäre das auch für das **vierte Quartal** anzunehmen gewesen. Jedoch wurde der SPFV durch die Streiks der GDL sowie durch die extremen Witterungseinflüsse (Hochwasser in Nord- und Ostdeutschland, Schneechaos in Südbayern) erheblich behindert, so dass das vierte Quartal deutlich unter den Vorquartalen desselben Jahres lag, was beim Aufkommen 6 % unter und bei der Leistung 2 % über dem Vergleichsquartal von 2019 entspricht.

Damit liegt im **gesamten Jahr** die Fahrgastzahl noch um **2,2 % unter** dem Vorkrisenstand, die Leistung sogar um **6,4 % darüber**. Der Anstieg der mittleren Reiseweite um 8,8 %, der hierin zum Ausdruck kommt, entstand zum größeren Teil schon im Jahr 2022 (ggü. 2019: 6 %), setzte sich aber im Jahr 2023 mit einer Zunahme um 2,6 % auf 321 km fort. Wie im Vorjahr das 9-Euro-Ticket dürfte im Jahr 2023 das Deutschlandticket dazu beigetragen haben. Gegenüber 2022 wuchs der Fernverkehr um **7 %** bzw. **10 %**.

Beim **gesamten Eisenbahnverkehr** lag das vom Nahverkehr geprägte Aufkommen im Jahr 2023 noch um gut 8 % unter, die Leistung hingegen bereits 2,0 % über Vorkrisenniveau. Gegenüber 2022 ergeben sich Zuwachsraten von rund 9 % bzw. 10 %, die aber auch hier nur begrenzt aussagefähig sind.

Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2024

Grundsätzlich ist der Wiederannäherungsprozess im Eisenbahnverkehr mittlerweile weit fortgeschritten. 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 **Nahverkehr** 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 **Aufholprozesse** zu sehen. Wie beschrieben ist das Vorkrisenniveau, zumindest bei der Leistung, mittlerweile 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. Laut destatis 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 liegt das Aufkommen nur noch um jeweils 1 % unter und die Leistung bereits um 10 % (Q2) bzw. 12 % (Q3) über 2019. Gegenüber den jeweiligen Quartalen im Jahr 2023 steigt das Fahrgastaufkommen trotz des GDL-Streiks im Januar in den ersten beiden Quartalen um jeweils 12 % und die Leistung um 25 % bzw. 17 %. Im 3. Quartal sind die Zuwächse gegenüber dem Vorquartal 2023 mit 5 % beim Aufkommen und rund 6 % bei der Leistung nicht mehr ganz so hoch, was daran liegen könnte, dass vom nunmehr seit einem Jahr bestehenden Deutschlandticket kaum noch zusätzliche Effekte ausgehen. Für das 4. Quartal schätzen wir gestützt auf Monatszahlen der DB Regio und des VDV für deren SPNV-Unternehmen ein Plus von 2 % gegenüber Vorjahresquartal für das Aufkommen und 3,0 % für die Leistung. Zusammengefasst sollte die **Fahrgastzahl** im Jahr 2024 mit 1,9 % nur noch knapp unter dem Vorkrisenniveau liegen. Bei der **Leistung**, die bereits im Vorjahr nur noch 1,5 % unter 2019 lag, sind die Wirkungen des Deutschlandtickets wesentlich größer als beim Aufkommen, so dass diese 2024 um knapp **10 % über dem Stand von 2019** liegen wird. Gegenüber 2023 bedeutet das insgesamt deutliche Zunahmen beim Aufkommen (rund 7 %) und noch mehr bei der Leistung (gut 12 %).

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 Videocalls etc. ersetzt wurden, wieder physisch durchgeführt. Grundsätzlich ist im Fernverkehr jedoch davon auszugehen, dass die postpandemischen Aufholprozesse im Jahr 2024 nur noch äußerst gering sind. Ab 2025 setzen wir diese im Prognoseprozess für den SPFV mit Null an.

Laut destatis liegen 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 erholen sich Aufkommen und Leistung deutlich und liegen nunmehr knapp über Vorjahr (jeweils etwa 1 %), fallen im 3. Quartal jedoch wieder auf 6 % (Aufkommen) bzw. 3 % (Leistung) unter Vorjahresquartal, was insbesondere auf Qualitätsprobleme und Baustellen zurückzuführen ist wie unten näher erläutert wird. Laut Informationen der DB liegen die Zahlen für Oktober und November 2024 ebenfalls unter den Vorjahresmonaten, während im Dezember ein positiver Basiseffekt aus den bereits

erwähnten witterungsbedingten Behinderungen im Dezember 2023 entsteht. Insgesamt ist davon auszugehen, dass das 4.Quartal bei der Fahrgastzahl 0,6 % und bei der Leistung 0,2 % über Vorjahresquartal liegt.

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 aufgrund des gegenwärtigen Zustandes der Schieneninfrastruktur auf den Eisenbahnbetrieb fort. Laut Pressemeldungen waren die Fernzüge 2024 so unpünktlich wie seit mehr als 20 Jahren nicht. Die meisten Verspätungen seien dabei auf veraltete, störanfällige und überlastete Infrastruktur zurückzuführen.[96] Eine noch größere Bedeutung als die (ungeplante) Verlängerung der tatsächlichen Reisezeiten besitzt deren Unkalkulierbarkeit, die sich vor allem im Geschäftsreiseverkehr auswirkt. Er 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 Wettbewerbs im innerdeutschen 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 ab 2024 geplanten **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. 2025 folgen die Arbeiten auf den Strecken Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen.[97] Die Riedbahn ist die höchstbelastete Strecke im gesamten Fernverkehrsnetz. Die effektive Belastung wird von der DB nicht veröffentlicht, ersatzweise kann jedoch die Prognose für den BVWP 2030 in Höhe von 19,7 Mio. Fahrgästen verwendet werden. Rund die Hälfte davon verläuft zwischen Frankfurt und München und kann somit auf die Strecke über Nürnberg ausweichen. Die Riedbahn wurde 2024 über fünf Monate vollständig gesperrt. Die erforderlichen Umwegverkehre führten zu Reisezeitverlängerungen um etwa eine halbe Stunde. Am Beispiel der Relation Köln – Stuttgart entspricht dies einer Anhebung um ein Fünftel. Gemäß den Modellrechnungen von Intraplan vermindert das die Fahrgastzahl in einem Gesamtjahr um 1,5 bis 2 Mio. Für den Zeitraum der Sperrung errechnen sich also 0,6 bis 0,8 Mio. Fahrgäste, was **0,5 %** der Gesamtzahl entspricht. Zudem ist dies mit den entsprechenden Maßnahmen im abgelaufenen Jahr zu saldieren, so dass sich der Nettoeffekt 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: 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.

---

96 Vgl. z.B. https://www.tagesschau.de/inland/fernzuege-verspaetung-102.html zuletzt abgerufen am 20.02.2025

97 https://www.deutschebahn.com/resource/blob/11344496/93ac55503a77067bf9ab24b26f051612/20230915_Faktenblatt_Bund-und-DB-legen-Streckenabschnitte-fuer-Generalsanierung-fest-data.pdf

Insgesamt sind diese dämpfenden Effekte im Jahr 2024 so stark, dass die Fahrgastzahl im SPFV gegenüber 2023 rückläufig sein wird (-3,8 %) und auch die Leistung mit **-1,5 %** gegenüber Vorjahr abnimmt. Mit diesem schwachen Ergebnis für 2024 liegt der Fernverkehr bezogen auf das Fahrgastaufkommen jetzt wieder deutlich unter Vorkrisenniveau (gut 6 %), bei der Leistung weiterhin darüber (rund 5 %).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich im **gesamten Eisenbahnverkehr** für die Fahrgastzahl eine vom Nahverkehr geprägte Zunahme gegenüber Vorjahr um 6,8 %. 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 knapp 6 %. Damit wird das Vorkrisenniveau des Fahrgastaufkommens im Jahr 2024 weiterhin nicht ganz erreicht (rund -2 %), 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.

Prognose der Entwicklung im Jahr 2025

Innerhalb der **fundamentalen** Einflüsse für den **Nahverkehr** wird die Erwerbstätigenzahl 2025 stagnieren. Die zunehmende Auszubildendenzahl besitzt für den SPNV eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Die Kraftstoffpreise werden zwar noch leicht sinken, jedoch weniger als 2023 und 2024. Dies wird jedoch kaum zu Verlagerungen führen. Grundsätzlich gehen wir daher für 2025 für den SPNV von einem ähnlich leichten Wachstum aus wie in den Jahren vor der Pandemie.

Hinzu kommt für 2025 der positive **Basiseffekt** aufgrund der GDL-Streiks im Jahr 2024. Postpandemische 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 Individualverkehr (vgl. Abschn. 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 jedoch die **Verteuerung des Deutschlandtickets** ab dem 01.01.2025 geringer auswirken als im ÖSPNV, da bei langlaufenden Verkehren die Rabattierung des Deutschlandtickets auch beim neuen Preis von 58 Euro noch erheblich ist. Es werden daher überwiegend unterdurchschnittliche Fahrtweiten (< 30 km) – unterdurchschnittlich bezogen auf den durch das Deutschlandticket hervorgerufenen Mehrverkehr - aufgrund dieser Preissteigerung wegbrechen. Wir gehen davon aus, dass im SPNV 15 % des durch das ursprüngliche Deutschlandtickets erzeugten Mehrverkehrs zu den bisherigen Verkehrsmitteln (MIV sowie SPFV) zurückverlagert werden oder komplett entfallen. Dieser dämpfende Effekt aus der Verteuerung des Deutschlandtickets kommt im Jahr 2025 voll zum Tragen.

Dennoch verbleibt bei der Fahrgastzahl des Jahres 2025 noch ein Plus von **2,8 %** gegenüber **2024** und bei der Leistung von rund **2,3** %. Die Fahrgastzahl überschreitet somit 2025 erstmals wieder das Vorkrisenniveau um rund 1 %, die Leistung liegt deutlich darüber (rund 11 %).

Im **Schienenfernverkehr** wurde das **Angebot** zum Jahresende 2024 verbessert und ausgeweitet. So gibt es bereits 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.[98] 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 2025 und 2026).

Die Preise im SPFV wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024, unabhängig von der noch ausstehenden finalen Entscheidung bzgl. der deutlichen **Erhöhung der Trassenpreise** im TPS 2025 für den SPFV von knapp 18 % (vgl. Abschnitt 2.5), 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. [99]

Hingegen wird es 2025 aufgrund der **Verteuerung des Deutschlandtickets** zur Rückverlagerung von Fahrten aus dem SPNV in den Fernverkehr kommen, die wir auf eine Größenordnung von 0,6 Mio. schätzen. 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.

Dagegen ist die positive Wirkung der gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen für 2025 zwar leicht positiver als im Vorjahr aber immer noch 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 **Videocalls** 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

---

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

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

Anteil der ersetzbaren an allen Geschäftsreisen auf 5 % bis 10 % geschätzt. Dies bezieht sich auf alle Modi. Bei einem Anteil der Geschäftsreisen in Höhe von 15 % bis 20 % an der gesamten Verkehrsleistung vermindert sich 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.

Saldiert erwarten wir für den **SPFV** für **2025** gegenüber 2024 ein Wachstum um (insgesamt) **4,2 %** (Fahrgastzahl) bzw. **3,9 %** (Leistung). Die mittlere Reiseweite im SPFV wird nach dem außergewöhnlichen Anstieg der Jahre 2022 bis 2024 (von 299 auf 329 km) nicht weiter zunehmen, aber auf diesem hohen Niveau verbleiben (2025: 328 km). Die Deutschlandticket-bedingten Rückverlagerungen aus dem SPNV betreffen vor allem kürzere Strecken und führen dazu, dass die Wachstumsrate des Fahrgastaufkommens erstmals wieder zumindest leicht über jener der Leistung liegt. Nach dem Rückgang der Fahrgastzahl im Jahr 2024 liegt im laufenden Jahr im SPFV das Aufkommen weiterhin unter Vorkrisenniveau (-2,0 %), die Leistung jedoch bereits das dritte Jahr in Folge deutlich darüber (8,9 %).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2025/19 für das Aufkommen ein leichtes Plus in Höhe von 0,7 % und bei der Leistung ein deutliches Plus (10,9 %).

Prognose der Entwicklung bis zum Jahr 2028

Für 2026 gehen wir im **SPNV** von keinen weiteren Effekten aus der Verteuerung des Deutschlandtickets oder Vorjahres-Streiks aus, die leicht positiven Veränderungsraten gegenüber Vorjahr entsprechen annähernd den langjährigen vorpandemischen Trendraten und werden lediglich noch 2026 durch minimale verbliebene Aufholprozesse leicht erhöht. Für 2027 und 2028 werden keine Zugewinne durch Aufholprozesse mehr angesetzt. In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im Schienennahverkehr wird die Erwerbstätigenzahl mittelfristig weiterhin stagnieren. 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. Grundsätzlich gehen wir daher für die Jahre bis 2028 für den SPNV von einem ähnlichen **Wachstum** aus wie in den Jahren vor der Pandemie, d.h. **2,4 % p.a.** beim **Aufkommen** und **2,0 % p.a.** bei der **Leistung**. Das Fahrgastaufkommen wird 2028 deutlich über dem Vorpandemiejahr 2019 liegen (rund 8 %), die Leistung wird dieses sogar um knapp ein Fünftel übertreffen (19,4 %).

Auch im **SPFV** setzen wir für 2026 keine Basiseffekte oder postpandemische Aufholprozesse mehr an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich in den Jahren 2026 bis 2028 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[100], ab 2027 bereits erste expansive Effekte ausgehen. Jedoch sind auch für 2026 bis 2028 im Zuge der Korridorsanierung zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant wie u.a. etwa Hagen – Wuppertal – Köln (2026), Lehrte – Berlin (2027), Hamm – Düsseldorf – Köln (2027) und Bremen – Hamburg (2028), 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.

Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für den Zeitraum 2025 bis 2028 eine **jährliche Wachstumsrate** von jeweils rund **2 %** (Aufkommen 2,1 % p.a. Leistung 2,2 % p.a.). Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst auf +4,3 % (Aufkommen) bzw. +16,1 % (Leistung).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2028/19 ein Plus in Höhe von 8 % bzw. 18 %. Gegenüber 2025 beläuft es sich pro Jahr auf 2,4 % bzw. 2,1 %.

---

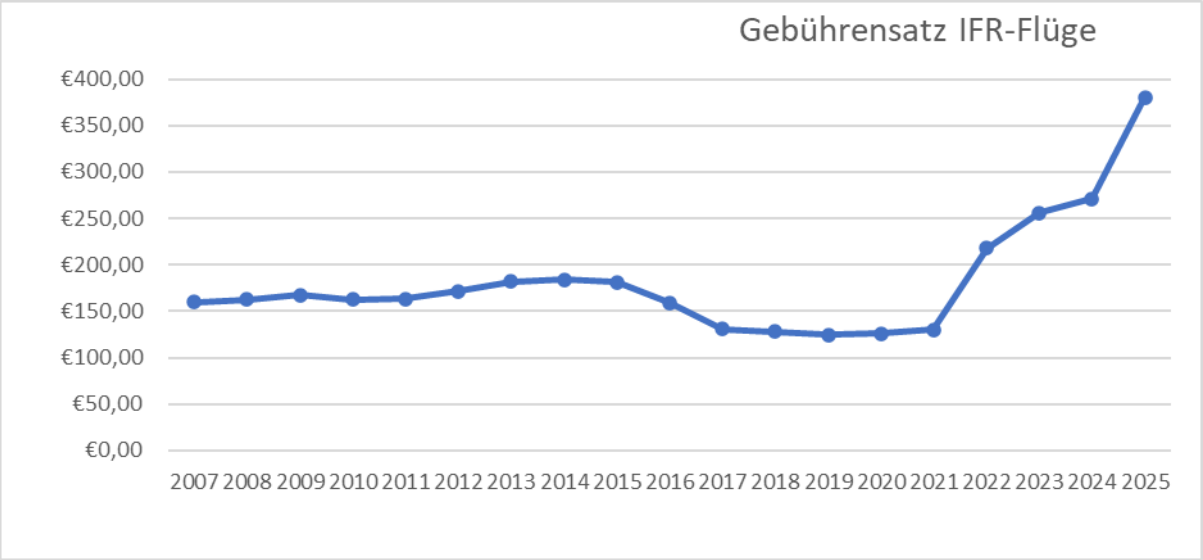
100 https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Stuttgart-21-Ab-Ende-2025-Testbetrieb-im-Dezember-2026-Eroeffnung-des-kuenftigen-Hauptbahnhofs-12910472 zuletzt abgerufen am 20.10.2024

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. Dies betrifft den Personenluftverkehr innerhalb Europas. Insgesamt gab es im Jahr 2024 84.840.939 Einsteiger zu Flugzielen innerhalb Europas. Die Zahl der Einsteiger bedeutet eine Steigerung um rd. 5,3 Millionen Passagiere im Vergleich zu 2019. Damit liegt die Zahl der Passagiere nach Europa um 6,68 % höher als im Jahr 2019. Auch die Zahl der Passagiere in eines der 27 EU-Länder konnte das Niveau von 2019 leicht übertreffen. Insgesamt begaben sich 61.896.149 Passagiere an Bord eines Flugzeugs um ein Flugziel innerhalb der EU zu erreichen. Dies entspricht einer Steigerung zu 2019 um 0,17 %. Im Interkontinentalverkehr konnte die Einsteigerzahl nach Afrika ebenfalls das Niveau von 2019 übertreffen. Insgesamt konnten 4.262.647 Passagiere nach Afrika gezählt werden. Dies entspricht einer Steigerung um 120.614 Passagiere oder 2,9 %. Die Zahl der Einsteiger zu Zielen außerhalb Europas lag mit 20.349.355 Passagieren oder 93,3 % nur noch leicht unter dem Niveau des Jahres 2019.

Auch im Jahr **2025** wird erwartet, dass der innerdeutsche Luftverkehr weiterhin das Sorgenkind bleiben wird. Hier wird weiterhin nur ein geringes Wachstum von 1 % erwartet. 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 werden das Wachstum im innerdeutschen Verkehr nachhaltig bremsen. Auch die Kostensituation in Deutschland trägt derzeit nicht dazu bei, ein größeres 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 steigen diese Gebühren um 40,36% auf jetzt 380,71 Euro. Zum Vergleich: Im letzten Vorkrisenjahr betrug die Gebühr für An- und Abflug 124,34 Euro, also weniger als ein Drittel des jetzigen Gebührensatzes.

Abbildung P - 7: Gebührensatz IFR-Flüge

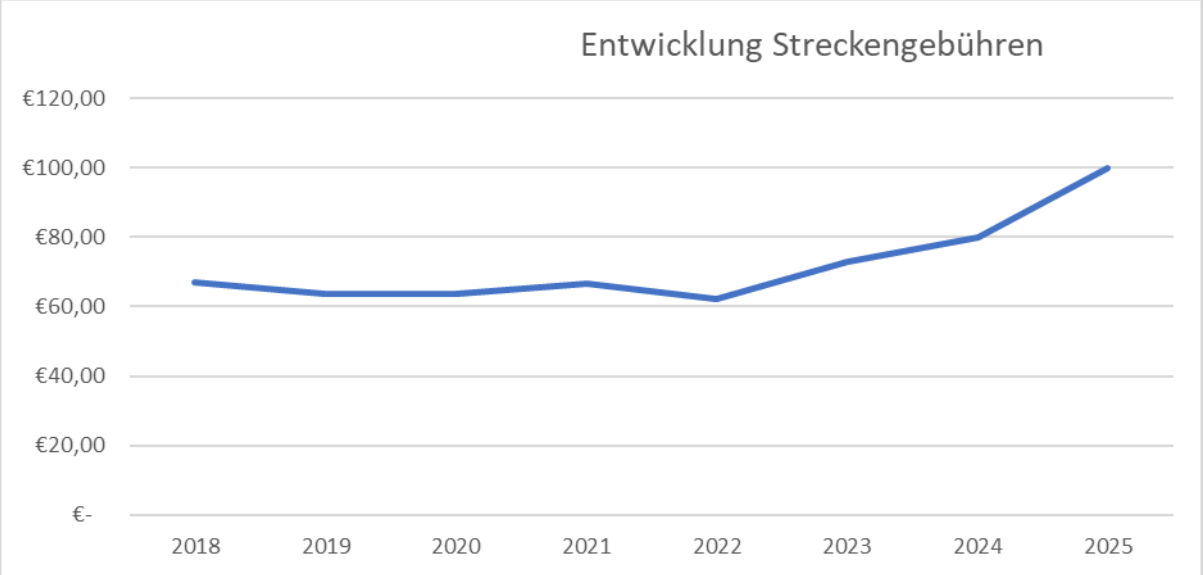


Quelle: § 2 FSAAKV, eigene Darstellung

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 Euro. Im

letzten Vorkrisenjahr 2019 lagen die Streckengebühren noch bei 63,63 Euro, also ebenfalls rund ein Drittel niedriger.

Abbildung P - 8: 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. Dies führt zu einer schlechteren Anbindung der deutschen Flughäfen. So liegt das Sitzplatzangebot bis Mai 2025 in dezentralen Verkehr innerhalb Deutschlands 1 % unter dem des Vergleichszeitraums 2023 aber auch noch 80% unter dem des Vergleichszeitraums im Jahr 2018/19. Das Sitzplatzangebot zu den deutschen Drehkreuzen Frankfurt und München zeigt hingegen eine leichtere Steigerung von 2 % zum Vorjahr, liegt aber auch noch 37 % unter dem Niveau aus dem Vergleichszeitraum 2018/19. Besser ist das Angebot an Sitzplätzen auf der Kurz- und Mittelstrecke sowie der Langstrecke. Dieses liegt zwischen 5% (Langstrecke) und 6 % (Kurz- und Mittelstrecke) über dem Angebot des Vorjahres. Als Wachstumsmärkte lassen sich hier Ziele in Südeuropa und Nordafrika sowie im Mittleren Osten und Nordamerika ausmachen. Hier liegt das Sitzplatzangebot zwischen 1 % (Mittlerer Osten/Zentralasien) und 21 % (Nordafrika/Levante) über dem des Vergleichszeitraum aus Zeiten vor der Corona-Pandemie.[101]

Für das Gesamtjahr 2025 wird im Personenluftverkehr von einem Wachstum von 5,2 % zum Vorjahr ausgegangen. Dies bedeutet in absoluten Zahlen eine Zahl von rund 210,3 Millionen Passagieren. Dieses Wachstum teilt sich wie folgt auf die einzelnen Betrachtungsmärkte auf. Für den innerdeutschen Personenluftverkehr wird eine Steigerung von 1 % erwartet. Dies entspricht rund 12,1 Millionen Passagieren. Für den gesamten, grenzüberschreitenden Verkehr wird ein Wachstum von 5,5 % prognostiziert. Dies entspricht etwa 198,2 Millionen Passagieren zu Flugzielen innerhalb Europas und zu interkontinentalen Zielen. Für Europa wird ein Wachstum von 5,8 %, also etwa 156 Millionen Passagieren erwartet, wovon rund 117,9 Millionen Passagiere auf die EU-

101 Siehe BDL, Vorausschau auf das Luftverkehrsangebot, 06.12.2024

27 entfallen. Dies entspricht einem Wachstum von 5 % in diesem Teilmarkt. Im Interkontinentalverkehr wird ein Wachstum von 4,5 % erwartet, was einer Passagierzahl von 42,2 Millionen Passagieren entspricht. Das stärkste Wachstum wird hierbei für Ziele in Asien und Afrika erwartet. Für Asien wird ein Wachstum von 4,9 % bzw. eine Passagierzahl in Höhe von 17,6 Millionen Passagieren erwartet. Für Afrika wird ein Wachstum von 9,2 % bzw. eine Passagierzahl von 8,7 Millionen prognostiziert. Betrachtet man das Wachstum nur für die USA wird dort eine Steigerung von 10,3 % bzw. eine Passagierzahl von 12 Millionen Passagieren erwartet.

Bis zum Jahr 2028 wird eine Steigerung der Passagierzahlen auf rund 221,8 Millionen Passagiere erwartet, davon rund 12,7 Millionen auf innerdeutschen Verbindungen. Auf grenzüberschreitenden Verbindungen werden 209,1 Millionen Passagiere erwartet. Darunter 162,9 Millionen Passagiere auf innereuropäischen Flügen. Eine vollständige Erholung des Personenluftverkehrs wird für das Jahr 2029 erwartet.

Tabelle P - 4a: Luftverkehr (absolute Zahlen)

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm							
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2028**
Fluggäste[1)]	226,8	58,1	73,9	155,7	186,2	199,9	210,3	221,8
Innerdeutsch (Einst.)	23,1	6,0	4,9	9,5	11,6	12,0	12,1	12,7
Grenzüberschreitend[2)]	203,5	52,1	69,0	146,2	174,6	187,9	198,2	209,1
- davon Europa	159,1	41,3	58,1	117,0	143,0	147,5	156,0	162,9
- darunter EU-27	123,6	29,1	40,4	81,0	102,5	112,3	117,9	128,4
- dav. Interkontinental	43,6	9,7	10,9	29,2	31,6	40,4	42,2	46,3
- davon Afrika	8,3	1,9	2,3	5,9	6,2	7,9	8,7	9,3
- davon Amerika	16,9	3,8	4,8	13,0	12,5	15,7	16,0	17,6
- darunter USA	11,2	2,2	3,0	8,7	10,2	10,9	12,0	13,6
- davon Asien	18,4	4,0	3,7	10,3	12,8	16,7	17,6	19,4
- dav. Australien/Oz.	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	57,2	57,3	63,3	69,5
Innerdeutsch	10,1	2,6	2,1	4,1	4,9	5,0	5,1	5,4
Grenzüberschreitend	63,8	16,1	21,3	44,2	52,3	56,2	58,2	64,1

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 – 4b: Luftverkehr (Veränderung gegenüber Vorjahr bzw. 2019)

	Veränderung in %							
	p.a.				insgesamt			
	23/22	24/23	25/24	28/25	23/19	24/19	25/19	28/19
Fluggäste[1]	19,6	7,3	5,2	1,8	-17,9	-11,9	-7,3	-2,2
Innerdeutsch (Einst.)	22,1	3,4	1,0	1,6	-49,7	-48,0	-47,5	-44,9
Grenzüberschreitend[2]	19,4	7,6	5,5	1,8	-14,2	-7,7	-2,6	2,7
- davon Europa	22,3	3,1	5,8	1,4	-10,1	-7,3	-1,9	2,4
- darunter EU-27	26,6	9,5	5,0	2,9	-17,0	-9,2	-4,6	3,9
- dav. Interkontinental	8,1	27,8	4,5	3,1	-27,6	-7,4	-3,2	6,0
- davon Afrika	5,0	27,9	9,2	2,2	-25,1	-4,3	4,5	11,7
- davon Amerika	-3,4	25,4	1,8	3,2	-25,9	-7,1	-5,4	4,0
- darunter USA	17,6	6,3	10,3	4,3	-8,7	-2,9	7,0	21,3
- davon Asien	24,4	30,2	4,9	3,4	-30,2	-9,2	-4,7	5,4
- dav. Australien/Oz.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung[4]	18,4	0,2	10,4	3,2	-20,4	-20,2	-11,9	-3,2
Innerdeutsch	20,5	2,9	1,0	2,3	-51,7	-50,3	-49,8	-46,3
Grenzüberschreitend	18,2	7,5	3,5	3,3	-18,1	-11,9	-8,8	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