intraplan BALM

März 2026

Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr

Mittelfristprognose Winter 2025/26

Auftraggeber

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

vertreten durch

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

Auftragnehmer

Intraplan Consult GmbH
Dingolfinger Straße 2
81673 München

Fachliche Ansprechpartner Intraplan

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

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

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

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

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

Inhaltsverzeichnis

0 Zusammenfassung 1

1 Einleitung 14

2 Rahmenbedingungen 16

2.1 Überblick über die zentralen Annahmen der Prognose 16

2.2 Demographische Leitdaten 19

2.3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten 23

2.4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten 28

2.5 Weitere Rahmenbedingungen 38

3 Güterverkehr 43

3.1 Überblick 43

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern 49

3.2.1 Gesamter Güterverkehr 49

3.2.2 Straßengüterverkehr 53

3.2.3 Eisenbahnverkehr 55

3.2.4 Binnenschifffahrt 61

3.2.5 Rohrleitungen 64

3.2.6 Luftfracht 65

3.2.7 Seeverkehr 66

3.2.8 Modal Split 70

3.2.9 Transportintensität 71

3.2.10 Langfristige Entwicklung nach Verkehrsträgern 74

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen 75

3.4 Güterverkehr der leichten Nutzfahrzeuge 79

3.5 Güterverkehr nach Güterabteilungen 82

3.6 Güterverkehr nach Hauptverkehrsverbindungen 89

4 Personenverkehr 94

4.1 Überblick 94

4.2 Motorisierter Individualverkehr 105

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr 116

4.4 Eisenbahnverkehr 126

4.5 Luftverkehr 131

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Z - 1	Entwicklung des Güterverkehrs (Veränderung in %)	7
Abbildung Z - 2	Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. 2019 in %)	8
Abbildung R - 1	Bruttostromverbrauch, -außenhandel und -erzeugung	34
Abbildung G - 1	Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger	70
Abbildung G - 2	Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger	71
Abbildung G - 3	Transportleistung und Transportintensität	73
Abbildung G - 4	Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern	74
Abbildung P - 1	Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. 2019 in %)	94
Abbildung P - 2	Entwicklung des Personenverkehrs (Veränderung ggü. Vorjahr in %)	98
Abbildung P - 3	Modal Split des Personenverkehrsaufkommens	103
Abbildung P - 4	Modal Split der Personenverkehrsleistung	103
Abbildung P - 5	Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex	108
Abbildung P - 6	Monatliche Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs von 2019 bis 2025	110
Abbildung P - 7	Langfristige Entwicklung des Preises für Superbenzin	111
Abbildung P - 8	Monatliche Entwicklung der Fahrtenzahl im ÖPNV von 2019 bis Juni 2025 (VDV-Unternehmen, 2024/25 ohne SPNV)	117
Abbildung P - 9	Gebührensatz IFR-Flüge	132
Abbildung P - 10	Entwicklung Streckengebühren	132

Tabellenverzeichnis

Tabelle Z - 1	Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern	4
Tabelle Z - 2	Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten	13
Tabelle R - 1	Demographische Leitdaten	21
Tabelle R - 2	Weltwirtschaftliche Leitdaten	23
Tabelle R - 3	Gesamtwirtschaftliche Leitdaten	26
Tabelle R - 4	Branchenwirtschaftliche Leitdaten	28
Tabelle G - 1	Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern	52
Tabelle G - 2	Übersicht über die Datenlage zum Eisenbahngüterverkehr	57
Tabelle G - 3	Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen	76
Tabelle G - 4	Einordnung des Verkehrs der leichten Nutzfahrzeuge (LNF) in den Verkehr aller Güterverkehrsfahrzeuge	80
Tabelle G - 5	Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge	81
Tabelle G - 6	Gesamter Güterverkehr[1)] nach Güterabteilungen	84
Tabelle G - 7	Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen	85
Tabelle G - 8	Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen	86
Tabelle G - 9	Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen	87
Tabelle G - 10	Seeverkehr nach Güterabteilungen	88
Tabelle G - 11	Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen	91
Tabelle G - 12	Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen	92
Tabelle G - 13	Luftfracht nach Kontinenten	93
Tabelle P - 1	Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsmittel	102
Tabelle P - 2	Kenngrößen des Motorisierten Individualverkehrs	114
Tabelle P - 3	Haupteinflussgrößen der Fahrleistung des Motorisierten Individualverkehrs	114
Tabelle P - 4	Verkehr mit Bussen und Bahnen (absolute Zahlen)	124
Tabelle P - 5	Verkehr mit Bussen und Bahnen (Veränderungen)	125
Tabelle P - 6	Luftverkehr	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 Straßen- und Verkehrswesen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BDEW	Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft
BDO	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung
BPEX	Bundesverband Paket und Expresslogistik (vormals BIEK)
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMV	Bundesministerium für Verkehr (vormals BMDV)
BMWE	Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (vormals BMWK)
DB	Deutsche Bahn AG
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EIA	Energy Information Administration (US-Behörde für Energiestatistik)
GD	Gemeinschaftsdiagnose (der deutschen wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute)
Fzkm	Fahrzeugkilometer
IWF	Internationaler Währungsfonds
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KEP	Kurier-, Express- und Paketdienste
KMK	Kultusministerkonferenz
LNF	Leichte Nutzfahrzeuge
MWV	Mineralölwirtschaftsverband
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖSPNV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
Pkm	Personenkilometer
SNF	Schwere Nutzfahrzeuge
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StBA	Statistisches Bundesamt / Destatis
Tkm	Tonnenkilometer
VCI	Verband der Chemischen Industrie e.V.
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGR	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung
zGM	Zulässige Gesamtmasse

0 Zusammenfassung

Im Rahmen der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ hat Intraplan Consult im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV, inzwischen Bundesministerium für Verkehr (BMV)), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), die „Mittelfristprognose Winter 2025/26“ erarbeitet. Sie erstreckt sich auf die Jahre von 2026 bis 2029 und gibt auch einen Überblick über die Entwicklung im (abgelaufenen) Jahr 2025. 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 2029, dem letzten Zieljahr dieser Prognose, ausgewiesen. Daraus ist abzulesen, in welchem Ausmaß die jeweilige Größe im Jahr 2029 über oder unter dem Vorkrisenstand 2019 liegt. Im Personenverkehr sind neben den jährlichen Veränderungsraten gegenüber den Vorjahren weiterhin auch die Veränderungen gegenüber 2019 von Interesse, weshalb diese zumindest für die relevanten Jahre zusätzlich dargestellt werden. 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 2026 der Bundesregierung und die darauf aufbauende mittelfristige Projektion des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) vom 28. Januar 2026, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, die Grundlage.

Gegenwärtig ist die kurzfristige Entwicklung sowohl des Verkehrs als auch der Wirtschaft erneut mit gravierenden Unsicherheiten behaftet. Die Unwägbarkeiten erstrecken sich zum einen auf den seit Ende Februar 2026 laufenden Iran-Krieg und den gesamten Nahen Osten sowie auf weitere bestehende (Russland/Ukraine) bzw. mögliche neue geopolitische Krisen (evtl. China/Taiwan) sowie weiterhin die Außenhandelspolitik der US-Regierung. Wegen der fundamentalen Bedeutung für die Prognoseergebnisse haben wir die zentralen Annahmen zu den wichtigsten Einflussgrößen der Verkehrsentwicklung auch in diese Zusammenfassung aufgenommen:

» Aktuell ist nicht abzusehen, wie lange der Iran-Krieg dauert und inwieweit neben den USA und Israel auf der einen sowie dem Iran und der Hisbollah im Libanon auf der anderen Seite weitere Staaten und Regionen in diesen bewaffneten Konflikt hineingezogen werden. Für die vorliegende Mittelfristprognose können wir die Effekte dieses noch andauernden Krieges auf die (Welt-)Wirtschaft und die Energiepreise nur grob abschätzen. Wir gehen dabei davon aus, dass der Krieg, wie von den USA angekündigt, etwa vier bis sechs Wochen dauern und sich nicht auf weitere Länder und Regionen ausweiten wird. Eine zeitliche oder auch regionale Ausweitung hätte erheblich deutlichere Auswirkungen auf Energiepreise, die europäische und die Weltwirtschaft.

» Es werden keine Handelskriege zwischen den USA und Europa angenommen. Dies würde nicht nur spürbare, sondern sogar dramatische Folgen für die deutsche Wirtschaft haben. In Hinblick auf die internationale Handelspolitik wird angenommen, dass Zölle, die im Januar 2026 bereits gegolten haben oder zumindest vereinbart waren, im Prognosezeitraum fortbestehen.

» Das Sanktionsregime gegen Russland bleibt im Prognosezeitraum bestehen, Energierohstoffe bleiben insbesondere auch aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Golfregion somit weiterhin knapp.

» Die Auswirkungen dieser und weiterer geopolitischer Anspannungen auf die europäische Wirtschaft werden sich nicht verstärken. Dies gilt nicht nur für Russland, sondern auch für die Situation im Fernen Osten. Ein militärischer Angriff Chinas auf Taiwan könnte zu Handelskriegen mit China führen, die ebenfalls deutliche Auswirkungen auf die europäische und die Weltwirtschaft hätten.

» Der Flüchtlingszustrom aus der Ukraine hat sich stark abgeschwächt, der (gesamte) Wanderungssaldo hat sich normalisiert und wird auf diesem Niveau verbleiben.

» Der Preis für das Deutschlandticket, der im Jahr 2026 von 58 auf 63 Euro erhöht wurde, wird im weiteren Prognosezeitraum weniger deutlich angehoben.

» Die sogenannte „CO_2-Bepreisung“ wird nach der aktuellen Beschlusslage fortgeführt.

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

» Die Arbeitskämpfe im ÖSPNV des laufenden Jahres in mehreren Bundesländern führen ähnlich wie im Vorjahr zu einer leichten Dämpfung des Jahresergebnisses. Für die Prognosejahre 2027 bis 2029 setzen wir keine weiteren gravierenden Streikaktivitäten der Gewerkschaften an.

Im **Güterverkehr** wurde der tiefe Einbruch des Jahres 2020 im Folgejahr zu mehr oder minder großen Teilen ausgeglichen. Somit wurde die Entwicklung ab dem Jahr 2022 nicht mehr – wie im Personenverkehr – von weiteren Aufholbewegungen dominiert, sondern wie üblich von den gesamt- und branchenwirtschaftlichen Leitdaten geprägt. Im Jahr 2023 verstärkte sich die bereits im Vorjahr einsetzende konjunkturelle Abwärtsbewegung. Der gesamtmodale Güterverkehr verzeichnete ein deutliches Minus. Im Jahr 2024 entwickelten sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten schlechter als erhofft. Das BIP wie auch der Außenhandel nahmen im zweiten Jahr in Folge leicht ab. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist insbesondere die Bauwirtschaft nochmals spürbar geschrumpft. Die gesamtmodale Güterverkehrsleistung zeigte im Jahr 2024 mit - 0,6 % nur ein leichtes Minus, während beim gesamtmodalen Transportaufkommen der Rückgang mit 1,9 % deutlicher war.

Das abgelaufene Jahr **2025** war insbesondere im Zuge der unvorhersehbaren US-Handelspolitik durch große Unsicherheiten geprägt. Dennoch entwickelten sich das BIP mit einem sehr leichten Plus (+0,2 %) und der private Konsum (+1,4 %) besser als zwischenzeitlich erwartet. Der Außenhandel war durch deutlich höhere Importe geprägt, während die Exporte ein leichtes Minus zeigten. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist die Bauwirtschaft nochmals spürbar geschrumpft, auch die Industrieproduktion war weiterhin im Minus. Im Kohlesektor hat sich der kräftige Rückgang der Vorjahre fortgesetzt, wenn auch abgeschwächt. Auch die Rohstahlproduktion und die Chemieindustrie zeigten wieder einen Rückgang. Im Ölsektor stand einem sinkenden Absatz von Mineralölprodukten ein noch höheres Minus bei den Rohöleinfuhren gegenüber.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten schätzen wir für das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen im abgelaufenen Jahr ein Minus von -0,4 % und für die Leistung von -1,5 %.

Während im **Straßengüterverkehr** im Jahr 2025 das Transportaufkommen mit -0,1 % nach drei Minusjahren annähernd stagnierte, zeigte sich bei der Transportleistung mit -0,9 % im vierten aufeinander folgenden Jahr ein Rückgang. Die Gründe lagen in der weiterhin mäßigen gesamtwirtschaftlichen Lage sowie im Abschwung der Bauwirtschaft.

Beim **Eisenbahnverkehr** ist im abgelaufenen Jahr das Aufkommen um 2,8 % und die Leistung um 3,1 % gesunken, was die schwierige Lage im Schienengüterverkehr deutlich widerspiegelte. Neben ausbleibenden positiven Impulsen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung war der Schienengüterverkehr insbesondere durch Großbaustellen als auch die störanfällige Infrastruktur belastet. Entsprechend verzeichnete der Kombinierte Verkehr ebenfalls ein Minus von 2,0 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung). Neben dem Rückgang in der für den KV bedeutenden Güterabteilung der „Sonstigen Produkte“, verzeichneten auch die „Land- und Forstwirtschaftlichen Produkte“, „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ sowie „Metalle und Metallerzeugnisse“ deutliche Verluste. Diesen Rückgängen standen lediglich in zwei Güterabteilungen positive Entwicklungen gegenüber, nämlich bei den „Kokerei- und Mineralölerzeugnissen“ sowie den „Chemischen Erzeugnissen, Mineralerzeugnissen“.

Für das abgelaufene Jahr 2025 schätzen wir in der **Binnenschifffahrt** einen Rückgang von 1,7 % beim Aufkommen und 2,3 % bei der Leistung. Innerhalb der Güterbereiche entstand der bedeutendste Effekt in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", was vor allem auf die schwache Baukonjunktur, aber auch auf die negative Entwicklung bei der Rohstahlproduktion zurückzuführen ist. Zudem verzeichneten „Kokerei- und Mineralölerzeugnissen“ sowie die „Chemischen Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ deutliche Rückgänge. Eine positive Entwicklung war hingegen bei den Kohlebeförderungen zu beobachten, die aufgrund von Sondereffekten bei der Stromerzeugung zunahmen. Außerdem verzeichneten die „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ ein deutliches Plus. Saldiert überwogen jedoch die negativen Effekte. Zudem ist der Kombinierte Verkehr der Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr 2025 sowohl beim Aufkommen (-1,3 %) als auch bei der Leistung (-4,2 %) gesunken.

Bei den **Pipelinetransporten** haben sich im Jahr 2025 das Aufkommen um 3,0 % und die Leistung um 5,4 % gegenüber Vorjahr verringert. Die Raffinerieerzeugung ging ebenso wie die Rohöleinfuhr deutlich zurück, ebenso reduzierte sich der Absatz von Mineralölprodukten.

Im **Luftfrachtverkehr** betrug durch den gestiegenen E-Commerce-Handel, die sich langsam erholende Weltwirtschaft und Einmaleffekten durch die US-Zollpolitik die Gesamtluftfrachtmenge im Jahr 2025 4.831.382 t. Dies waren 1,1 % mehr als im Vorjahreszeitraum (4.776.976 t).

Obwohl im Jahr 2025 die erwartete Belebung des deutschen Außenhandels zumindest in Bezug auf die Exporte ausgeblieben ist, haben sich der **Seeverkehr** insgesamt sowie insbesondere der Containerverkehr sehr positiv entwickelt. Die Entwicklung in den Güterabteilungen „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ und „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ war ebenfalls positiv. Bei den Massengütern sind der Umschlag von Kohle leicht und die Einfuhren von Erdgas stark gestiegen, während Rohöl stark zurückging, so dass die gesamte Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ insgesamt ein Minus aufwies. Saldiert überwogen beim Seeverkehr insgesamt dennoch die Zunahmen. Für den Gesamtumschlag ergab sich ein Anstieg um 3,6 **%** bzw. rund 10 Mio. t.

Tabelle Z - 1 Entwicklung des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %				
							p.a.				Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Transportaufkommen											
Straßenverkehr	3758,7	3420,5	3340,3	3338,4	3374,3	3484,1	-2,3	-0,1	1,1	1,1	-7,3
Eisenbahnverkehr	390,8	366,9	362,3	352,1	349,1	354,3	-1,3	-2,8	-0,9	0,5	-9,3
Binnenschifffahrt	205,1	171,7	173,8	170,9	167,5	158,7	1,2	-1,7	-2,0	-1,8	-22,6
Rohrleitungen	85,1	76,3	83,6	81,1	80,3	78,6	9,5	-3,0	-1,0	-0,7	-7,7
Luftfracht	4,8	4,7	4,8	4,8	4,9	5,2	2,1	1,1	1,9	2,0	9,4
Insgesamt	**4444,4**	**4040,2**	**3964,8**	**3947,3**	**3976,1**	**4080,9**	**-1,9**	**-0,4**	**0,7**	**0,9**	**-8,2**
Seeverkehr	290,2	263,3	269,8	279,6	281,0	294,3	2,5	3,6	0,5	1,6	1,4
darunter: Kombinierter V.											
- Eisenbahnverkehr	106,3	105,6	108,6	106,5	105,9	111,9	2,9	-2,0	-0,5	1,8	5,3
- Binnenschifffahrt	21,2	16,2	16,7	16,5	16,5	16,6	3,3	-1,3	0,2	0,2	-21,7
- Zusammen	127,5	121,8	125,4	123,0	122,5	128,6	2,9	-1,9	-0,4	1,6	0,8
Transportleistung[1)]											
Straßenverkehr	498,6	480,7	474,6	470,5	475,2	491,4	-1,3	-0,9	1,0	1,1	-1,5
Eisenbahnverkehr	138,2	134,4	133,3	129,1	126,3	130,7	-0,9	-3,1	-2,2	1,1	-5,5
Binnenschifffahrt	50,9	41,5	43,4	42,4	41,8	40,7	4,7	-2,3	-1,5	-0,9	-20,2
Rohrleitungen	17,6	17,3	18,4	17,4	17,2	16,9	6,2	-5,4	-1,0	-0,7	-4,5
Luftfracht	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	2,0	-2,3	1,9	1,9	2,8
Insgesamt	**707,0**	**675,5**	**671,2**	**661,0**	**662,1**	**681,1**	**-0,6**	**-1,5**	**0,2**	**0,9**	**-3,7**
darunter: Kombinierter V.											
- Eisenbahnverkehr	55,7	56,1	59,1	58,1	57,7	61,0	5,4	-1,7	-0,7	1,9	9,5
- Binnenschifffahrt	5,8	4,6	4,8	4,6	4,5	4,5	4,0	-4,2	-0,5	-0,5	-23,1
- Zusammen	61,5	60,6	63,8	62,6	62,2	65,5	5,3	-1,9	-0,7	1,7	6,4

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 **2026** sind, sofern sich der Iran-Krieg nicht über einen längeren Zeitraum ausdehnt oder weiter eskaliert, etwas günstiger als im abgelaufenen Jahr. Die deutsche Wirtschaft wird mit 1,0 % moderat wachsen. Für den Außenhandel wird ebenfalls wieder ein Plus erwartet. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sollte die Bauproduktion wieder deutlich anziehen. Das ausgeprägte Minus in der Rohstahlproduktion sollte sich zumindest abschwächen, im Kohlesektor hingegen wieder verstärken. Aus diesen Gründen sollte sich der gesamtmodale Güterverkehr günstiger entwickeln als im abgelaufenen Jahr. Konkret prognostizieren wir beim Aufkommen ein Plus von 0,7 % und bei der Leistung eine etwas geringere Zunahme um 0,2 %.

Für das laufende Jahr 2026 ist beim **Straßengüterverkehr** trotz aktuell stark gestiegener Dieselpreise davon auszugehen, dass dieser zum größten Teil von den eben genannten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren beeinflusst wird. Insbesondere die für den Lkw-Verkehr besonders wichtige Bauwirtschaft sollte wieder deutlich anziehen. Für den Straßengüterverkehr prognostizieren wir für Aufkommen und Leistung jeweils ein Plus von rund 1 %.

Die schwierigen infrastrukturbedingten Rahmenbedingungen im **Schienengüterverkehr** werden sich im laufenden Jahr fortsetzen. Trotz positiver Impulse aus gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklungen, erwarten wir für den Schienengüterverkehr insgesamt ein Minus von 0,9 % beim Aufkommen und 2,2 % bei der Leistung. Für den KV und die entsprechende Güterabteilung der „Sonstigen Produkte“ erwarten wir einen etwas geringeren Rückgang als im Vorjahr. Positiv entwickelt sich aufgrund der sich erholenden Baubranche die Abteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" sowie die „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“. Dem stehen jedoch erhebliche Rückgänge bei „Metallen und Metallerzeugnissen“ sowie „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ und den Kohlebeförderungen entgegen.

Im laufenden Jahr 2026 ist in der **Binnenschifffahrt** für die Kohletransporte wieder mit einem weiteren deutlichen Rückgang zu rechnen. Auch bei der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" ist weiterhin ein Minus zu erwarten. Der KV sollte sich wieder erholen und zumindest beim Aufkommen ein sehr leichtes Plus verzeichnen (+0,2 %). Insgesamt erwarten wir für die Binnenschifffahrt im laufenden Jahr ein Minus von 2,0 % beim Aufkommen und von 1,5 % bei der Leistung.

Was die **Pipelines** angeht, rechnen wir im laufenden Jahr 2026 beim Mineralölproduktenabsatz mit einem erneuten leichten Rückgang, ebenso für den Pipelinedurchsatz (-1 %).

Da der **Luftfrachtmarkt** weiterhin sehr volatil ist, prognostiziert das BALM für die Jahre 2026 und jeweils bis 2029 ein kleines Wachstum von 1,9 % bzw. 2,0 % p.a.

Der internationale **Seeverkehr** wird seit Beginn des Iran-Kriegs durch die Blockade der Seestraße von Hormus direkt beeinträchtigt. Zudem vermeiden aus Sicherheitsgründen viele Schiffe aktuell die Route durch den Suez-Kanal und das Rote Meer und fahren stattdessen über das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas, was die Route zwischen Europa und Fernost erheblich verlängert. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Prognose (Mitte März 2026) rechnen wir bereits mit einem gedämpften Jahresergebnis für den Seeverkehr, selbst wenn Krieg und Seeblockaden in wenigen Wochen vorbei sein sollten und sich Außenhandel sowie die deutsche Wirtschaft so positiv entwickeln wie beschrieben. Grundsätzlich sollte von dieser Belebung des Außenhandels der Containerverkehr angeregt werden. Für die Abteilungen „Maschinen, langlebige Konsumgüter“ erwarten wir ebenfalls ein Plus ebenso bei den „Sekundärrohstoffen, Abfällen“. Bei den Massengütern ist wieder mit Bremseffekten im Kohlesektor zu rechnen, die die Zunahme beim Erdgas mehr als aufheben. Da wir bei den Rohöleinfuhren ein Minus annehmen, das durch den Iran-Krieg noch zusätzlich verstärkt wird, verzeichnet die gesamte Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ einen Rückgang. Saldiert ergibt sich für den Gesamtumschlag ein leichtes Wachstum (+0,5 %), das auch aufgrund des Iran-Kriegs deutlich niedriger liegt als im vergangenen Jahr.

Im **mittelfristigen Prognosezeitraum** bis zum Jahr **2029** werden die Veränderungsraten der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten auf ähnlichem Niveau verbleiben wie für das laufende Jahr erwartet. Für das BIP wird weiterhin ein Wachstum um 1,0 % p. a. und für den Außenhandel bei gleichbleibendem Wachstum der Importe eine höhere Dynamik bei den Exporten angenommen. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist für die Bauproduktion weiterhin mit einem spürbaren Plus zu rechnen. Die Industrieproduktion wird sich ab 2027 erholen und zumindest leicht steigen, während die Rohstahlerzeugung zumindest eine Stagnation erreichen wird. Lediglich der Steinkohleabsatz wird auch mittelfristig weiter kräftig sinken.

Unter diesen Voraussetzungen wird das gesamtmodale Transportaufkommen ebenso wie die Leistung in den Jahren 2027 bis 2029 ein Wachstum von jeweils 0,9 % p. a. verbuchen.

Beim **Straßengüterverkehr** wird sich neben den gesamtwirtschaftlichen Einflüssen auch die steigende Bauproduktion auswirken. Daher prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum für den Lkw-Verkehr einen ähnlichen Anstieg wie im laufenden Jahr und quantifizieren das mit jeweils 1,1 % p. a. beim Aufkommen und der Leistung. Das Vorkrisenniveau des Aufkommens wird im Jahr 2029 immer noch deutlich verfehlt (-7,3 %), das Niveau der Leistung hingegen nur noch leicht (-1,5 %).

Beim **Eisenbahnverkehr** werden sich in den Jahren 2027 bis 2029 die meisten Leitdaten ähnlich oder etwas günstiger entwickeln als für das laufende Jahr. Zudem gehen wir davon aus, dass sich die o. a. Qualitätsprobleme zumindest abschwächen, auch wenn die Baustellensituation weiterhin dämpfend wirkt. Mittelfristig erwarten wir für den Schienengüterverkehr insgesamt wieder ein leichtes Plus von 0,5 % p. a. beim Aufkommen und 1,1 % p. a. bei der Leistung. Im Kombinierten Verkehr schätzen wir das Wachstum mit 1,8 % beim Aufkommen und 1,9 % bei der Leistung höher ein. Weitere expansive Effekte erwarten wir in den Abteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" sowie „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse. Der bei weitem stärkste Bremseffekt entsteht bei den Kohlebeförderungen.

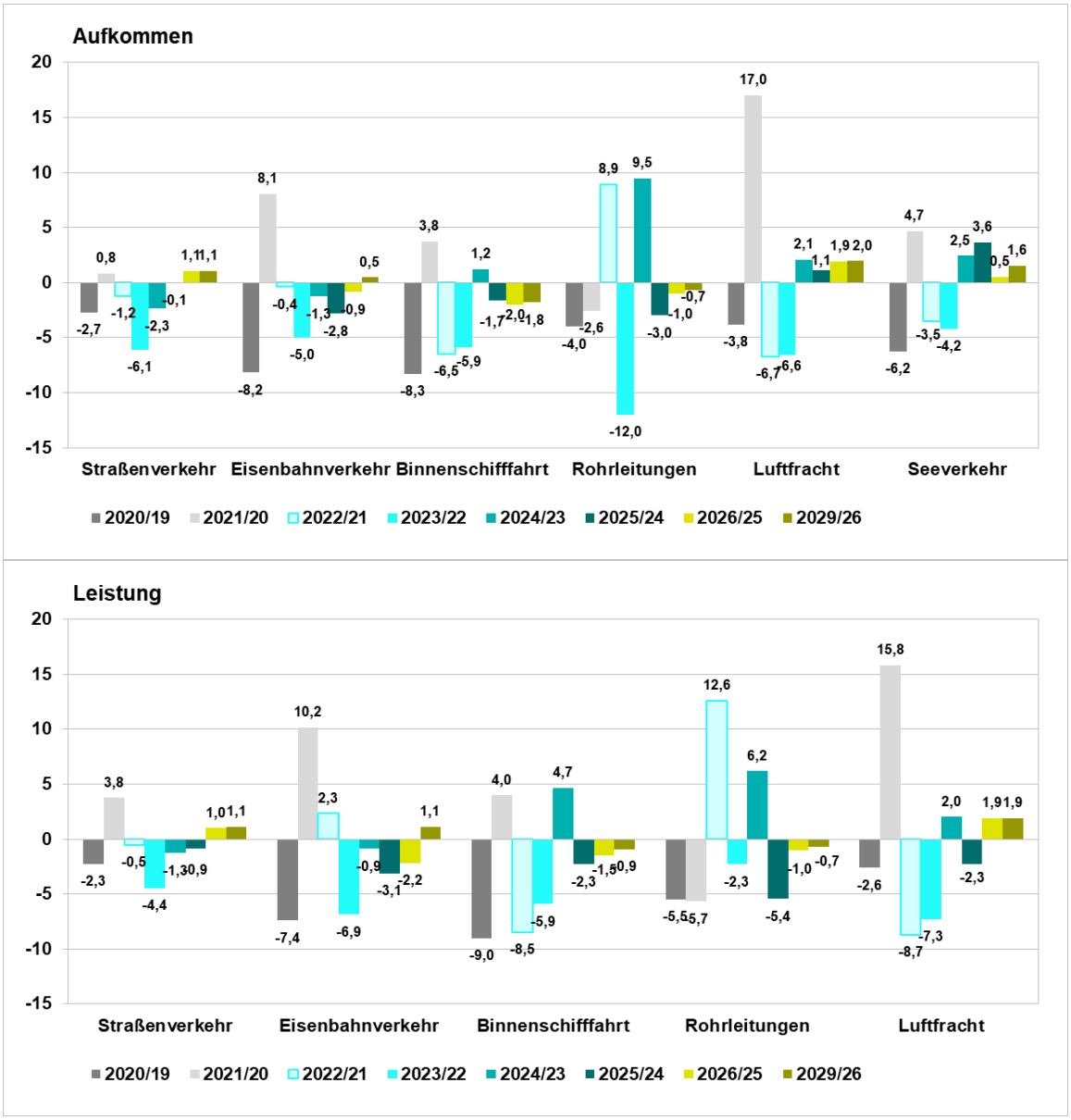
Bei der **Binnenschifffahrt** ist im mittelfristigen Prognosezeitraum bis 2029 für die Kohletransporte mit einem weiteren deutlichen Rückgang zu rechnen. In der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" sollten die Transporte von der expandierenden Baukonjunktur und der sich stabilisierenden Stahlproduktion profitieren. Die Aussichten für den KV entsprechen jenen des laufenden Jahres (+0,2 % p. a. beim Aufkommen, -0,5 % p. a. bei der Leistung). Insgesamt resultiert aus alledem ein Minus von 1,8 % p. a. (Aufkommen) bzw. 0,9 % p. a. (Leistung). Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau 2019 im Jahr 2029 um rund 23 % bzw. 20 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2029 aller Güterverkehrsträger dar.

Für die Entwicklung in den Jahren von 2027 bis 2029 rechnen wir mit einem etwas abgeschwächten Minus beim Mineralölproduktenabsatz (-0,7 % p. a.) sowie bei Rohöleinfuhr und Raffinerieproduktion. Dies sollte dann auch für den **Pipelinedurchsatz** und die Leistung gelten (beide - 0,7 % p. a.).

Beim **Luftfrachtverkehr** wird im Zeitraum 2027 bis 2029 aus den gleichen Gründen wie 2026 von einem geringen Wachstum von 2,0 % p. a. (Aufkommen) bzw. 1,9 % p. a. (Leistung) ausgegangen. Damit steigt bis 2029 der Abstand zum Vorkrisenniveau von 2019 auf gut 9 % (Aufkommen).

In Bezug auf den **Seeverkehr** wird in den Jahren von 2027 bis 2029 für den deutschen Außenhandel insgesamt eine höhere Dynamik erwartet als für 2026, da auch die Exporte wieder deutlicher wachsen. Deshalb wird der Containerverkehr wieder an Dynamik gewinnen. Positiv entwickeln sich auch die „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“. In der Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ ist aggregiert mit einer konstanten Entwicklung zu rechnen. Schließlich wird der Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen seinen fallenden Trend fortsetzen. Für den Gesamtumschlag verbleibt insgesamt ein Anstieg in Höhe von 1,6 % p. a.. Damit wird das Vorkrisenniveau des Jahres 2019 (290 Mio. t) im Jahr 2029 erstmals wieder erreicht.

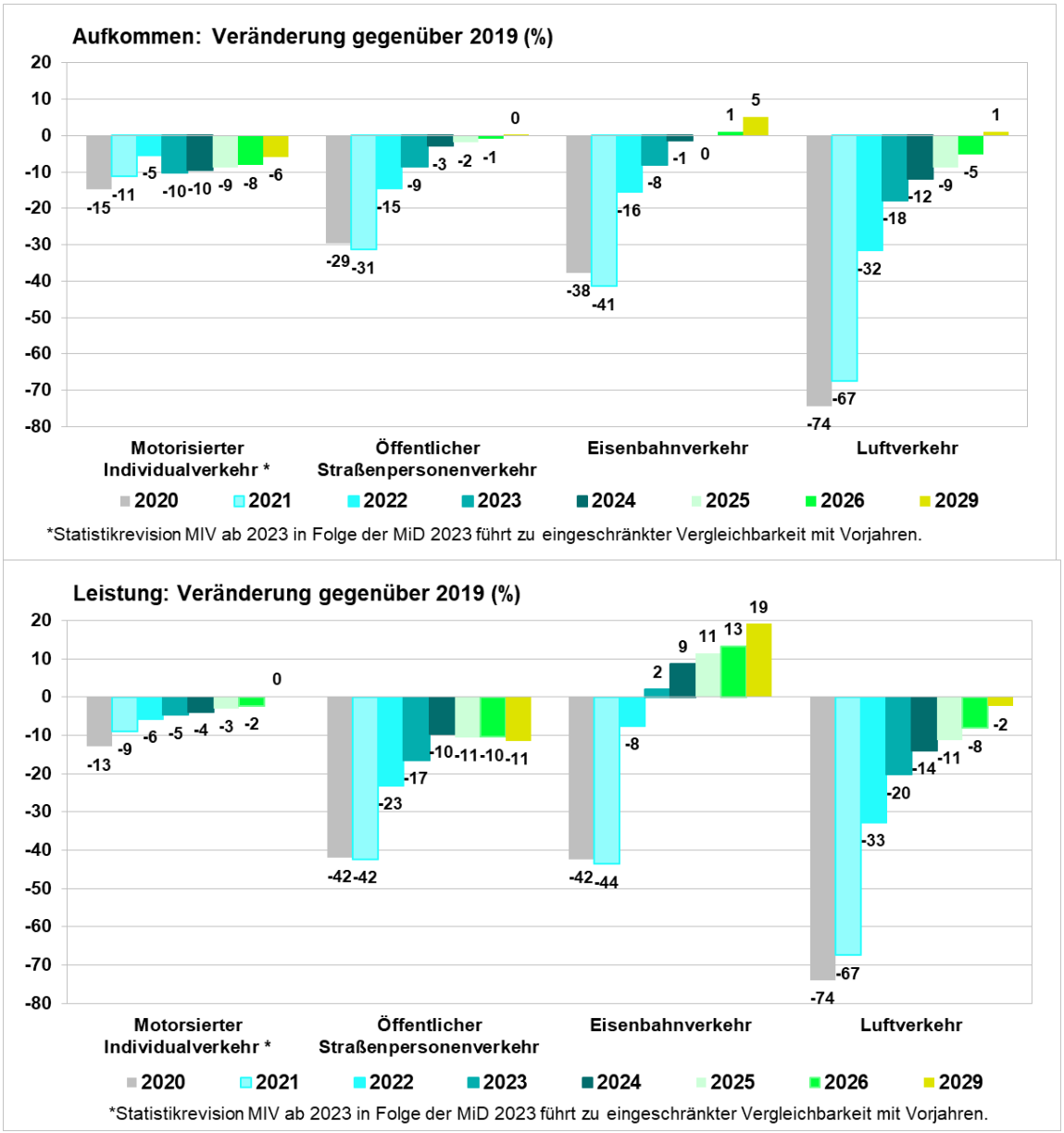
Abbildung Z - 1 Entwicklung des Güterverkehrs (Veränderung in %)



Die gegenwärtige Entwicklung des **Personenverkehrs** muss zumindest in einigen Segmenten 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. Erst im Jahr **2022** wurden nennenswerte Teile der Einbrüche von 2020 ausgeglichen. Im Jahr **2023** hat sich dieser Aufholprozess grundsätzlich fortgesetzt. Der Eisenbahnverkehr hat in diesem Jahr bei der Leistung das Vorkrisenniveau 2019 bereits wieder erreicht, beim Aufkommen liegen hingegen noch alle Verkehrsmittel unter 2019. Für den Motorisierten Individualverkehr ist hier auf eine Statistik-Revision hinzuweisen, die in Folge der MiD 2023 sowie des Zensus 2022 insbesondere das Aufkommen, aber auch die Leistung für 2023 deutlich nach unten korrigiert hat. Eine Vergleichbarkeit des Aufkommens und der Leistung im MIV ab dem Jahr 2023 mit den vorherigen Jahren 2019 bis 2022 ist daher nur noch eingeschränkt möglich. Im Jahr **2024** hat der gesamtmodale Personenverkehr den Abstand zum Vorkrisenstand weiter verkürzt, beim Aufkommen liegen ÖSPV und Eisenbahn nur noch knapp darunter. In Bezug auf die Leistung

übertrifft die Eisenbahn das Vorkrisenniveau bereits deutlich. Der Luftverkehr ist weiterhin weit vom Vorkrisenniveau entfernt. Beim MIV nähert sich die Leistung weiter an, während beim Aufkommen durch die Statistik-Revision eine Niveau-Verschiebung stattgefunden hat. Für die Analyse 2025 und Prognose der Folgejahre betrachten wir im MIV daher ausschließlich die Veränderungen ab 2023.

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



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Für die Schätzung der Ergebnisse des Personenverkehrs im abgelaufenen Jahr **2025**, analysieren wir zunächst die relevanten Leitdaten, bevor wir die Entwicklung des gesamtmodalen Personenverkehrs sowie jene der einzelnen Verkehrsmittel betrachten.

Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten verzeichneten die privaten Konsumausgaben im abgelaufenen Jahr ein deutliches Plus von 1,4 %. Die Zahl der Erwerbstätigen blieb hingegen nahezu konstant. Die Entwicklung des Pkw-Bestands lag im abgelaufenen Jahr etwas unter jener in den beiden Vorjahren (+0,3 %). Die Kraftstoffpreise sanken leicht (rund 3 %).

Vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung einerseits und der dauerhaften Auswirkungen der Pandemie andererseits lag der **gesamtmodale Personenverkehr** im Jahr 2025 sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung jeweils rund 1 % über Vorjahr. Damit unterschreitet die Leistung das Vorpandemieniveau 2019 nur noch um knapp 3 %. Beim gesamtmodalen Aufkommen ist der Vergleich mit dem Vorkrisenniveau 2019 aufgrund der oben erwähnten Statistik-Revision im dominierenden MIV nur noch von eingeschränkter Aussagekraft.

Basierend auf den leicht positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, dem nur noch mäßig wachsenden Pkw-Bestand sowie moderat sinkenden Kraftstoffpreisen ist von einer geringen Zunahme des **Motorisierten Individualverkehrs** im abgelaufenen Jahr auszugehen. Diese schätzen wir basierend auf Daten zum Kraftstoffabsatz sowie der Entwicklung der Fahrleistung auf Bundesfernstraßen auf jeweils +0,9 % gegenüber dem Vorjahr für Fahrleistung, Verkehrsleistung und Aufkommen.

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** wurde der **Liniennahverkehr** im abgelaufenen Jahr von der Zunahme der Zahl der Auszubildenden zumindest etwas angeregt. Zusätzlich erhöhten verbliebene postpandemische Aufholprozesse die Ergebnisse. Die positiven Basiseffekte durch Streiks im Vorjahr wurden durch erneute Streiks gedämpft. Reduzierend wirkte zudem die Preiserhöhung des Deutschlandtickets zu Jahresbeginn. Insgesamt schätzen wir basierend auf bisher vorliegenden empirischen Ergebnissen für den Liniennahverkehr die Zunahme der Fahrgastzahlen auf 1,0 %. Die Verkehrsleistung im Liniennahverkehr nimmt hingegen um 0,7 % ab.

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 haben die Zahlen im abgelaufenen Jahr noch leicht angehoben. Für das Gesamtjahr 2025 schätzen wir ein Plus bei der Fahrgastzahl von rund 4 % und ein Minus bei der Leistung von rund 2 %.

Auch für den **Gelegenheitsverkehr** nehmen wir an, dass sich der langfristige Abwärtstrend im abgelaufenen Jahr grundsätzlich fortgesetzt hat. Dem stehen positive Effekte aus dem postpandemischen Aufholprozess entgegen. Für 2025 schätzen wir beim Aufkommen ein leichtes Plus (0,4 %), bei der Leistung hingegen einen Rückgang (rund -2 %)

Im **gesamten ÖSPV** entwickelte sich das Aufkommen auch 2025 im Ausmaß des Nahverkehrs (+1 %). Bei der Leistung veränderte sich der gesamte ÖSPV (-1 %) schwächer als der Nahverkehr, da hier die negative Entwicklung des Linienfernverkehrs und des Gelegenheitsverkehrs stärker zu Buche schlugen. Die Annäherung an die Zahlen des Vorkrisenjahrs 2019 verlangsamt sich weiter. Insgesamt liegt das Aufkommen im ÖSPV 2025 rund 2 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung rund 11 %. Während der ÖSPNV das Vorkrisenniveau fast wieder erreicht hat, liegen Linienfernverkehr und Gelegenheitsverkehr deutlich darunter (jeweils rund 40 % beim Aufkommen).

Die für den **Schienenpersonennahverkehr** relevante Erwerbstätigenzahl stagnierte im abgelaufenen Jahr. Neben geringen verbliebenen Aufholprozessen kam es 2025 zu positiven Basiseffekten aufgrund der GDL-Streiks im Jahr 2024. Die Verteuerung des Deutschlandtickets wirkte sich aufgrund der überdurchschnittlich langen Distanzen der Berufsverkehrsfahrten im SPNV und der deshalb höheren Preise für konventionelle Zeitkarten hingegen geringer aus als im ÖSPNV. Für die Fahrgastzahl des Jahres 2025 schätzen wir auf Basis vorliegender Daten somit ein Plus von 1,1 % gegenüber 2024, ähnlich bei der Leistung (+1,2 %). Die Fahrgastzahl liegt damit genau auf Vorkrisenniveau, die Leistung überschritt dieses wie schon im Vorjahr deutlich und liegt 2025 gut 13 % darüber.

Im **Schienenpersonenfernverkeh**r wurde das Angebot etwas verbessert. Zudem gab es im abgelaufenen Jahr 2025 positive Basiseffekte durch Streiks im Vorjahr. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- (Einkommen) als auch der Geschäftsreisen sind im Jahr 2025 etwas günstiger ausgefallen als im Jahr davor. Die anhaltenden Reisezeitverlängerungen durch Großbaustellen sowie die fortdauernden Qualitätsprobleme im Betriebsablauf aufgrund des Zustands der Schieneninfrastruktur wirkten jedoch dämpfend. Saldiert schätzen wir auf Basis der vorliegenden statistischen Daten und Erkenntnisse für den SPFV für 2025 ein Wachstum um 3,6 % (Fahrgastzahl) bzw. 4,2 % (Leistung).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2025/2019 für die Leistung ein deutliches Plus (11,4 %), während das Aufkommen nahezu auf Vorkrisenniveau liegt (-0,1 %).

Das Jahr 2025 war im **Luftverkehr** weiterhin von Erholung gekennzeichnet. Im innereuropäischen Verkehr betrug die Steigerung zum Vorjahr 3,8 %. Auch im Interkontinentalverkehr kam es zu weiteren Steigerungen der Passagierzahlen. Hier beträgt die Steigerung zum Vorjahr 4,5 %. Der innerdeutsche Verkehr kann mit dieser Erholung nicht Schritt halten. Hier sank die Zahl der Passagiere um 0,8 % verglichen mit dem Vorjahr. Kumuliert beträgt die Wachstumsrate für den gesamten Passagierluftverkehr 3,6 %.

Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für das laufende Jahr **2026** eine Wachstumsrate von knapp 1 % angenommen. Während bei der Einwohnerzahl insgesamt eine Trendumkehr einsetzt und diese tendenziell rückläufig ist, wird die Erwerbstätigenzahl stagnieren und die Zahl der Auszubildenden weiterhin leicht steigen. Hinsichtlich der Kraftstoffpreise haben wir für den Rohölpreis aufgrund des im Zuge des Iran-Krieges erheblich gestiegenen Ölpreises einen gegenüber Vorjahr deutlich höheren Jahresdurchschnitt von 75 USD angesetzt. Zusätzlich berücksichtigen wir für den CO_2-Preis eine Preissteigerung um 10 Euro/t, was zu einem Anstieg der Kraftstoffpreise führt. Die Entwicklung des Pkw-Bestands wird auf Vorjahresniveau verbleiben.

Vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung einerseits und der dauerhaften Auswirkungen der Pandemie andererseits wird der **gesamtmodale Personenverkehr** im laufenden Jahr 2026 sowohl beim Aufkommen um 0,7 % als auch bei der Leistung um 0,9 % moderat zunehmen.

Im laufenden Jahr 2026 bleibt das jährliche Wachstum der **Pkw-Fahrleistung** mit +0,7 % unter Vorjahresniveau, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiv sind, aber die Einwohner- und die Erwerbstätigenzahl stagnieren, letzte pandemiebezogene Aufholeffekte endgültig auslaufen und zudem die Kraftstoffpreise steigen. Die Veränderungsraten für die Verkehrsleistung und das Aufkommen prognostizieren wir ebenfalls mit jeweils +0,7 %.

Die langjährige Entwicklung des **Liniennahverkehrs** war vor 2019 leicht positiv in Bezug auf Aufkommen und Leistung. Betrachtet man die Haupteinflussfaktoren im laufenden Jahr, wird von der Erwerbstätigenzahl kein positiver Impuls ausgehen, die Zahl der Auszubildenden dagegen zunehmen. Die Kraftstoffpreise steigen an, aber ohne Verlagerungseffekte zu generieren. Ebenso laufen die letzten postpandemischen Aufholprozesse aus. Leicht dämpfend wirken die erneute Preiserhöhung beim Deutschlandticket ebenso wie erneute Warnstreik-Tage. Somit prognostizieren wir für das Aufkommen eine leichte Zunahme von 0,9 % und für die Leistung von 0,5 %.

Beim **Linienfernverkehr** gehen wir mittelfristig grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Für 2026 setzen wir nur noch einen leichten positiven Impuls aus

dem postpandemischen Aufholprozess an. Somit prognostizieren wir für das Jahr 2026 eine Wachstumsrate von 1,0 % sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der sehr langfristige Abwärtstrend von vor der Pandemie auch mittelfristig fortsetzen wird. Für 2026 kommt es durch letzte postpandemische Aufholeffekte zumindest beim Aufkommen noch zu einer positiven Entwicklung (+0,4 %), bei der Leistung ist diese weiterhin negativ (-2,2 %).

Insgesamt entwickelt sich das Fahrgastaufkommen des **ÖSPV** im laufenden Jahr leicht positiv, nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (+0,9 %). Die Leistung stagniert hingegen, da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennah- und Linienfernverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2026 mit -1,0 % 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 mit rund -10 % unter 2019. Der große Abstand des Linienfernverkehrs sowie des Gelegenheitsverkehrs zum Vorpandemieniveau bleibt weiterhin erhalten.

In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im **Schienenpersonennahverkehr** wird die Erwerbstätigenzahl 2026 stagnieren. Die Kraftstoffpreise steigen zwar, werden jedoch nicht zu maßgeblichen Verlagerungen vom MIV in den SPNV führen. Für das Angebot im SPNV ist keine maßgebliche Erweiterung zu erwarten. Positive Impulse kommen 2026 noch aus den letzten verbliebenen Aufholprozessen. Grundsätzlich prognostizieren wir daher für das laufende Jahr 2026 für den SPNV ein Wachstum von 1,2 % beim Aufkommen und 1,4 % bei der Leistung.

Im **SPFV** setzen wir für 2026 keine Basiseffekte oder postpandemische Aufholprozesse an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich leicht positiv, so dass für Aufkommen und Leistung die Veränderungsraten aus der langjährigen vorpandemischen Entwicklung angesetzt werden können. Jedoch sind für zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant, die wiederum einen dämpfenden Einfluss haben. Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr eine Wachstumsrate von jeweils rund 2 % für Aufkommen und Leistung.

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2026/2019 ein Plus in Höhe von rund 1 % bzw. 13 % (Aufkommen bzw. Leistung).

Im **Luftverkehr** werden für das Jahr 2026 ca. 12,2 Millionen innerdeutsche Passagiere erwartet. Dies entspricht einer Steigerung um 2,0 %. Bei den Passagieren von und nach Europa werden ca. 159,2 Millionen Passagiere (+4,6 %) erwartet, wovon etwa 108 Millionen (+4,0 %) auf Flüge innerhalb der EU entfallen werden. Im Interkontinentalverkehr werden ca. 43,9 Millionen Passagiere (+2,0 %) erwartet. Die meisten Passagiere werden auf Flügen von und nach Asien (18,4 Millionen), gefolgt von Amerika (16,3 Millionen) und Afrika (9,2 Millionen) erwartet.

In den Jahren **2027 bis 2029** werden innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten die privaten Konsumausgaben bei einer jährlichen Wachstumsrate von 1 % p.a. liegen. Während die Einwohnerzahl leicht rückläufig ist, wird die Erwerbstätigenzahl kaum mehr als stagnieren, die Zahl der Auszubildenden jedoch weiterhin leichtzunehmen. Die Kraftstoffpreise werden 2027 zunächst sinken, aber aufgrund des ab 2028 erneut steigenden CO_2-Preises wieder zunehmen. Die Entwicklung des Pkw-Bestands wird sich aufgrund der rückläufigen Bevölkerung weiter verlangsamen (+0,2 % p. a.).

Vor dem Hintergrund dieser Leitdatenentwicklung wird der **gesamtmodale Personenverkehr** in den Jahren 2027 bis 2029 sowohl beim Aufkommen mit +0,8 % p. a. als auch bei der Leistung mit +0,9 % p. a. weiterhin moderat zunehmen.

Das jährliche Wachstum der **Pkw-Fahrleistung**, der Verkehrsleistung sowie des Verkehrsaufkommens bleibt mittelfristig mit jeweils 0,8 % p. a. etwa auf Niveau der Vorjahre, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiver sind, die Erwerbstätigenzahlen aber weiterhin stagnieren, die Einwohnerzahl rückläufig ist und zudem die Kraftstoffpreise zumindest ab 2028 wieder leicht steigen. Pandemiebezogene Aufholeffekte werden für diesen Zeitraum im MIV nicht mehr angesetzt.

Betrachtet man die Haupteinflussfaktoren des **Liniennahverkehrs**, wird von der Erwerbstätigenzahl auch mittelfristig kein positiver Impuls ausgehen. Die Zahl der Auszubildenden wird dagegen zunehmen. Die (nominalen) Kraftstoffpreise steigen ab 2028 wieder leicht an. Die postpandemischen Aufholprozesse sind nun auch im ÖPNV ausgelaufen, so dass wir hier ab 2027 keine Zuschläge mehr ansetzen. Somit prognostizieren wir beim Aufkommen im Liniennahverkehr mittelfristig eine leichte Zunahme von durchschnittlich 0,4 % p. a. und für die Leistung von 0,2 % p. a.

Beim **Linienfernverkehr** werden ab 2027 keine positiven Impulse aus dem postpandemischen Aufholprozess mehr angesetzt. Somit prognostizieren wir für 2027 bis 2029 eine Stagnation sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung (jeweils 0,0 % p. a.).

Auch beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass ab 2027 die postpandemischen Aufholprozesse ausgelaufen sind. Daher nehmen wir entsprechend des langfristigen Abwärtstrends an, dass sich sowohl die Fahrtenanzahl (durchschnittlich -0,6 % p. a.) als auch die Leistung (durchschnittlich - 3,2 % p. a.) im mittelfristigen Prognosezeitraum negativ entwickeln werden.

In der Gesamtbetrachtung entwickelt sich das Fahrgastaufkommen des **ÖSPV** bis 2029 leicht positiv, nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (durchschnittlich 0,4 % p. a.). Die Leistung ist hingegen rückläufig (-0,4 % p. a.), da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennahverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2029 etwa auf Vorkrisenniveau 2019. In Bezug auf die Leistung des gesamten ÖSPV findet keine weitere Wiederannäherung an 2019 statt (-11 %). In den Segmenten zeigen sich weiterhin unterschiedliche Entwicklungen: während der Liniennahverkehr das Vorkrisenniveau bis 2029 sowohl beim Aufkommen (+0,6 %) als auch bei der Leistung (+0,3 %) übertrifft, bleiben die großen Abstände beim Linienfernverkehr und beim Gelegenheitsverkehr auch mittelfristig erhalten bzw. vergrößern sich sogar wieder.

Im **SPNV** gehen wir für die Jahre 2027 bis 2029 von keinen Sondereffekten aus (Vorjahres-) Streiks oder ähnlichem aus. Postpandemische Aufholprozesse werden nicht mehr angesetzt. Die Erwerbstätigenzahl wird weiterhin stagnieren. Die Kraftstoffpreise werden ab 2028 wieder leicht ansteigen, jedoch nicht in einem Ausmaß, das zu Verlagerungen führen würde. Grundsätzlich gehen wir somit für die Jahre bis 2029 für den SPNV von einem jährlichen Wachstum von 1,3 % p. a. beim Aufkommen und 1,4 % p. a. bei der Leistung aus.

Auch im **SPFV** setzen wir für 2027 bis 2029 keine Basiseffekte oder postpandemischen Aufholprozesse an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich in diesen Jahren positiv. Jedoch sind auch für 2027 bis 2029 zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant, die einen dämpfenden Einfluss haben werden. Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für

den Zeitraum 2027 bis 2029 eine jährliche Wachstumsrate von jeweils rund 2 % (Aufkommen 2,0 % p. a. Leistung 2,1 % p. a.).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2029/2019 ein Plus in Höhe von rund 5 % (Aufkommen) bzw. rund 19 % (Leistung).

Für 2029 werden im **Luftverkehr** 13,2 Millionen innerdeutsche Passagiere und 215,9 Millionen grenzüberschreitende Passagiere erwartet, davon 169,3 Millionen Passagiere von und nach Europa (119,4 Millionen zu und von Zielen innerhalb der EU). Insgesamt beträgt das Wachstum bei der Passagierzahl +2,1 % p. a. für den Zeitraum 2027 bis 2029.

Tabelle Z - 2 Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsarten

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm								
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2029**
Verkehrsaufkommen									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	52350	44609	46456	49552	46947	47347	47785	48100	49308
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3)]	9735	6864	6682	8311	8900	9455	9554	9640	9753
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2509	2733	2933	2968	3005	3122
Luftverkehr[4)]	227	58	74	155	186	200	207	215	229
Insgesamt	65283	53382	54952	60526	58766	59935	60514	60959	62412
Verkehrsleistung[1)]									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	917,4	798,7	835,9	865,5	874,7	882,2	890,4	896,3	918,8
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3)]	78,9	45,7	45,4	60,6	65,8	71,3	70,6	70,6	69,9
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,1	110,9	113,6	115,5	121,5
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	57,3	61,8	63,8	66,0	70,1
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1068,7	1102,0	1126,2	1138,4	1148,4	1180,3

	Veränderung p.a. in %					Veränd. ggü. 2019 in %				
	23/22	**24/23**	**25/24**	**26/25**	**29/26**	**23/19**	**24/19**	**25/19**	**26/19**	**29/19**
Verkehrsaufkommen										
Motorisierter Individualverkehr[2)]	-5,3	0,9	0,9	0,7	0,8	-10,3	-9,6	-8,7	-8,1	-5,8
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3)]	7,1	6,2	1,0	0,9	0,4	-8,6	-2,9	-1,9	-1,0	0,2
Eisenbahnverkehr	8,9	7,3	1,2	1,2	1,3	-8,0	-1,3	-0,1	1,1	5,1
Luftverkehr[4)]	20,0	7,3	3,6	3,9	2,1	-17,9	-11,9	-8,7	-5,1	1,0
Insgesamt	-2,9	2,0	1,0	0,7	0,8	-10,0	-8,2	-7,3	-6,6	-4,4
Verkehrsleistung[1)]										
Motorisierter Individualverkehr[2)]	1,1	0,9	0,9	0,7	0,8	-4,7	-3,8	-2,9	-2,3	0,2
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3)]	8,7	8,3	-1,0	0,1	-0,4	-16,5	-9,6	-10,5	-10,4	-11,4
Eisenbahnverkehr	10,4	6,5	2,5	1,7	1,7	2,1	8,7	11,4	13,2	19,1
Luftverkehr	18,6	7,9	3,2	3,5	2,0	-20,3	-13,9	-11,2	-8,1	-2,4
Insgesamt	3,1	2,2	1,1	0,9	0,9	-5,8	-3,8	-2,7	-1,9	0,9

1) Innerhalb Deutschlands

2) Verkehr mit Pkw , Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietw agenverkehr;

Hinweis: Revision VA und VL MIV 2023 in ViZ 2025/26 in Folge MiD 2023

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

4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

1 Einleitung

Intraplan Consult wurde vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV, inzwischen BMV), vertreten durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM), mit der Erstellung der „Gleitenden Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ in den Jahren von 2024 bis 2026 beauftragt. Sie wird in einem halbjährlichen Turnus erstellt. Dabei umfasst die zu Beginn eines Jahres vorgelegte „Winterprognose“ die kurzfristige Prognose für das laufende und die mittelfristige Prognose für das drei Jahre danach liegende Jahr. Die im dritten Quartal des jeweiligen Jahres erarbeitete „Sommerprognose“ hat die Prognose für das laufende und die beiden folgenden Jahre zum Gegenstand. Somit erstreckt sich die hier vorgelegte **„Mittelfristprognose Winter 2025/26“** auf die Jahre von **2026** bis **2029**. Darüber hinaus wird auch ein Überblick über die Entwicklung im (abgelaufenen) Jahr **2025** 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 2029, 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 neben den jährlichen Veränderungsraten gegenüber den Vorjahren weiterhin auch die Veränderungen gegenüber 2019 von Interesse, weshalb diese zumindest für die relevanten Jahre ab 2024 zusätzlich dargestellt werden. Im Güterverkehr war dies nicht erforderlich, hier wird der Vorkrisenvergleich nur für 2029 ausgewiesen. Sollte er für andere Jahre zum Verständnis hilfreich sein, dann wird darauf in der Kommentierung eingegangen. Zum besseren Verständnis haben wir die absoluten Werte für 2019 in den Tabellen belassen, um den damaligen Einbruch darzustellen.

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

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

Hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, eine der zentralen **Rahmenbedingungen** für die Entwicklung insbesondere des Güter-, aber auch des Personenverkehrs, bildet die mittelfristige Projektion im Jahreswirtschaftsbericht 2026 des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWE) vom 28. Januar 2026, die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt, die Grundlage. Die Vorausschätzung der darüber hinaus erforderlichen branchenwirtschaftlichen Leitdaten stützte sich auf Arbeiten der wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute und auf Einschätzungen der einschlägigen Verbände, die durch eigene Prognosen ergänzt wurden. Für die weltwirtschaftlichen Leitdaten (Welthandel und BIP der wichtigsten Länder) wurde die aktuelle Prognose der Weltbank vom 13. Januar 2026 herangezogen.

Gegenwärtig ist die kurzfristige Entwicklung sowohl des Verkehrs als auch der Wirtschaft im Zuge des seit Ende Februar 2026 laufenden Iran-Kriegs erneut mit gravierenden Unsicherheiten behaftet. Sie können als genauso hoch wie vor drei Jahren bewertet werden, als die unmittelbaren

Auswirkungen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine auf Rohstoffpreise und Handelsbeziehungen sowie die teilweise dadurch ausgelöste wirtschaftliche Abschwächung in der Welt und in Deutschland hohe Prognoseunsicherheiten nach sich zogen. Nunmehr erstrecken sich die Unwägbarkeiten zum einen auf den Iran-Krieg und den gesamten Nahen Osten sowie auf weitere bestehende (Russland/Ukraine) bzw. mögliche neue geopolitische Krisen (evtl. China/Taiwan) sowie weiterhin die Außenhandelspolitik der US-Regierung (Handelskrieg mit Europa und/oder China, vgl. Abschn. 2.1). Bei allen prognostischen Arbeiten wurden Daten und Erkenntnisse berücksichtigt, die bis zum 14.03.2026 vorlagen. **Redaktionsschluss** für die Texterstellung war der 18.03.2026.

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**

– Die geopolitischen Rahmenbedingungen sind so volatil wie selten zuvor. Während im Dezember 2025 und Januar 2026, als ein Großteil der nationalen und internationalen Wirtschaftsprognosen erstellt wurde, auf die wir unsere Mittelfristprognose stützen, die Lage aufgrund des fortdauernden russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, des nicht gelösten Konflikts in der Gaza-Region sowie weiterer drohender Konflikte wie etwa um Taiwan bereits als äußerst unsicher eingestuft wurde, hat sich die Situation mit dem Krieg der USA und Israels gegen den Iran seit Ende Februar noch einmal verschärft. Zum aktuellen Stand greifen die USA und Israel Ziele im Iran an. Der Iran wiederum bombardiert nicht nur Ziele in Israel, sondern auch insbesondere US-Militärstützpunkte in den benachbarten Golfstaaten bis hin nach Zypern, die bisher aber keine Gegenmaßnahmen ergriffen haben. Zudem greift die den Iran unterstützende Hisbollah aus dem Libanon Ziele in Israel an und umgekehrt. Aktuell ist nicht abzusehen, wie lange dieser Krieg dauert und inwieweit neben den USA und Israel auf der einen sowie dem Iran und der Hisbollah im Libanon auf der anderen Seite weitere Staaten und Regionen in diesen bewaffneten Konflikt hineingezogen werden. Bereits in der ersten Woche dieses Krieges kam es zu massiven Preissteigerungen bei Rohöl und Erdgas, da ein nicht unerheblicher Teil des geförderten Rohöls und Erdgases aus der Golfregion stammt und per Tanker durch die jetzt vom Iran gesperrte Straße von Hormus gefahren werden muss. Die Blockade dieser Passage hat nicht nur Auswirkungen auf den Rohöl- und Erdgasmarkt, sondern auch auf den internationalen Seeverkehr, da etwa 2.000 Schiffe im Persischen Golf festsitzen. Zudem war in den ersten Tagen der komplette Luftraum über der Golfregion gesperrt mit erheblichen Auswirkungen auf den Luftverkehr. Auch in der zweiten Woche des Krieges waren die internationalen Drehkreuze der großen Airlines Emirates, Qatar und Etihad noch massiv beeinträchtigt. Für die vorliegende Mittelfristprognose können wir die Effekte dieses noch andauernden Krieges auf die (Welt-)Wirtschaft und die Energiepreise nur grob abschätzen (vgl. Kapitel 2.3 und 2.5). Wir gehen dabei davon aus, dass der Krieg, wie von den USA angekündigt, etwa vier bis sechs Wochen dauern und sich nicht auf weitere Länder und Regionen ausweiten wird. Eine zeitliche oder auch regionale Ausweitung hätte erheblich deutlichere Auswirkungen auf Energiepreise, die europäische und die Weltwirtschaft.

– Neben dem Krieg gegen den Iran wird auch der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine unvermindert fortgeführt. Unabhängig von einem möglichen Ausgang gehen wir davon aus, dass das Sanktionsregime gegen Russland im Prognosezeitraum bestehen bleibt und somit Energierohstoffe insbesondere auch aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Golfregion weiterhin knapp bleiben. Es wird weiterhin unterstellt, dass sich die Auswirkungen dieser und weiterer geopolitischer Anspannungen auf die europäische Wirtschaft nicht verstärken. Dies gilt nicht nur für Russland, sondern auch für die Situation im Fernen Osten.

– Insbesondere die US-Handelspolitik hat im abgelaufenen Jahr die Weltwirtschaft geprägt und zu großen Unsicherheiten geführt. Für die vorliegende Winterprognose wird in Hinblick auf die internationale Handelspolitik angenommen, dass Zölle, die im Januar 2026 bereits gegolten haben oder zumindest vereinbart waren, im Prognosezeitraum fortbestehen. Für die meisten EU-Exporte in die USA gilt ein einheitlicher US-Zollsatz von 15 %, auf einige Produktgruppen wie Stahl, Aluminium, Kupfer und entsprechende Derivate jedoch ein erhöhter Zollsatz von 50 %. Da bisherige Ankündigungen des US-Präsidenten, die EU etwa im Zuge der verbalen Eskalation um Grönland im Januar sowie andere Länder, mit denen seitens der US-Administration potenziell Konflikte bestehen könnten wie insbesondere Kanada, China und Mexiko mit Zöllen zu belegen, oftmals wieder zurückgenommen bzw. ausgesetzt oder kurzfristig geändert wurden, ist die Lage insgesamt sehr volatil, zumal im Februar auch der Oberste Gerichtshof in den USA einen Teil der Zölle für unrechtmäßig erklärt hat. Grundsätzlich gehen wir für die vorliegende Prognose jedoch davon aus, dass zwischen den USA und Europa kein Handelskrieg entsteht. Ein solcher würde spürbare Folgen für die deutsche Wirtschaft haben. Insgesamt ist sowohl die weltwirtschaftliche Lage als auch die wirtschaftliche Lage in der EU und Deutschland unsicher und mit erheblichen Risiken behaftet.

– Der Flüchtlingszustrom aus der Ukraine hat sich bereits wenige Monate nach Kriegsbeginn 2022 stark abgeschwächt. Mit insgesamt rückläufigen Flüchtlingszahlen auch aus anderen Ländern lag der Wanderungssaldo im Jahr 2024 nicht mehr viel über und nach vorläufigen Zahlen für 2025 sogar wieder deutlich unter „Normalniveau“. Im Einzelnen wird darauf in Abschnitt 2.2 eingegangen. Bei einer neuerlichen Ausweitung der militärischen Auseinandersetzungen in der Ukraine oder anderen Regionen, die entsprechende Flüchtlingsbewegungen nach Deutschland hervorrufen, wäre diese Prämisse jedoch nicht mehr zutreffend.

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

– Die Perspektiven für die deutsche Wirtschaft sind nach der Stagnation im abgelaufenen Jahr für das laufende Jahr wieder etwas besser (vgl. Abschnitt 2.3). Was die weltwirtschaftliche Lage angeht, gehen aktuelle internationale Prognosen von einem stabilen Wachstum aus. Dies gilt unter den in allen Prognosen unterstellten oben beschriebenen Annahmen zur geopolitischen Situation, d. h. insbesondere sofern sich der aktuelle Krieg gegen den Iran nicht regional oder zeitlich ausdehnt.

» **Verkehrspolitische Annahmen**

– Das Deutschlandticket, das als Nachfolger des 9-Euro-Tickets zum 01.05.2023 mit einem Preis von 49 Euro eingeführt wurde, wurde ab 01.01.2025 zu einem Preis von 58 Euro und ab 01.01.2026 mit 63 Euro weitergeführt. Für den Prognosezeitraum bis 2029 gehen wir von einer Beibehaltung des Deutschlandtickets bei geringeren Preissteigerungen (als 2025) aus. Auf Einzelheiten wird in Abschnitt 2.5, auf die (spürbaren) verkehrlichen Auswirkungen der Einführung in den Abschnitten 4.3 und 4.4 eingegangen.

– Die sogenannte „CO_2-Bepreisung“ wird nach der aktuellen Beschlusslage fortgeführt (vgl. Abschnitt 2.5).

– Da bezüglich der geplanten Trassenpreiserhöhungen im Schienenverkehr zum einen noch Klagen anhängig sind, zum anderen noch keine finalen Entscheidungen zu möglichen Erhöhungen der entsprechenden Förderungen von Seiten des BMV getroffen wurden und zum dritten nicht klar ist, wie sich die Trassenpreiserhöhung auf die Preisgestaltung im

Personen- und Güterverkehr auswirken wird, ist der Effekt auf das Preisniveau weiterhin schwierig zu quantifizieren. Für die Prognose wird von einer leichten Erhöhung der Nutzer- bzw. Transportkosten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ausgegangen.

» **Sonstiges**

– Bezüglich der Wasserstände herrschte im gesamten April 2025 Niedrigwasser, darunter zwei Wochen erheblich mit entsprechenden Behinderungen für die Binnenschifffahrt. Für die Jahre 2026 bis 2029 wird von Störungen im üblichen Ausmaß ausgegangen.

– Die Arbeitskämpfe des Jahres 2024 im ÖPNV und im Eisenbahnverkehr haben nicht nur in den betroffenen Monaten März und Mai 2024, sondern auch im Gesamtjahr 2024 das Ergebnis spürbar beeinflusst und zeigen sich in entsprechenden Basiseffekten im Jahr 2025. Im 1. Quartal 2025 gab es im ÖSPNV ebenfalls Warnstreiks, die in den Monatszahlen entsprechend ablesbar waren. Da im laufenden Jahr wieder Tarifverhandlungen im ÖSPNV geführt werden und im Februar 2026 bereits erste nahezu bundesweite Warnstreiks im ÖSPNV stattgefunden haben, gehen wir davon aus, dass sich die Situation im restlichen Jahr 2026 ähnlich wie im Vorjahr gestaltet, also zu einer leichten Dämpfung des Jahresergebnisses führt, allerdings nicht in einem Ausmaß wie 2024. Für den Eisenbahnverkehr werden nach der Einigung zwischen der DB und der GDL hingegen keine Warnstreiks erwartet. Für die Prognosejahre 2027 bis 2029 setzen wir ebenfalls keine gravierenden Streiksituationen an.

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

Hinsichtlich der **Risikoabschätzung** wird in nahezu allen nationalen und internationalen Konjunkturprognosen festgehalten, dass die herrschende Unsicherheit außergewöhnlich hoch ist mit entsprechenden Risiken für die Wirtschaftsentwicklung, wobei die Abwärtsrisiken nach wie vor weitaus überwiegen. Dabei werden vor allem die oben genannten geopolitischen Spannungen, anhaltende Unsicherheiten bezüglich der US-Handels- und Sicherheitspolitik, erhöhter Protektionismus sowie die strategische Verknappung von wichtigen Rohstoffen und Vorprodukten mit möglichen Folgen für globale Rohstoffmärkte und internationale Lieferketten genannt. Insbesondere der aktuelle Krieg in der Golfregion sowie weitere neu aufflammende oder entstehende Handelskonflikte könnten weitere, erhebliche Preissteigerungen bei Rohstoffen, Waren und auch im Transport nach sich ziehen und die nationalen wie internationalen Wachstumsaussichten deutlich verringern.

2.2 Demographische Leitdaten

Die demographischen Leitdaten beeinflussen in einem gewissen Ausmaß die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Personenverkehrs. Zwar bewegen sich ihre jährlichen Veränderungsraten in der Regel – von Ausnahmen wie den Jahren 2015 oder 2022 abgesehen – in dem Bereich von wenigen Zehntelprozentpunkten. Dennoch ist das vor allem für Verkehrsarten wie den ÖPNV, deren Dynamik grundsätzlich ähnlich gering ist, nicht gänzlich unbedeutend. Seit Juni 2024 stellte die amtliche Statistik sukzessive alle Bevölkerungszahlen auf den Zensus 2022 um. So wurde mit Stichtag 15. Mai 2022 die Bevölkerungszahl insgesamt um etwa 1,4 Millionen Personen von rund 84,1 Millionen (Ergebnis der bisherigen Bevölkerungsfortschreibung auf Basis des Zensus 2011 zum Stichtag 30.06.2022) auf rund 82,7 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner nach unten angepasst. Da seit dem letzten Jahr auch die für die Gleitende Mittelfristprognose relevanten Bevölkerungszahlen nach Altersklassen auf Basis des Zensus 2022 vorliegen, haben wir mit der Sommerprognose 2025 die demographischen Daten auf den Zensus 2022 umgestellt. Daher können die seit der Sommerprognose 2025 zitierten Bevölkerungszahlen sowie die auf Basis der Einwohner über 18 Jahren berechnete Pkw-Dichte nicht direkt mit den Angaben in den vorangegangenen Ausgaben der Mittelfristprognose verglichen werden. Im Dezember 2025 wurde vom Statistischen Bundesamt die 16. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, die ebenfalls auf dem Zensus 2022 basiert, veröffentlicht. Zudem liegen mittlerweile auch entsprechende Bevölkerungsrückrechnungen für die Jahre vor 2022 vor, die wir jeweils für die vorliegende Winterprognose 2025/26 heranziehen.

Der Wanderungssaldo belief sich im Jahr **2022** durch die kriegsbedingten Zuwanderungen auf 1,46 Mio., womit der bisherige Höchststand aus dem Jahr 2015 (1,14 Mio.) deutlich übertroffen wurde. Damit lag die Einwohnerzahl, die in den Jahren 2020 und 2021 wegen des niedrigen Wanderungssaldos infolge der pandemiebedingten Reisebeschränkungen nur sehr geringfügig stieg (um zusammen 0,1 %), am Jahresende 2022 mit 83,12 Mio. um 1,3 % über dem Vorjahresstand (82,07 Mio., jeweils basierend auf Zensus 2022), obwohl das Geburtendefizit (Differenz zwischen Geburten und Sterbefällen) erstmals bei über 300.000 Personen lag.

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

Für **2024** betrug der Wanderungssaldo rund 430.000 und somit rund ein Drittel unter Vorjahr. Bei einem Geburtendefizit von weiterhin rund 330.000 lag die Einwohnerzahl somit am Jahresende 2024 mit knapp 83,6 Mio. Menschen nur noch um 121.000 über dem Vorjahresstand.[1] Im Jahresdurchschnittsvergleich ist die Zunahme erneut etwas höher (0,2 Mio. bzw. 0,3 %).

Für das Jahr **2025** meldet das Statistische Bundesamt in einer ersten Schätzung erstmals wieder einen Rückgang der Bevölkerung in Deutschland um rund 100.000 Einwohner (zum Jahresende

---

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

gegenüber Vorjahr).[2] Demnach wird für das abgelaufene Jahr mit einem Geburtendefizit zwischen 340.000 und 360.000 Personen gerechnet, was noch einmal deutlich über dem der Vorjahre liegt und etwa doppelt so hoch ist wie der Durchschnitt der 2010er Jahre (rund 171.000). Gleichzeitig liegt die Nettozuwanderung mit etwa 220.000 bis 260.000 Personen um mindestens 40 % niedriger als 2024 und ebenfalls deutlich niedriger als im langjährigen Durchschnitt der Jahre 1990 bis 2024 (365.000 Personen). Somit liegt die Einwohnerzahl zum Jahresende 2025 bei 83,5 Mio. Menschen.

Die Entwicklung in den Jahren **2026 bis 2029** hängt auch maßgeblich zum einen von der Höhe des Defizits aus der natürlichen Bewegung und zum anderen vom weiteren Migrationsgeschehen ab. Die im Dezember 2025 veröffentlichte 16. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung[3] (KBV) geht infolge des gesunkenen Wanderungssaldos und der gesunkenen Geburtenrate für den langfristigen Zeitraum bis 2070 bei 25 der 27 Varianten von einem Rückgang der Einwohnerzahl aus. Nur bei zwei der Varianten mit jeweils hohem Wanderungssaldo und zugleich deutlich steigender Geburtenrate nimmt die Bevölkerung leicht zu. Die Spannweite der Einwohnerzahl liegt für das Jahr 2070 bei 63,9 bis 86,5 Mio. Personen und somit deutlich unter jener der 15. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, die im Jahr 2022 unter Berücksichtigung der hohen Flüchtlingsbewegungen im Zuge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine erstellt worden war. Hier liegt die Spannweite für 2070 noch bei 70,2 bis 94,4 Mio. Einwohnern.

Für die Prognose für die Jahre 2026 bis 2029 setzen wir auf der vorläufigen Einwohnerzahl des Statistischen Bundesamts von 83,5 Mio. zum Jahresende 2025 auf und schreiben diese mit der moderaten Variante 2 der 16. KBV fort. Diese Variante 2 nimmt sowohl für die Geburtenrate als auch für die Lebenserwartung sowie den Wanderungssaldo eine moderate Entwicklung an. Für die Jahre 2026 bis 2029 liegt gemäß dieser Variante das Defizit aus der natürlichen Bevölkerungsbewegung bei 377.000 (2026) bis 392.000 (2029) Menschen, nimmt also weiterhin zu. Der Wanderungssaldo beträgt zwischen 230.000 (2026) und 245.000 (2029) und entspricht somit dem Niveau der o. g. Schätzung für 2025. Im Ergebnis nimmt so die Einwohnerzahl in Deutschland im Jahr 2026 auf 83,4 Mio. und bis 2029 auf rund 83 Mio. Menschen ab, was einem Rückgang von 0,1 % für das laufende Jahr sowie 0,2 % p. a. für die Folgejahre bis 2029 entspricht[4] (vgl. Tabelle R - 1, jeweils bezogen auf den Zensus 2022).

Da angesichts der erwähnten geopolitischen Risiken insbesondere die Flüchtlingsbewegungen schwer zu prognostizieren sind, ist auch die Prognose der Einwohnerzahl mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Der aktuelle Krieg in der Golfregion hat bisher im Iran und im Libanon hauptsächlich zu Binnen-Migrationsbewegungen geführt, d. h. dass Menschen insbesondere die großen Städte Teheran und Beirut verlassen und in anderen Regionen des eigenen Landes Zuflucht gesucht haben. Zumindest aktuell ist die Zahl der in Deutschland ankommenden Flüchtlinge aus dem Iran noch nicht gestiegen.[5] Ob es zu vermehrten Flüchtlingsbewegungen in Richtung Europa

---

2 Statistisches Bundesamt, Bevölkerung Deutschlands nimmt im Jahr 2025 um rund 100 000 Personen ab, Pressemitteilung 032/2026 vom 29.01.2026

3 Statistisches Bundesamt, 16. Koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Annahmen und Ergebnisse https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsvorausberechnung/annahmen_ergebnisse_16te_kBv.html

4 Veränderungsraten jeweils bezogen auf die Einwohnerzahl im Jahresdurchschnitt

5 Wegen Irankrieg: Droht eine neue Migrationskrise? FAZ vom 06.03.2026 https://www.faz.net/aktuell/politik/ausland/wegen-iran-krieg-droht-eine-neue-migrationskrise-200606228.html

und Deutschland kommt, hängt u. a. von der Dauer des Krieges und dem Ausmaß der dortigen Zerstörungen ab.

Tabelle R - 1 Demographische Leitdaten

	Mio. Personen							Veränderung in % p.a.						Insg.
	2019	2022	2023	2024	2025	2026	2029	22/21	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Einwohner[1)]	82,20	82,53	83,29	83,52	83,53	83,40	82,95	0,7	0,9	0,3	0,0	-0,1	-0,2	0,9
- üb. 18 Jahre[1])	68,78	68,81	69,34	69,54	69,59	69,55	69,44	0,5	0,8	0,3	0,1	0,0	-0,1	1,0
Auszubildende[2)]	13,64	13,78	13,91	13,99	14,10	14,18	14,38	0,7	0,9	0,6	0,7	0,6	0,5	5,4

1) Jahresdurchschnitt, auf Basis des Zensus 2022 und entsprechender Rückrechnungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kultusministerkonferenz

Die Zahl der **fahrfähigen Einwohner** über 18 Jahre entwickelt sich in der Regel ähnlich wie die gesamte Einwohnerzahl. In früheren Jahren (bis 2016) 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 entwickelte sie sich bis 2023 geringfügig schwächer. Seit 2024 sowie im Prognosezeitraum bis 2029 gleicht sich die Entwicklung wieder an. Für 2025 sowie die Prognosejahre haben wir auch hier die Entwicklung des Anteils der Über-18-Jährigen an der Gesamtbevölkerung gemäß Variante 2 der 16. KBV verwendet. Im Ergebnis entspricht die Veränderungsrate in den Jahren 2025 bis 2029 in etwa 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 deutlichen Geburtenrückgang in Ostdeutschland in den ersten Jahren nach der Vereinigung, spürbar ab, nämlich um rund 13 %, d. h. um 0,9 % p. a. Anschließend kam diese Abwärtsbewegung zum Stillstand. Im Schuljahr 2022/23 war eine erhebliche Zahl von Kindern aus der Ukraine in den deutschen Schulunterricht zu integrieren, die sich im 4. Quartal 2024 auf rund 222.000 belief.[6] Vor allem deshalb erhöhte sich die gesamte Schülerzahl in diesem Schuljahr um 1,9 %.[7] Dies ist das höchste Plus seit 1992. Im folgenden Schuljahr 2023/24 war der Anstieg (1,1 %)[8] geringer, aber immer noch der zweithöchste seit 1996. Im Schuljahr 2024/25 schwächte sich der Zuwachs der Schüleranzahl insgesamt ab auf 0,9 %[9]. Für die Folgejahre haben wir die Werte aus der letzten Vorausberechnung der KMK vom November 2025 übernommen und auf die aktuelle Entwicklung angepasst. Somit schwächt sich die jährliche Wachstumsrate von 1,3 % in

---

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

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

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

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

den Jahren 2025 und 2026 auf 0,4 % im Jahr 2029 ab.[10] Ab 2026 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 im Jahresvergleich um 1,0 % gesunken.[11] Im folgenden Wintersemester 2023/24 hat sich der Rückgang sogar noch auf 1,7 % verstärkt.[12] Dazu trägt die demographische Entwicklung, d. h. die abnehmende Besetzung der entsprechenden Altersstufen, bei. Zum Wintersemester 2024/25 blieb die Gesamtzahl der Studierenden gegenüber Vorjahr hingegen nahezu konstant, obwohl die Zahl der Erstimmatrikulierten, insbesondere jener aus dem Ausland, deutlich stieg.[13] Im laufenden Wintersemester 2025/26 liegt die Gesamtzahl der Studierenden nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts wieder 0,4 % höher als im Vorjahr. Im Prognosezeitraum bis 2029 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. Somit wird die Studierendenzahl gemäß der aktuellen Vorausberechnung der KMK aus dem Jahr 2025 in den Jahren von 2026 bis 2029 um 0,2 % p. a. abnehmen.[14]

Somit hat sich also bei der Zahl **aller Auszubildenden**, d. h. Schülerinnen und Schüler sowie Studierende zusammengenommen, das Bild der letzten rund zwanzig Jahre – sinkende Schülerwerden durch steigende Studierendenzahlen abgeschwächt – seit dem Jahr 2022 in das Gegenteil gewendet. Zusammen überwiegt jedoch die Schülerzahl, so dass die Zahl aller Auszubildenden weiterhin zunimmt, wenn auch in zunehmend geringerem Umfang, und zwar im abgelaufenen Jahr 2025 um 0,7 %, 2026 um 0,6 % und in den Folgejahren bis 2029 um jeweils 0,5 % p. a. (vgl. Tabelle R - 1). Somit wächst die Zahl aller Auszubildenden im Prognosezeitraum im Gegensatz zur Einwohnerzahl insgesamt. Damit liegt sie im Jahr 2029 mit 14,4 Mio.um 0,7 Mio. oder immerhin 5,4 % über dem Stand von 2019.

---

10 Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Schüler-/innen und Absolvierendenzahlen 2023 – 2040, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 246, Bonn, November 2025.

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

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

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

14 Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister, Vorausberechnung der Studienanfänger- und Studierendenzahlen 2024 – 2035, Statistische Veröffentlichungen der Kultusministerkonferenz, Nr. 242, Bonn, November 2025.

2.3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

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

Das Jahr **2025** begann zunächst mit der Aussicht auf ein stabiles Wachstum der Weltwirtschaft. Die Verhängung von Zöllen durch die neue US-Regierung gegenüber Handelspartnern sowie die Unsicherheit über die US-Politik dämpften die Wachstumserwartungen im Laufe des Jahres jedoch enorm. Die Wirtschaftsprognosen wurden für Länder mit hoher Integration in den Welthandel im Sommer 2025 zunächst reduziert, zum Jahresende 2025 jedoch wieder angehoben, da insbesondere durch Vorzieheffekte in Erwartung der US-Zölle die ersten Quartale besser liefen als erwartet. Insgesamt zeichnen neben Weltbank auch OECD und IWF das Bild einer globalen Wirtschaft, die sich trotz erheblicher Handelsspannungen und wirtschaftspolitischer Unsicherheiten als überraschend widerstandsfähig erweist.

Die aktuelle Prognose der Weltbank vom Januar 2026 sieht das weltweite Wirtschaftswachstum im abgelaufenen Jahr bei 2,7 % und somit in etwa auf Vorjahresniveau. Auch der Welthandel liegt demnach mit einem soliden Wachstum von 3,4 % auf der Höhe des vorangegangenen Jahres. Das Wachstum im Euroraum (1,4 %) bleibt hinter dem Wachstum in anderen Regionen der Welt zurück, hat sich aber im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr (0,9 %) verbessert. Die USA verzeichnen hingegen gegenüber Vorjahr (2,8 %) eine reduzierte Wachstumsrate von 2,1 %. China liegt annähernd auf Vorjahresniveau (4,9 % ggü. 5,0 %).

Tabelle R - 2 Weltwirtschaftliche Leitdaten

	Veränderung in %								
	p.a.								Insg.
	20/19	21/20	22/21	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Welthandel[1)]	-7,9	10,7	5,6	0,7	3,4	3,4	2,2	2,7	28,3
BIP									
Welt	-3,1	6,3	3,0	3,3	2,8	2,7	2,6	2,7	28,6
Euroraum	-6,3	5,3	3,4	0,4	0,9	1,4	0,9	1,2	9,6
USA	-3,4	5,9	1,9	2,9	2,8	2,1	2,2	1,9	21,7
Japan	-4,6	2,2	1,0	1,5	-0,2	1,3	0,8	0,8	4,3
China	2,2	8,4	3,0	5,2	5,0	4,9	4,4	4,2	56,2
Indien	-6,6	9,1	7,0	8,2	6,5	7,2	6,5	6,6	73,8

1) In der Definition des IWF

Quelle: Weltbank (13.01.2026)

Für das laufende Jahr muss zunächst darauf hingewiesen werden, dass alle vorliegenden Prognosen zur Weltwirtschaft vor dem Ende Februar 2026 begonnenen Krieg der USA und Israels gegen den Iran erstellt wurden und somit dessen Auswirkungen auf Weltwirtshaft, Welthandel sowie die Wirtschaft in einzelnen Regionen nicht berücksichtigen.

Je nach Dauer und möglicher Ausdehnung dieses Krieges auf die Nachbarregionen kann es zu unterschiedlichen Auswirkungen auf die (Welt-)Wirtschaft kommen.

Sollte der Krieg in kürzerer Zeit, d. h. in wenigen Wochen, vorbei sein und sich die Schäden durch Vergeltungsschläge in den benachbarten Regionen in Grenzen halten, wird es kaum Auswirkungen auf die Weltwirtschaft sowie den Euroraum und die deutsche Wirtschaft geben, da es zum einen aufgrund der bestehenden Sanktionen gegen den Iran kaum direkte Handelsbeziehungen gibt. Zum anderen wird ein kürzerer Krieg zwar zu vorübergehend hohen Energiepreisen, nicht aber zu Energieknappheit führen. Der Iran liefert etwa 2,5 % des globalen Erdöls. Einen Wegfall dieser Mengen könnten erhöhte Förderungen anderer Länder kompensieren. Allerdings passieren jeweils etwa ein Fünftel des globalen Erdöls sowie knapp ein Drittel des weltweiten Flüssigerdgases die Straße von Hormus, die der Iran derzeit kontrolliert. Eine dauerhafte Sperrung der Straße von Hormus und somit eine drastische Rohstoffverknappung und zudem mögliche Störung der weltweiten Lieferketten ist aber eher unwahrscheinlich, da der Iran seine Ölexporte nach China auch über diesen Seeweg führt. Zumindest für Deutschland sind aktuell keine Versorgungsengpässe zu erwarten, da die Bezugsquellen mittlerweile weit gestreut sind.[15]

Sollte der Krieg sich hingegen zeitlich und regional ausdehnen, d. h. mehrere Monate oder länger dauern sowie möglicherweise weitere Länder miteinbeziehen, könnten die Auswirkungen auf die Weltwirtschaft sowie die europäische und deutsche Wirtschaft erheblich sein. Ein zeitnaher Regimewechsel im Iran und dessen Wiedereingliederung in die Weltwirtschaft bei gleichzeitiger Aufhebung der Sanktionen könnte hingegen zu positiven Wachstumsimpulsen auch in Deutschland und der EU führen.[16]

Für die vorliegende Mittelfristprognose gehen wir davon aus, dass der Krieg in wenigen Wochen beendet ist und sich Auswirkungen auf die Welt- sowie die deutsche Wirtschaft hauptsächlich in Form vorübergehend steigender Energiepreise zeigen.

Auch ohne diese aktuelle Krise geht die Weltbank von einer deutlich abgeschwächten Dynamik beim Welthandel (2,2 %) sowie für den Euroraum aus (0,9 %), während das Wachstumsniveau für die Weltwirtschaft insgesamt sowie die USA annähernd auf Vorjahresniveau verbleiben. Die aktuellen Prognosen gehen davon aus, dass das Wachstumsniveau der Weltwirtschaft bis **2027** annähernd beibehalten wird. Da es derzeit keine längerfristigen Prognosen für die Entwicklung der Weltwirtschaft in den Jahren ab 2028 gibt, haben wir die Wachstumsraten für diese Jahre konstant gehalten (2,7 % p. a.). Dieser Wert liegt deutlich unter der durchschnittlichen Wachstumsrate von 3,7 % im Zeitraum von 2000 bis 2019[17].

Für die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten **Deutschlands** werden in der Gleitenden Mittelfristprognose grundsätzlich die entsprechenden Projektionen des BMWE zu Grunde gelegt. Die vorliegende Winterprognose basiert auf der mittelfristigen Winterprojektion des BMWE vom

---

15 Diese wirtschaftlichen Schäden drohen Europa durch den Iran-Krieg, Handelsblatt vom 02.03.2026

16 ebenda

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

28. Januar 2026,[18] die als offizielle Prognose der Bundesregierung gilt und in der die Entwicklung im aktuellen Jahr sowie den Folgejahren prognostiziert wird. Diese ist ebenfalls vor dem aktuellen Krieg gegen den Iran erstellt worden.

In Deutschland wurde im Jahr **2024** deutlich, dass die niedrige Leistungsfähigkeit der deutschen Wirtschaft nicht nur auf konjunkturelle Probleme zurückzuführen ist. Vielmehr haben, wie in der 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“[19]. Das reale BIP ist gemäß Statistischem Bundesamt im Jahr 2024 um 0,5 % geschrumpft (vgl. Tabelle R - 3).

Nach zwei Jahren der Rezession ist die deutsche Wirtschaft im abgelaufenen Jahr 2025 zumindest wieder sehr leicht gewachsen, und zwar gemäß den letzten derzeitigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamts um 0,2 %.[20] Zurückzuführen ist dies insbesondere auf gestiegene private sowie staatliche Konsumausgaben, während die Exporte, die in der Vergangenheit oft zu den stärksten Wachstumstreibern gehörten, wieder gesunken sind. Obwohl sich die deutsche Wirtschaft in einem tiefgreifenden Strukturwandel befindet und geopolitische Unsicherheiten weiter anhalten, wird ab **2026** mit einer leichten Erholung gerechnet, die jedoch vor allem durch fiskalische Impulse und staatliche Mehrausgaben getragen wird. Das BMWE (+1,0 %) sowie die deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute (Durchschnitt der Konjunkturprognosen vom Dezember 2025: +1,0 %) liegen hier gleichauf. Auch mittelfristig wird sich das Wachstum laut BMWE bei 1,0 % p. a. für die Jahre 2027 bis 2029 einpendeln. Das bedeutet, dass das deutsche BIP im Jahr **2029** um insgesamt 4,4 % über dem Vorkrisenniveau 2019 liegen wird. Wie erwähnt sind diese Prognosen vor dem aktuellen Krieg in der Golfregion erstellt worden. Die deutsche Industrie sowie das Wirtschaftsministerium sehen in ersten Einschätzungen aktuell durch diesen Krieg, sollte er sich nicht zeitlich und regional ausdehnen, keine Gefahr für die erwartete leichte konjunkturelle Erholung, da es zu keinen Engpässen bei der Energieversorgung kommen sollte, sondern lediglich zu erhöhten Energie- und Transportkosten.[21] Auch das DIW senkt als erstes deutsches Wirtschaftsforschungsinstitut Mitte März seine bisherige Prognose für Deutschland in Folge der Belastungen durch den Iran-Krieg leicht ab von +1,3 % auf jetzt +1,0 % BIP-Wachstum im laufenden Jahr und +1,4 % im Folgejahr (bisher: +1,6 %)[22], entspricht damit aber zumindest für das laufende Jahr genau der BMWE-Prognose.

Die **Inflationsrate** hatte sich bereits im Jahr 2024 mit 2,2 % gegenüber 2022 (6,9 %) und 2023 (5,9 %) deutlich abgeschwächt und blieb auch 2025 auf diesem niedrigeren Niveau. Dies führte zu einer Erholung der Kaufkraft, die zu einer deutlichen Erhöhung der privaten Konsumausgaben führte. Die sogenannten Kerninflation, die die Kosten für Energie und Nahrungsmittel nicht

---

18 Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE), Jahreswirtschaftsbericht 2026, Berlin, Januar 2026. https://www.bundeswirtschaftsministerium.de/Redaktion/DE/Artikel/Wirtschaft/Projektionen-der-Bundesregierung/projektionen-der-bundesregierung-fruehjahrsprojektion-2025.html

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

20 Statistisches Bundesamt, Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2025 um 0,2 % gewachsen, Pressemitteilung 017/26 vom 15.01.2026,

21 BDI sieht im Iran-Krieg keine unmittelbare Gefahr für Konjunktur, Handelsblatt vom 04.03.2026

22 DIW-Konjunkturprognose Frühjahr 2026, DIW Wochenbericht 2026-11 vom 11.03.2026

mitberücksichtigt, lag im abgelaufenen Jahr 2025 jedoch mit 2,8 % etwas höher[23] als die allgemeine Inflationsrate. Für das Jahr 2026 wird in der aktuellen BMWE-Jahresprojektion erwartet, dass die Preissteigerungsrate bei 2,1 % liegt, insbesondere aufgrund angenommener weiterhin niedriger Energiepreise. In den Folgejahren soll demnach der Inflations-Zielwert von 2 % p. a. wieder erreicht werden. Risiken bestehen jedoch insbesondere aufgrund der aktuellen Entwicklungen im Nahen Osten und den derzeit kurzfristig schon sehr stark gestiegenen Energiepreisen, die die Inflationsrate je nach Dauer des Kriegs deutlich in die Höhe treiben könnten. So hat das DIW in seiner Konjunkturprognose vom 11. März 2026 die erwartete Inflationsrate für 2026 bereits um 0,4 Prozentpunkte auf 2,4 % nach oben gesetzt.[24]

Die **privaten Konsumausgaben** wurden 2023 durch die anhaltenden inflationsbedingten Kaufkraftverluste und – damit zusammenhängend – das historisch niedrige Konsumklima erheblich gebremst. Nachdem im Jahr 2024 ein geringes Wachstum verzeichnet wurde (+0,5 %), stiegen die privaten Konsumausgaben im abgelaufenen Jahr deutlich an (+1,4 %). Für 2026 erwartet das BMWE, dass der private Konsum aufgrund weiterhin nur moderater Konjunkturerwartungen und hoher Einkommensunsicherheiten bei privaten Haushalten mit 0,8 % nur mäßig steigt bei gegenüber Vorjahr stabiler Sparquote. Die Wirtschaftsforschungsinstitute bewerteten die Aussichten in ihren Konjunkturprognosen vom Dezember 2025 ähnlich (Durchschnitt 0,7 %). Für die mittelfristige Entwicklung erwartet das BMWE mit schwindenden Unsicherheiten im In- und Ausland ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 1,0 % p. a. Auch hier gelten die oben dargelegten Unsicherheiten.

Tabelle R - 3 Gesamtwirtschaftliche Leitdaten

	Absolute Werte						Veränderung in % p.a.				
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Bruttoinlandsprodukt[1)]	104,3	104,9	104,4	104,6	105,7	108,9	-0,5	0,2	1,0	1,0	4,4
Privater Konsum[1)2)]	107,2	107,9	108,5	110,0	110,8	114,1	0,5	1,4	0,8	1,0	6,4
Ausrüstungsinvestionen[1)]	113,1	108,2	102,4	100,0	103,5	112,2	-5,4	-2,3	3,5	2,7	-0,8
Exporte[1)]	110,5	112,9	110,5	110,2	111,2	117,6	-2,1	-0,3	0,8	1,9	6,4
Importe[1)]	108,9	116,0	115,3	119,5	122,0	129,8	-0,6	3,6	2,1	2,1	19,3
Erwerbstätige[3)]	45,29	45,94	45,99	45,98	45,96	46,07	0,1	0,0	0,0	0,1	1,7
Verbraucherpreise[4)]	99,5	116,7	119,3	121,9	124,5	132,1	2,2	2,2	2,1	2,0	32,8

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 Energie

Bereits im Jahr 2024 sind die **Ausrüstungsinvestitionen** aufgrund ungünstiger Finanzierungsbedingungen und wirtschaftspolitischer Unsicherheiten stark zurückgegangen (-5,4 %)[25] Auch 2025 sind die Investitionen in Ausrüstungen (Maschinen, Geräte, Fahrzeuge etc.) nochmals gesunken (-2,3 %), wobei die erheblich gestiegenen Investitionen von Seiten des Staates

23 Statistisches Bundesamt, Inflationsrate im Jahr 2025 bei +2,2 %, Pressmitteilung 019/2026 vom 16.01.2026

24 DIW-Konjunkturprognose Frühjahr 2026, DIW Wochenbericht 2026-11 vom 11.03.2026

25 Gemeinschaftsdiagnose, a.a.O., S. 46

insbesondere für Verteidigung das Minus auf Seiten der Privatwirtschaft nicht ausgleichen konnten. Unternehmen verschoben im abgelaufenen Jahr Investitionsvorhaben aufgrund geopolitischer Unsicherheiten, schwacher Auslandsnachfrage und unterdurchschnittlicher Kapazitätsauslastung. Das BMWE wie auch die Wirtschaftsforschungsinstitute rechnen für 2026 aufgrund verbesserter steuerlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen sowie weiterhin hoher Rüstungsausgaben jedoch mit einer starken Erholung von 3,5 % (BMWE, sowie Durchschnitt Institute) und mit einer mittelfristigen Stabilisierung bis 2029 bei durchschnittlich jährlich +2,7 % (BMWE).

Die deutschen **Exporte**, die traditionell zu den wachstumsstärksten Größen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung gehören, sind 2025 trotz des gestiegenen Welthandels zum dritten Mal in Folge gesunken (-0,3 %), wenn auch nicht mehr so stark wie im Vorjahr (2024: -2,1 %). Auffällig war dabei die vorübergehende Ausweitung der Exporte in die USA zu Jahresbeginn 2025 infolge von Vorzieheffekten im Zusammenhang mit erwarteten protektionistischen Maßnahmen, die jedoch entsprechend gegenläufige Bewegungen in der zweiten Jahreshälfte nach sich zogen. Insbesondere die wichtigen Exportbereiche wie Fahrzeuge und Fahrzeugteile, Maschinen und chemische Erzeugnisse sind von dem Rückgang im abgelaufenen Jahr betroffen. Gründe liegen neben dem zunehmenden Protektionismus im Welthandel vor allem in der verminderten internationalen Wettbewerbsfähigkeit deutscher Exportprodukte auch in Hinblick auf Güter aus China. Dennoch ist für 2026 gemäß BMWE mit einer leichten Erholung der deutschen Exporte um +0,8 % gegenüber Vorjahr zu rechnen. In den Folgejahren bis 2029, wenn die direkten Effekte der 2025 eingeführten US-Zölle entfallen, werden etwas höhere Wachstumsraten von durchschnittlich jährlich 1,9 % p. a. erwartet. Auch hier bestehen große Unsicherheiten infolge der aktuellen Krise im Nahen Osten. Zudem sind weitere potenzielle Folgen einer möglicherweise weiterhin volatilen US-Handelspolitik nicht absehbar.

Nachdem die **Importe** in den Jahren 2023 und 2024 aufgrund der schwachen binnenwirtschaftlichen Nachfrage gesunken sind (-1,4 % bzw. -0,6 %), stiegen sie im abgelaufenen Jahr 2025 um +3,6 % stark an. Ursache hierfür waren unter anderem Umlenkungseffekte im Zuge der US-Zollpolitik, d. h., dass China ursprünglich für den US-Markt bestimmte Güter aufgrund der zeitweise immens hohen US-Zölle in andere Märkte wie die EU umleitete.[26] Für 2026 wird ein etwas geringeres Importwachstum von 2,1 % (BMWE) erwartet, was auf eine erhöhte Binnennachfrage zurückgeführt wird. Dies gilt auch für die Folgejahre bis 2029 (durchschnittlich 2,1 % p. a.).

Die Entwicklung der **Erwerbstätigenzahl** folgt generell mit einer gewissen Zeitverzögerung der inländischen Produktion. Die Abschwächung der Produktion in den Jahren 2023 und 2024 hat somit erst mit Verzögerung Auswirkungen auf die Erwerbstätigenzahl. Während für 2024 noch eine „schwarze Null“ verzeichnet wurde (+0,1 %), gab es im abgelaufenen Jahr keine Veränderung, da der Stellenabbau im Produzierenden und Baugewerbe durch Beschäftigungsgewinne in Dienstleistungsbereichen ausgeglichen werden konnte.[27] Im laufenden Jahr sowie den Folgejahren bis 2029 werden der Bevölkerungsrückgang sowie die Effekte des demographischen Wandels jene der konjunkturellen Erholung ausgleichen, so dass die Erwerbstätigenzahl mittelfristig stagnieren wird.

---

26 Matthes, Jürgen / Sultan, Samina / Issig, Clemens / Wünsch, Laurens, 2025, Zur Umlenkung chinesischer Exporte nach Deutschland, IW-Report, Nr. 58, Köln

27 Statistisches Bundesamt, Erwerbstätigenzahl im Jahr 2025 fast unverändert, Pressemitteilung 001/2026 vom 02.01.2026

2.4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

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

Tabelle R - 4 Branchenwirtschaftliche Leitdaten

A	Absolute Werte						Veränderung in %				
							p.a.				Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Bauproduktion[1)]	93,6	96,1	93,4	90,9	93,6	100,5	-2,8	-2,7	3,0	2,4	7,3
Industrieproduktion[2)]	104,7	98,6	93,8	92,4	91,4	92,2	-4,8	-1,6	-1,0	0,3	-11,9
Rohstahlproduktion[3)]	39,7	35,4	37,2	34,1	32,7	32,7	5,2	-8,4	-4,2	0,0	-17,7
Steinkohleabsatz[3)4)]	39,6	31,4	28,2	27,5	24,6	17,3	-10,3	-2,3	-10,7	-11,1	-56,4
Mineralölproduktenabsatz[3)]	102,9	88,4	88,0	86,1	85,3	83,6	-0,5	-2,2	-0,9	-0,7	-18,8

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

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

Bauwirtschaft

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

Die Bauproduktion zeigte zwischen 2015 und 2020 eine ungewöhnlich starke Dynamik (+5,8 % p. a.), getrieben durch niedrige Zinsen, hohen Bedarf und mangelnde Anlagealternativen. Bereits im Jahr 2021 ließ diese Dynamik der Bauproduktion deutlich nach und fiel durch erhebliche Materialengpässe und einen kräftigen Preisanstieg für Bauleistungen auf +1,1 %. Im Jahr 2022 ist die Bauproduktion um 1,1 % gesunken. Dies ist auf Kapazitätsengpässe, steigende Energiepreise und die daraus resultierenden Preissteigerungen sowie den kräftigen Anstieg des Zinsniveaus zurückzuführen[28]. Im Jahr 2023 verminderten sich die Baupreise, blieben jedoch auf hohem

28 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

Niveau.[29] Verstärkt durch Arbeitskräftemangel, sinkende Realeinkommen und ein gedämpftes Investitionsklima setzte sich der Rückgang der Bauproduktion fort (-2,9 %).[30]

Im Jahr 2024 hat sich der Preisauftrieb zwar abgeschwächt, aber im Vergleich zum Zeitraum vor 2021 sind die Preise immer noch hoch.[31] Die Finanzierungskosten verharrten ebenfalls auf hohem Niveau, während die Realeinkommen der privaten Haushalte nur leicht zunahmen. Dies führte zu einem Rückgang der Bauinvestitionen um 3,5 % im Vergleich zum Vorjahr, wobei sowohl der Wohnungsbau (-5 %) als auch der gewerbliche Bau (-3 %) schrumpften. Die Bauproduktion sank insgesamt um 2,8 % (2023: -2,9 %).

Auch das abgelaufene Jahr 2025 war für das Baugewerbe schwierig. Der Preisauftrieb im Baugewerbe lag etwa auf Vorjahresniveau[32], die somit anhaltend hohen Baupreise bremsten insbesondere den Wohnungsbau. Auch die Finanzierungskosten befanden sich weiter auf hohem Niveau, wenn auch unterhalb des Höchststandes von 2023. Wie schon im Vorjahr haben die Realeinkommen der privaten Haushalte bei einer relativ stabilen Inflationsrate nicht weiter ab-, sondern wieder etwas zugenommen[33]. Hingegen hat die Witterung im Winter 2025 die Produktion stärker gebremst als in den Vorjahren.

Im Ergebnis setzten die Bauinvestitionen ihren Abwärtstrend zumindest bis zum 3. Quartal 2025 fort. Erst im 4. Quartal setzte vorläufigen Zahlen zufolge eine Erholung ein[34]. Insgesamt gehen wir bei den Bauinvestitionen von -1,1 % gegenüber Vorjahr aus. Die Bauproduktion ist um 2,7 % gesunken und somit doch etwas stärker als in unserer Sommerprognose 2025 erwartet (-2,3 %). Die Winterprognose 2024/25 vom März 2025 war für das abgelaufene Jahr bereits von einer annähernden Stagnation ausgegangen (-0,1 %), die sich aber noch weiter verschoben hat. Während der Hochbau im abgelaufenen Jahr 2025 vor allem durch die anhaltend hohen Baupreise gebremst wurde, zeichnete sich im Tiefbau ein deutlich positiveres Bild. Hier sorgten die öffentlichen Investitionen insbesondere in den Neubau und die Instandsetzung von Infrastruktur (Straßen, Schienenwege und Energienetze) sogar für ein Plus gegenüber Vorjahr und schwächten das Gesamtminus ab. Da auch die Zahl der Baugenehmigungen für Wohnungen im abgelaufenen Jahr erstmals seit 2021 wieder gestiegen ist[35], was als Frühindikator für künftige Bauaktivitäten dient, ist davon auszugehen, dass die Talsohle im Baugewerbe durchschritten ist. Sowohl das BMWE (+2,4 %) als auch die deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute (+1,6 % im Durchschnitt) gehen für 2026 von einer deutlichen Zunahme der Bauinvestitionen aus. Haupttreiber wird hier der

---

29 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

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

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

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

33 Statistisches Bundesamt, Reallöhne im Jahr 2025 um 1,9 % gestiegen, Pressemitteilung N 086/26 vom 27.02.2026

34 Statistisches Bundesamt, Bruttoinlandsprodukt: Ausführliche Ergebnisse zur Wirtschaftsleistung im 4. Quartal 2025, Pressemitteilung N 059/26 vom 25.02.2026

35 Statistisches Bundesamt, 10,8 % mehr Baugenehmigungen für Wohnungen im Jahr 2025, Pressemitteilung N 052/26 vom 18.02.2026

öffentliche Bau sein, der von den erhöhten Ausgaben für Infrastruktur im Zuge des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität profitiert. Auch der gewerbliche Tiefbau wird durch die hierdurch initiierten Großprojekte im Bahnausbau sowie dem Ausbau von Stromtrassen und Glasfasernetzen gewinnen. Der Wohnungsbau wird sich 2026 ebenfalls erholen, allerdings mit deutlich geringeren Zuwachsraten als die öffentlichen Bauten. Für 2027 wird vom BMWE für die Bauinvestitionen ein Anstieg um 2 % erwartet (Durchschnitt Institute: 2,5 %), für die Folgejahre bis 2029 nur noch um jeweils 1 % p. a.

Die Produktion in der o. a. Definition weist eine ähnliche Differenz zu den Investitionen in den letzten zehn Jahren auf (rund zwei Prozentpunkte) wie die des Bauhauptgewerbes. Allerdings war die Abweichung in Zeiten einer deutlich sinkenden Produktion geringer (2023/24: 0,6 Prozentpunkte) als bei einem Anstieg (2021/13: 3,3 Prozentpunkte) und hat sich im abgelaufenen Jahr sogar ins Minus gedreht (Produktion 2025/24 -2,7 %; Bauinvestition 2025/24 geschätzt -1,1 %). Für die Prognosejahre bis 2029 rechnen wir wie oben erwähnt wieder mit Wachstumsraten von rund 2 % (2026 und 2027) sowie rund 1 % (2028 und 2029). Den Zuschlag auf die Veränderung der Investitionen für die Prognosejahre haben wir auf rund 1 Prozentpunkt abgesenkt. Somit ist für das laufende Jahr 2026 eine Erholung der Bauproduktion zu erwarten (3,0 %), die 2027 zunächst auf dem Niveau verbleibt und sich dann etwas abgeschwächt fortsetzt (+2,4 % p. a. 2029/26). Unter diesen Annahmen wird der Vorkrisenwert von 2019 im Jahr 2029 um rund 7 % übertroffen (vgl. Tabelle R - 4). Der frühere Höchststand aus dem Jahr 1994, als der Vereinigungsboom sein Ende fand und von dem aus die Bauproduktion bis zum Tiefpunkt im Jahr 2005 um insgesamt 36 % gesunken ist, wird im Jahr 2027 um 12 % übertroffen.

Industrie

Die Industrieproduktion ist maßgeblich für die Entwicklung des Güterverkehrs und wird stark von der Entwicklung bei den Investitionsgütern beeinflusst. Die Produktion sank in den Jahren 2019 aufgrund eines verschlechterten außenwirtschaftlichen Umfelds und 2020 aufgrund der Corona-Krise um insgesamt 12 %. Das Plus von 5 % im Jahr 2021 konnte diesen Rückgang nicht ausgleichen. Im Jahr 2022 kam der Aufholprozess zum Stillstand, da sich die Lieferengpässe langsamer als erwartet auflösten und der Preisanstieg für Energierohstoffe die Produktion in energieintensiven Branchen stark bremste. Insgesamt sank die Industrieproduktion leicht um 0,2 %.[36] Im Jahr 2023 entspannte sich der Vorproduktmangel zwar, jedoch führten die weltweite Konjunkturabschwächung und das weiterhin hohe Energiepreisniveau zu einem erneuten Rückgang der Industrieproduktion um 1,2 %. Im Jahr 2024 sank die Produktion im Jahresverlauf deutlich und erreichte im Dezember 2024 den tiefsten Stand seit Beginn der COVID-19-Pandemie. Verantwortlich dafür waren sowohl konjunkturelle als auch strukturelle Faktoren. Im Gesamtjahr 2024 verzeichnete die Industrieproduktion ein Minus von 4,8 %, wobei insbesondere der Maschinenbau (-5,9 %) und der Fahrzeugbau (-8,2 %) stark betroffen waren. Lediglich die Chemieindustrie konnte sich von einem sehr niedrigen Niveau erholen.

Auch im abgelaufenen Jahr 2025 befand sich die Industrie in einer tiefen strukturellen Krise, während die kurzfristige Konjunktur weiterhin von einer Stagnation geprägt war (vgl. Abschn. 2.3). Die strukturellen Ursachen liegen dabei im Verlust der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie

---

36 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

auf den Weltmärkten, die insbesondere durch hohe Energie- und Lohnkosten, hohen Bürokratieaufwand sowie Rückstände bei der Digitalisierung hervorgerufen werden. Gleichzeitig verstärkt sich die Konkurrenz durch China auch bei hochwertigen Gütern (z. B. Elektroautos) insbesondere durch niedrigere Preise. Zudem steht die deutsche Industrie unter einem erheblichen Transformationsdruck in Hinblick auf Dekarbonisierung und Digitalisierung. Die kalenderbereinigte Produktion im Produzierenden Gewerbe lag im Gesamtjahr 2025 1,1 % niedriger als im Vorjahr und setzt sich aus einem Minus in der Industrie (-1,3 %) und im Baugewerbe (-1,7 %) sowie einem Plus in der Energieerzeugung (+1,6 %) zusammen[37]. Der Rückgang in der Industrie war dabei vor allem auf den Maschinenbau (-2,6 %), den Fahrzeugbau (-1,7 %) sowie energieintensive Branchen (-2,6 %) zurückzuführen. Im Gegensatz zur Baubranche ist das Minus der gesamten Industrieproduktion (Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe 2025/24: -1,6 %) nicht so hoch ausgefallen wie in der Winterprognose vom März 2025 (-2,6 %) sowie in der Sommerprognose 2025 (-2,0 %) erwartet, da sich die Industrie insbesondere seit September 2025 besser entwickelt hat als angenommen: so zeigte der Produktionsindex für das Verarbeitende Gewerbe für September (+2,6 %) und Dezember (+1,8 %) jeweils ein deutliches Plus gegenüber Vorjahresmonat, Oktober und November lagen zumindest in etwa gleich auf. Zudem verlief aufgrund von Vorzieheffekten bei Exporten in Erwartung höherer US-Zölle das erste Quartal in einigen Sektoren besser als in unserer letzten Winterprognose vom März 2025 erwartet: so stieg die Produktion der Pharmaindustrie, während jene von Stahl und chemischen Produkten zurückging.

Die Aussichten für die Industrieproduktion sind aufgrund der erwähnten strukturellen Probleme weiterhin eher mäßig. Die Auftragseingänge im Verarbeitenden Gewerbe sind zwar zum Jahresende 2025 deutlich gestiegen. Maßgeblich waren hier Großaufträge insbesondere in den Bereichen sonstiger Fahrzeugbau, Metallerzeugnisse sowie im Zusammenhang mit Verteidigungs- und Infrastrukturprojekten, d. h. durch staatlich getriebene Nachfrage. Eine breit angelegte, binnenwirtschaftlich getragene Erholung ist bislang jedoch nicht erkennbar.[38] In der Konjunkturprognose des Ifo-Instituts vom Dezember 2025, in der die Bruttowertschöpfung der Industrie Gegenstand ist, wird für 2026 ein leichtes Minus von 0,2 % erwartet, was sich im Jahr 2027 mit einer Erholung (+1,0 %) fortsetzen sollte, die wir auch für die Folgejahre bis 2029 ansetzen. Diese Größe enthält auch Dienstleistungsaktivitäten wie Forschungsleistungen und entwickelt sich daher günstiger als die Produktion. Unter Berücksichtigung der Differenz zwischen den beiden Größen Industrieproduktion und Bruttowertschöpfung in den letzten Jahren zeichnet sich für die Industrieproduktion im Jahr 2026 ein nochmaliger Rückgang (-1,0 %) ab, dann im fünften Jahr in Folge. Mit dem gleichen Ansatz ergibt sich für die Jahre nach 2026 eine leichte Erholung um 0,3 % p. a. Damit wird im Jahr 2029 der Vorkrisenstand aus dem Jahr 2019 weiterhin deutlich unterschritten (-12 %).

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

---

37 Statistisches Bundesamt, Produktion im Dezember 2025: -1,9 % zum Vormonat, Pressemitteilung 043/26 vom 06.02.2026

38 Industrie mit größtem Auftragsplus seit zwei Jahren. Handelsblatt vom 05.02.2026 https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/deutschland-industrie-mit-groesstem-auftragsplus-seit-zwei-jahren/100197721.html

Verwendungsbereichen, von denen die Produktion im Fahrzeug- und Maschinenbau sogar gestiegen sind, und auch höher als in der gesamten Industrie. Mögliche Gründe liegen insbesondere in einem Anstieg des Außenhandelsdefizits. Hierzu wiederum dürften die Preissteigerungen für Energierohstoffe beigetragen haben, die die (äußerst energieintensive) Stahlindustrie in Deutschland härter getroffen haben als in anderen Ländern.

Im Jahr 2024 ist die Rohstahlproduktion um 5,2 % gestiegen. Dennoch lag die Produktion mit 37,2 Millionen Tonnen Rohstahl zum dritten Mal in Folge unter der Marke von 40 Millionen Tonnen. Hohe Energiekosten beeinträchtigten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie weiterhin, während die Einfuhren von Stahl zugenommen haben.[39] Erneut läuft dies entgegen der Produktion des Maschinen- und Fahrzeugbaus, diesmal allerdings in die andere Richtung.

Im abgelaufenen Jahr 2025 ist die Stahlproduktion mit rund 34,1 Mio. t und einem entsprechenden Minus von 8,4 % wiederum deutlich eingebrochen und liegt weiterhin deutlich unter den 40 Millionen Tonnen, die gemäß Branchenverband als Marke für eine ausreichende Auslastung gelten.[40] Die in der Winterprognose vom März 2025 erwartete Stagnation ist nicht eingetreten. Das in der Sommerprognose 2025 befürchtete Minus von rund 10 % ist nahezu eingetreten. Im ersten Halbjahr war die Stahlproduktion kumuliert um 11,6 % zurückgegangen[41]. Dieses Minus hat sich im zweiten Halbjahr etwas zurückgebildet. Die Branche leidet zum einen unter einer ausgeprägten Nachfrageschwäche insbesondere des deutschen Marktes, zum anderen unter dem schwierigen internationalen Umfeld, d. h. zunehmendem Importdruck insbesondere aus China bei gleichzeitig erheblichen Einfuhrzöllen von 50 % auf Stahl und Aluminium beim bisher so wichtigen US-Markt. Neben weiterhin hohen Energiepreisen bleiben auch die hohen Dekarbonisierungskosten für Umstellungen von Produktionsprozessen für die Stahlindustrie schwierig.

Die Perspektiven für 2026 werden einerseits von der konjunkturellen Aufwärtsbewegung, die auch auf die Stahlverbraucher ausstrahlen sollte, und andererseits von weiterhin zunehmenden Importüberschüssen geprägt. Positive Impulse für die Metallbranche setzt zudem die steigende staatliche Nachfrage nach Infrastruktur- und Rüstungsgütern. Der Januar 2026 lief gemäß Branchenverband außergewöhnlich gut (+15 % gegenüber Vorjahresmonat). Jedoch ist aufgrund der strukturellen Probleme, des Importdrucks und der aktuellen geopolitischen Krisen insgesamt im laufenden Jahr nur mit einem abgeschwächten Rückgang des Minus auf 4,2 % gegenüber Vorjahr zu rechnen. Aktuell diskutiert die EU ein Gesetzespaket mit Quoten für CO_2-arme Herstellung in strategischen Sektoren wie etwa Stahl bei öffentlichen Aufträgen bzw. Förderungen.[42] Je nach Ausgestaltung könnte dies möglicherweise positive Impulse für die Rohstahlproduktion in der EU setzen. Ab Jahr 2027 rechnen wir mit einer Stabilisierung. In absoluten Mengen entspricht das einer Rohstahlproduktion in Höhe von knapp 33 Mio. t im Jahr 2029. Damit wird der Vorkrisenwert des Jahres 2019 (39,7 Mio. t) um knapp 18 % unterschritten.

---

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

40 Jahresbilanz der Stahlproduktion 2025: Viertes Krisenjahr in Folge | Wirtschaftsvereinigung Stahl - Stahlindustrie Deutschland Pressemitteilung vom 21.1.2026

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

42 Stahl muss künftig teils grün, aber nicht aus der EU sein. Handelsblatt vom 18.02.2026 https://www.handelsblatt.com/politik/international/industriepolitik-stahl-muss-kuenftig-teils-gruen-aber-nicht-aus-der-eu-sein/100201301.html

Kohle

Die Entwicklung des Kohlesektors hat eine außerordentliche Bedeutung für den Güterverkehr, insbesondere für den Eisenbahnverkehr, die Binnen- und die Seeschifffahrt. Der Absatz von Steinkohle setzt sich dabei zusammen aus dem Absatz an Kraftwerke für die Stromerzeugung (2024: 9,5 Mio. t), jenen an die Stahlindustrie (2024: 18,1 Mio. t) sowie jenen an übrige Sektoren (2024: 1,7 Mio. t). In den letzten Jahren ist die Kohleproduktion trotz zwischenzeitlicher Schwankungen deutlich zurückgegangen, was sich in der Transportnachfrage widerspiegelte. Der Verbrauch von Steinkohle (einschließlich Koks), der sich von 2016 bis 2020 fast halbiert hatte (-46 %), in den beiden Folgejahren aber gegen den Trend um (zusammen) 19 % gestiegen ist, ist im Jahr 2023 wieder kräftig um 18 % gesunken und hat damit den Wiederanstieg der beiden Vorjahre vollständig ausgeglichen.[43]

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

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

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

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

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

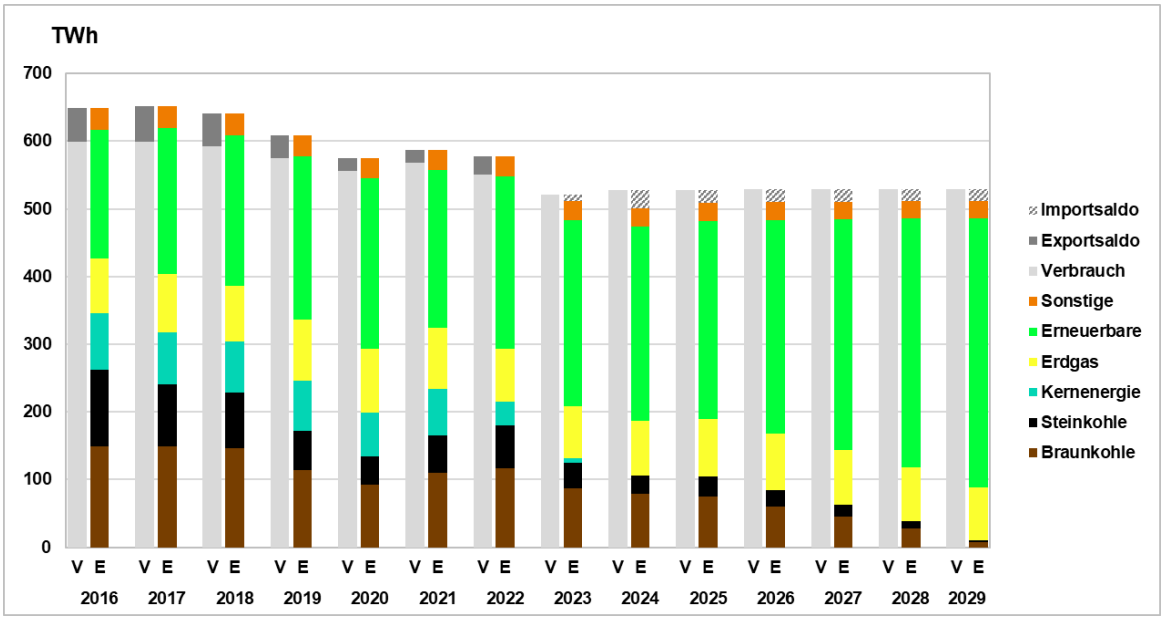
» **2023**: Ein deutlicher Rückgang der Kohleverstromung (55 TWh oder 31 %) trotz Ausstiegs aus der Kernenergie, bedingt durch den Zuwachs erneuerbarer Energien und einen gesunkenen Stromverbrauch. Der gesamte Steinkohleabsatz schrumpfte 2023 um 25 %, d. h. um über 10 TWh. Auch die Stromimporte spielten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

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

---

[43] In der Abgrenzung der Energiebilanzen.

Abbildung R - 1 Bruttostromverbrauch, -außenhandel und -erzeugung



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen, BDEW, eigene Prognosen

Im Jahr **2024** nahm der Bruttostromverbrauch um 1,2 % zu. Expansiv wirkte der Wiederanstieg der Produktion in den energieintensiven Industriezweigen, z. B. von Chemischen Grundstoffen. Der Importüberschuss hat sich von 9 TWh im Vorjahr auf 26 TWh erhöht. Somit sank die Bruttostromerzeugung 2024 um 2 %. In der Energieträgerstruktur hat die Erzeugung aus erneuerbaren Quellen um gut 3 % zugenommen, was 9 TWh entspricht. Die endgültige Stilllegung der drei letzten Kernkraftwerke im Jahr 2023 bedeutete im Folgejahr den Wegfall der (geringen) Produktionsmenge von 2023, also 7 TWh. Für die Stromerzeugung aus (Stein- und Braun-)Kohle für 2024 ergab sich ein kräftiges Minus um 18 TWh oder 15 %. Innerhalb der Kohleverstromung ist diejenige von Steinkohle stärker gesunken (-29 %) als die von Braunkohle (-8 %). Gewichtsbezogen entspricht der Rückgang (gegenüber 2023) 4 Mio. t (nach 8 Mio. t im Jahr 2023). Die Lieferungen an die Stahlindustrie nahmen bei einer spürbar steigenden Produktion und den regelmäßigen Effizienzgewinnen hingegen zu (rund +7 %)[44]. Der gesamte Steinkohleabsatz schrumpfte damit 2024 um -10,3 % oder 3,2 Mio. t mit entsprechenden Auswirkungen auf den Güterverkehr der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt.

Im Jahr **2025** hat der **Stromverbrauch** nach den ersten, vorläufigen Zahlen der AGEB stagniert[45]. Die Produktion in energieintensiven Industrien sank. Deutschland blieb mit einem Stromimportsaldo von rund 19 TWh Nettoimporteur, jedoch in geringerem Ausmaß als im Vorjahr (s.o. 2024: 26 TWh). Somit stieg die Bruttostromerzeugung gegenüber Vorjahr um rund 2 %.

In der **Energieträgerstruktur** hat die Stromerzeugung aus **erneuerbaren** Quellen 2025 um gut **2 %** zugenommen, was 6 TWh entspricht. Der Anstieg ist dabei allein auf die Zunahme bei der Solarstromerzeugung zurückzuführen, während jene aus Wind- und Wasserkraft rückläufig war.

---

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

45 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

Damit erreichen die erneuerbaren Energien 57 % der Strombedarfsdeckung. Die Stromerzeugung aus **Erdgas** nahm im gesamten Jahr um 4 % bzw. 3 TWh zu.

Demzufolge ergibt sich für die Stromerzeugung aus (Stein- und Braun-)**Kohle** insgesamt ein kleines Minus um 1 TWh oder knapp **1 %.** Hierbei gibt es jedoch unterschiedliche Entwicklungen: während die Stromerzeugung aus Braunkohle gegenüber Vorjahr um 5 % auf 75 TWh zurückging, ist jene aus Steinkohle um rund 10 % auf knapp 30 TWh gestiegen. (vgl. Abb. R-1) In den beiden Vorjahren 2023 und 2024 war die Steinkohleverstromung mit -40 % (2023) bzw. -30 (2024) hingegen erheblich stärker gesunken als jene der Braunkohle (2023: -26 %; 2024: -9 %). Die (Stein-)Kohleverstromung war insbesondere im ersten Quartal sehr hoch, ausgelöst durch eine Phase geringer Windkrafterzeugung und den Bedarf an gesicherter Leistung.

Der gesamte Steinkohleabsatz sank 2025 um 2,3 %. Gewichtsbezogen entspricht der Rückgang (gegenüber 2024) 0,6 Mio. t (nach 3 Mio. t 2024). Hinter diesem Rückgang stehen gegenläufige Bewegungen: während wie beschrieben in der Stromerzeugung der Einsatz von Steinkohle deutlich zunahm, ging der Verbrauch in der Eisen- und Stahlindustrie um rund 9 % zurück. In Summe bestätigte sich im abgelaufenen Jahr 2025 der strukturelle Abwärtstrend der Steinkohle. Auf den Güterverkehr der Eisenbahnen und der Binnenschifffahrt hat diese Entwicklung weiterhin sichtbare Auswirkungen.

Der **Bruttostromverbrauch** im laufenden Jahr **2026** hängt maßgeblich von der Produktion in den energieintensiven Industriezweigen ab. Zudem spielen die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sowie das Strompreisniveau eine Rolle. Mehrbedarfe, die durch die diversen Elektrifizierungen (E-Fahrzeuge, Wärmepumpen etc.) ausgelöst werden, werden noch weitgehend durch Effizienzsteigerungen aufgefangen. Im Januar 2026 lagen sowohl Stromverbrauch als auch Stromerzeugung deutlich über Vorjahresniveau, während die Strompreise niedriger waren.[46] Allerdings dürften sich diese Entwicklungen aufgrund der aktuellen Lage im Nahen Osten nicht auf diesem Niveau fortsetzen. Wir gehen für das Gesamtjahr von einem Verbrauch etwa auf Vorjahresniveau aus (+0,1 %).

Der **Außenhandel** mit Strom hängt von zahlreichen Unwägbarkeiten ab, die sich einer Prognostizierbarkeit weitgehend entziehen, darunter den Wasserständen in den französischen Flüssen und der Verfügbarkeit von erneuerbaren Stromquellen in Deutschland und in den Nachbarländern. Angesichts des aktuellen Preisniveaus für fossile Brennstoffe in Deutschland wird zunehmend auf kostengünstigere Stromimporte zurückgegriffen, was bei ausreichender Kapazität weitere Zunahmen erwarten lässt. Kapazitätsgrenzen und potenzielle Störungen könnten dies jedoch einschränken. Daher erscheint derzeit die Annahme von annähernd konstanten Nettoimporten am wahrscheinlichsten.

Bezüglich der **Energieträgerstruktur** wird davon ausgegangen, dass die Ausweitung der Kapazitäten von **erneuerbaren** Quellen weiterhin voranschreitet. Die Trendrate zwischen den Jahren 2010 und 2020 lag bei +9 % p. a., im Jahr 2024 aber lediglich bei +4 % und 2025 witterungsbedingt nur bei +2 %. Wir nehmen jedoch an, dass der Ausbau an erneuerbaren Energien wieder an Fahrt gewinnen wird, und setzen das Plus für das laufende Jahr mit +8 % an. Dies bedeutet eine absolute Zunahme um 6 TWh. Die Stromerzeugung aus **Erdgas** ist klimaschutzpolitisch wesentlich günstiger als aus (Braun- und Stein-)Kohle. Im abgelaufenen Jahr 2025 waren die Weltmarktpreise weiterhin relativ hoch, auch wenn bei weitem nicht mehr so wie in den Jahren 2022 und

---

[46] BDEW: Konjunktur und Energieverbrauch. Ausgabe 2026/02 vom 26.02.2026

2023. Die aktuelle Krise im Nahen Osten wird sich wieder in einer Erhöhung der Preise niederschlagen. Deshalb haben wir einen leichten Rückgang der Stromerzeugung aus Erdgas um knapp 2 TWh unterstellt.

Damit kann die gesamte **Kohleverstromung** im laufenden Jahr 2026 um 20 TWh oder **19 %** abgesenkt werden. Diesen Rückgang setzen wir für die Braunkohleverfeuerung und für diejenige aus **Steinkohle** gleichermaßen an (vgl. Abb. R-1). Mit 24 TWh erreicht der Steinkohleeinsatz in den Kraftwerken dann einen neuen Tiefststand. Gewichtsbezogen entspricht dieser Rückgang (gegenüber 2025) gut 2 Mio. t. Die Lieferungen an die **Stahlindustrie** werden bei weiterhin rückläufiger Produktion ebenfalls abnehmen, und zwar um etwa 0,8 Mio. t auf 14,7 Mio. t. Der **gesamte Steinkohleabsatz** sinkt somit um knapp 3 Mio. t oder knapp 11 % (vgl. Tab. R-4).

Für die Jahre **ab 2027** nehmen wir für den **Bruttostromverbrauch** eine marginale Zunahme von 0,1 % p. a. an. Nach wie vor werden die, auch preisbedingten, Effizienzsteigerungen die Mehrbedarfe durch die diversen Elektrifizierungen überkompensieren. Zudem sollte die gesamtwirtschaftliche Erholung zu einem leichten Plus führen, was aber in der dreijährigen Veränderungsrate kaum sichtbar wird. Der Außenhandel mit Strom hängt, wie oben bereits erwähnt, von vielen Unwägbarkeiten ab, die sich einer Prognostizierbarkeit entziehen, so dass wir nochmals eine Konstanz unterstellen. Somit erhöht sich die **Bruttostromerzeugung** im Ausmaß des Verbrauchs.

In der **Energieträgerstruktur** nehmen wir grundsätzlich die gleichen jährlichen Veränderungen wie für 2026 an, d. h. ein jährliches Wachstum von 8 % bei den erneuerbaren Quellen, was gegenüber der langjährigen Veränderungsrate etwas abgeschwächt ist. Somit werden im Jahr 2029 knapp 400 TWh regenerativ erzeugt, womit deren Anteil an der gesamten Bruttostromerzeugung 75 % erreicht. Ab 2027 behalten wir unsere bisherige Annahme eines moderaten Rückgangs der Erdgasstromerzeugung um jährlich 2 % bei. Unter diesen Voraussetzungen kann die **Kohleverstromung** in diesen drei Jahren um über 70 TWh auf nur noch etwa 10 TWh abgesenkt werden. Dies entspricht einem Minus um insgesamt rund 88 %**.** Dies kann dann auch für die Steinkohleverfeuerung angenommen werden (vgl. Abb. R-1). Obwohl der Einsatz von Stein- und Braunkohle in der Vergangenheit unterschiedliche Entwicklungen gezeigt hat, unterstellen wir für den Prognosezeitraum eine parallele Entwicklung.

Der Absatz an die **Stahlindustrie** sollte sich mittelfristig wieder etwa auf dem Niveau von 2026 stabilisieren. Der **gesamte Steinkohleabsatz** sinkt in den drei Jahren somit um bemerkenswerte **11 % p. a. (**vgl. Tab. R-4). Damit wird das Vorkrisenniveau 2019 im Jahr 2029 um rund 56 %, der bisherige Tiefststand aus (dem Pandemiejahr) 2020 um 50 % und der Stand von 2016 (62 Mio. t), d. h. vor dem o. a. ebenso drastischen Einbruch in den vier folgenden Jahren, um rund 72 % unterschritten.

Mineralöl

Der Absatz von Mineralölprodukten ist vor allem im Jahr 2020 (-9 %), aber auch noch 2021 (-2 %) pandemiebedingt kräftig um zusammen 11 Mio. t zurückgegangen. Der Rückgang konnte im Jahr 2022 nur teilweise ausgeglichen werden (+1,6 %). Im Jahr 2023 sank der Absatz von Kraftstoffen insgesamt um 5,2 % bzw. knapp 5 Millionen Tonnen. Besonders deutlich war der Rückgang bei Rohbenzin (-15 %, -2,3 Mio. t), der die Entwicklung aller anderen Produkte übertraf. Auch der Dieselkraftstoffabsatz ging zurück (-4 %, -1,4 Mio. t), was aus einem schwächeren Güterkraftverkehr und dem rückläufigen Anteil von Diesel-Pkw resultiert. Im Jahr 2024 nahm der

Mineralölproduktenabsatz[47] leicht um 0,5 % oder 0,4 Mio. t ab. Die größten Rückgänge verzeichneten Dieselkraftstoff (-0,8 Mio. t) und leichtes Heizöl (-0,7 Mio. t). Abgeschwächt wurde die rückläufige Entwicklung durch den Wiederanstieg des Absatzes von Rohbenzin (1,9 Mio. t) entsprechend der Chemieproduktion.

Im Jahr **2025** nahm der **Mineralölproduktenabsatz**[48] leicht um -2,2 % oder rund 2 Mio. t ab. Der Rückgang ist vor allem auf die geringere industrielle Nachfrage etwa in Form von Lieferungen an die Chemische Industrie (-3,0 %) sowie Rückgänge bei Flüssiggas und anderen Produkten zurückzuführen. Gleichzeitig stiegen verkehrs- und wärmerelevante Produkt wie Ottokraftstoffe (+0,9 %), Diesel (+1,4 %), Flugturbinenkraftstoff (+4,3 %) und – bedingt durch Witterung sowie günstige Preise – auch leichtes Heizöl (+3,0 %), die aber die industrielle Schwäche nicht auffangen konnten.

Für 2026 erwarten wir aufgrund der möglicherweise etwas besseren wirtschaftlichen Bedingungen einen abgeschwächten Rückgang um -0,9 % und für die Folgejahre bis 2029 um -0,7 % p. a. Der Vorkrisenwert des Jahres 2019 wird im Jahr 2029 um rund 19 % unterschritten. Zu dieser Gesamtentwicklung tragen zahlreiche Hauptprodukte bei, einen dominierenden Effekt gibt es dabei nicht.

Die Entwicklung der deutschen Raffinerieproduktion kann von der des Produktenabsatzes spürbar abweichen. Im Jahr 2024 nahmen die Ausfuhren stark zu (19 %) und die Einfuhren kräftig ab (- 7 %). Somit stiegen die Raffinerieproduktion und die Rohöleinfuhr, von der die Transporte über Pipelines vollständig und der Seeverkehr in einem spürbaren Ausmaß abhängen, trotz des sinkenden Inlandsabsatzes spürbar, nämlich um jeweils knapp 10 %. Im Jahr 2025 hingegen verringerte sich die Raffinerieerzeugung ebenso wie die Rohöleinfuhr um jeweils rund 4 %. Die Importe von Mineralölprodukten lagen dabei deutlich weniger im Minus (rund 2 %) als die Exporte (rund 10 %).[49] Für das laufende Jahr 2026 sowie die Folgejahre haben wir für die Aus- und die Einfuhren eine annähernde Konstanz angenommen. Daraus ergeben sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr die gleichen Veränderungen wie für den Inlandsabsatz (-0,7 % p. a.).

---

47 Ist-Daten nach den Amtlichen Mineralöldaten des BAFA (monatlich). Derzeit liegen Daten bis September 2025 vor.

48 AG Energiebilanzen: Energieverbrauch in Deutschland. Daten für das 1. bis 4. Quartal 2025. Januar 2026

49 ebenda

2.5 Weitere Rahmenbedingungen

Ein spürbarer Einfluss auf die Verkehrsentwicklung kann vom **Rohölpreis** ausgehen. Der in US-Dollar fakturierte Weltmarktpreis lag 2022 mit rund 100 USD pro Barrel im Jahresdurchschnitt so hoch wie seit 2013 nicht mehr. Seitdem ging der Ölpreis kontinuierlich zurück und lag 2023 nur noch bei einem Jahresdurchschnittspreis in Höhe von gut 82 USD pro Barrel und 2024 bei rund 80 USD und somit 20 % unter dem Höchstwert von 2022. Der Wechselkurs des Euro zum US-Dollar hat sich 2023 gegenüber Vorjahreswert leicht erhöht (1,08 USD) und im Jahr 2024 nicht verändert (weiterhin 1,08 USD). Trotz dieser leichten Aufwertung des Euro, die die Preissenkung rechnerisch erhöht, ist der deutsche Einfuhrpreis 2024 gegenüber 2022 nur um rund 17 % zurückgegangen.

Im abgelaufenen Jahr 2025 hat sich das Weltmarktangebot weiter stabilisiert, auch weil russisches Rohöl weiterhin zur Verfügung steht und sich nur die Abnehmerländer verändert haben. Während der Ölpreis Mitte Januar 2025 nochmals auf über 80 USD pro Barrel stieg, fiel er bis Anfang Mai auf unter 60 USD und erreichte nach der kurzzeitigen Eskalation des Nahost-Konflikts zwischen Israel und Iran Mitte Juni nochmals ein Niveau von über 75 USD. Seitdem ging der Ölpreis mit den üblichen Schwankungen kontinuierlich zurück auf rund 60 USD am Jahresende. Insgesamt liegt der Jahresdurchschnitt für 2025 rund 69 USD, was einen spürbaren Rückgang gegenüber Vorjahr um rund 14 % bedeutet. Für den Eurokurs zum Dollar wurde für 2025 eine weitere leichte Aufwertung verzeichnet (auf 1,13 USD, Bundesbank 12/25[50]), so dass der Einfuhrpreis um rund 18 % sank. Im Jahr 2026 sollte sich nach bisherigen Erwartungen einerseits die Weltölnachfrage mit der erwarteten Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft beleben, andererseits aber auch das Weltrohölangebot erhöhen. Der erhebliche globale Ölbestandsaufbau setzte zumindest bis Februar 2026 die Preise weiterhin unter Druck. Deshalb erwarteten sowohl die deutschen Konjunkturprognostiker als auch die Bundesbank und das BMWE einen weiteren Rückgang auf etwa 61 bis 63 USD (Jahresdurchschnitt 2026). Auch die Warenterminbörsen, die bisher zu Zeiten sehr hoher und sehr niedriger Rohölpreise klare Hinweise auf die längerfristig zu erwartende Richtung gaben, erwarteten bis zum aktuellen Iran-Krieg einen weiteren Preisrückgang auf etwa 62 USD, die EIA sogar auf 55 USD. Mit Beginn des Kriegs gegen den Iran und der Sperrung der Straße von Hormus stieg der Ölpreis Anfang März zunächst auf über 80 USD und in der zweiten Woche des Krieges bereits auf über 100 USD. Sowohl die Warenterminbörsen als auch etwa das Institut Oxford Economics gehen jedoch davon aus, dass dies nur ein vorübergehender Anstieg ist und sich die Ölpreise spätestens ab 2027 wieder auf dem vorher erwarteten, relativ niedrigen Preisniveau von etwa 72 USD (Warenterminbörsen) bzw. unter 60 USD (Oxford Economics) im Jahresdurchschnitt bewegen werden. Wenn wir davon ausgehen, dass der Krieg gegen den Iran und die Sperrung der Straße von Hormus nur wenige Wochen andauern, in denen der Ölpreis im Durchschnitt bei etwa 90 bis 95 USD liegt, sich anschließend wieder zurückbildet und im vierten Quartal im Durchschnitt wieder bei den erwarteten 61 USD liegt, kommen wir auf einen Jahresdurchschnittswert von 75 USD für 2026. Bei einer anzunehmenden Abwertung des Dollarkurses gegenüber Vorjahr 2025 (1,16 USD im Jahresdurchschnitt 2026 gemäß Bundesbank[51]) steigt der deutsche Einfuhrpreis im Jahresdurchschnitt um knapp 6 %. Für die Folgejahre 2027 und 2028 übernehmen wir die Erwartung der Bundesbank und setzen diese auch für 2029 an, so dass wir hier von einem Ölpreis von 64 USD bei einem stabilen Wechselkurs von 1,16 USD ausgehen.

---

50 Deutsche Bundesbank, Monatsbericht – Dezember 2025

51 Der Wechselkurs lag im Januar 2026 zwischenzeitlich bei 1,20 USD, der US-Dollar hat im Zuge des Ölpreis-Anstiegs jedoch eine Aufwertung erfahren. Aktuell (Stand 12.03.2026) liegt der Kurs bei 1,15 USD, weshalb die 1,16 USD der Bundesbank im Jahresdurchschnitt weiterhin realistisch erscheinen.

Im Rahmen der sogenannten **„CO_2-Bepreisung“**, die in Ihrer Wirkung einer Anhebung des Mineralölsteuersatzes gleichkommt, wurde von der Bundesregierung der CO_2-Preis ab dem 1.1.2024 auf 45 Euro gesetzt. Zum 01.01.2025 ist er um 10 Euro auf 55 Euro gestiegen. Ab 2026 soll sich der nationale Preis zunächst in einem Korridor (55-65 Euro) bewegen und – neu beschlossen[52] - jetzt erst 2028 in ein europäisches Emissionshandelssystem (EU-ETS 2) überführt werden, welches das bisherig maßgebliche Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) ablöst, und sich somit am Markt bilden.[53] Im Rahmen des EU-ETS 2 muss für jede Tonne CO_2, die bei der Verbrennung fossiler Energieträger ausgestoßen wird, ein Zertifikat erworben werden. Die Anzahl der verfügbaren Zertifikate wird jährlich sinken. Wenn die CO_2-Emissionen langsamer zurückgehen als die Menge der Zertifikate, werden sich höhere CO_2-Preisen einstellen. Für das Jahr 2030 liegen Preisschätzungen zwischen rund 50 und 350 Euro pro Tonne CO_2 mit entsprechenden Auswirkungen auf das mögliche Niveau der künftigen Kraftstoffpreise vor.[54] Eine Anhebung um 10 Euro pro Tonne wirkte sich auf den Tankstellenendpreis mit rund 3 Cent pro Liter aus. Für den Prognosezeitraum setzen wir die Erhöhung des CO_2-Preises für 2026 und 2027 zunächst auf 65 Euro an, also den oberen Rand des geplanten Korridors. Die Rahmendaten für die Treibhausgas-Projektionen 2025 des Umweltbundesamts[55] nehmen für die Entwicklung des CO_2-Preises im EU-ETS 2-Handel an, dass dieser ab 2027 jährlich um 15 EUR/t (nominal) steigt. Diese Rahmendaten wurden jedoch im Januar 2025 veröffentlicht, als die EU noch nicht beschlossen hatte, dass auch 2027 noch der Korridor gelten solle und der freie Handel erst ab 2028. Daher setzen wir erst ab 2028 die in den Rahmendaten genannten 15-Euro-Schritte an und rechnen für 2028 mit einem Preis von 80 Euro/t und 2029 95 Euro/t. Bei einer angenommenen entsprechenden Verlängerung dieser Zeitreihe liegen wir im Jahr 2030 mit 110 Euro eher im unteren Bereich des oben genannten Spektrums an Schätzungen und die genannten 15 Euro unter den Projektionen in den Rahmendaten des UBA.

Innerhalb der Nutzerkosten des Verkehrs mit Bussen und Bahnen fand im Jahr 2022 in Gestalt des 9-Euro-Tickets die durchgreifendste Preisveränderung in der Geschichte des bundesdeutschen ÖPNV statt. Als Nachfolgeregelung wurde zum 01.05.2023 das **„Deutschlandticket“** zum Preis von 49 Euro als Abo mit monatlicher Kündbarkeit und erneut bundesweiter Gültigkeit im Nah- und Regionalverkehr eingeführt. Dieser Einführungspreis blieb bis Jahresende 2024 bestehen. Zum 01.01.2025 wurde der Preis um 9 Euro auf 58 Euro monatlich angehoben und zum 01.01.2026 wiederum auf 63 Euro, um die Finanzierung des Tickets langfristig zu sichern. Die Verkehrsministerinnen und -minister der Länder haben darüber hinaus im September 2025 beschlossen, dass ab 2027 eine indexbasierte Preisfortschreibung erfolgen soll, der die Kostenentwicklung etwa bei Löhnen und Energie zugrunde liegt[56]. Zudem wurde von Bund und Ländern vereinbart, den Fortbestand des Deutschlandtickets bis 2030 mit jeweils 1,5 Mrd. Euro jährlich abzusichern.[57] Daher rechnen wir im Prognosezeitraum bis 2029 mit einer Fortsetzung des

---

52 Die Verschiebung des Starts der Regelphase des EU-ETS-2 wurde am 05.11.2025 von den EU-Umweltministern beschlossen und am 13.11.2025 vom Europäischen Parlament angenommen. Die finale Beschlussfassung ist derzeit noch ausstehend (Stand Februar 2026). vgl. z. B. Website Deutsche Emissionshandelsstelle https://www.dehst.de/SharedDocs/news/DE/euets2-verschiebung.html

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

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

55 Umweltbundesamt, Rahmendaten für die Treibhausgas-Projektionen 2025, Dessau-Roßlau, Januar 2025

56 Nächster Preisanstieg bei D-Ticket, NahverkehrsNachrichten Nr. 39 vom 26.09.2025

57 https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/deutschlandticket-2134074

Tickets. Wir gehen davon aus, dass weitere Preiserhöhungen in den Jahren bis 2029 jeweils deutlich geringer als die bisherigen ausfallen und sich somit eher im Rahmen der allgemeinen Preissteigerungen bewegen werden.

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) genehmigte im März 2024 die Erhöhung der **Trassenpreise** ab 01.01.2025 im Rahmen des Trassenpreissystems (TPS) 2025. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr fiel in den verschiedenen Segmenten sehr unterschiedlich aus und betrug 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. Gegen diese unterschiedlich starke Erhöhung bzw. die Deckelung der Trassenpreise im SPNV klagten mehrere Eisenbahnunternehmen sowie die DB InfraGO zunächst vor dem Verwaltungsgericht Köln, welches sich wiederum an den EuGH gewandt hat. Mit einer Entscheidung des EuGH wird im ersten Halbjahr 2026 gerechnet[58] Die Trassenpreise 2026 wurden Mitte Dezember 2025 genehmigt und veröffentlicht. Im Schienengüterverkehr liegen diese rund 6 % höher als im Vorjahr, im SPNV um 3 % höher und im SPFV sinken sie sogar um rund 1 %.[59] Die staatliche Förderung der Trassenpreise wird aktuell noch konkretisiert, zudem wird an einer grundlegenden Reform des Trassenpreissystems gearbeitet. Grundsätzlich schlägt sich eine Erhöhung der Trassenpreise in einer Erhöhung der Gesamtkosten im SPFV, SPNV und SGV nieder. Für den SGV wird für 2026 davon ausgegangen, dass die geplante Förderung die erfolgte Erhöhung nahezu kompensieren könnte. Während im SPFV mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 die Deutsche Bahn auf eine Erhöhung der Ticketpreise weitgehend verzichtet hat, kommt es im SPNV aufgrund der o. g. Verteuerung des Deutschlandtickets sowie durch Preiserhöhungen in mehreren regionalen Verkehrsverbünden zu einer Erhöhung der Nutzerkosten. Inwieweit sich die Nutzerkosten in den drei Segmenten auch ab 2027 (bzw. im Personenverkehr ab Fahrplanwechsel im Dezember 2026) erhöhen werden, ist jedoch schwer einzuschätzen, solange noch nicht absehbar ist, ob die anhängigen Klagen gegen das TPS 2025 erfolgreich sein werden. Zudem kann nicht abgeschätzt werden, ob und in welcher Form und Höhe mögliche Förderungen durch das BMV die Trassenpreiserhöhungen ab 2027 im SGV dämpfen werden, zumal eine grundsätzliche Reform des Trassenpreissystems von Verbänden gewünscht und vom BMV angekündigt ist.[60] Zuletzt bleibt anzumerken, dass insbesondere im SPFV der DB AG die Preisgestaltung sehr differenziert ist und somit der Effekt der Trassenpreiserhöhung auf das Preisniveau der Fernverkehrstickets ähnlich schwer vorherzusehen ist wie jener, der die Verlader im Schienengüterverkehr treffen wird. Um dennoch die verkehrlichen Wirkungen der Trassenpreiserhöhung für die Zieljahre prognostizieren zu können, wird ab 2027 von einer leichten jährlichen Erhöhung der Transportkosten im SGV und der Nutzerkosten im SPFV sowie auch im SPNV ausgegangen.

Die **Luftverkehrssteuer** wurde ab dem 1. Mai 2024 im Mittel um knapp 20 % erhöht. Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD ist vereinbart, dass luftverkehrsspezifische Steuern, Gebühren und Abgaben reduziert sowie die Erhöhung der Luftverkehrssteuer zurückgenommen werden

---

58 https://www.dvz.de/politik/detail/news/trassenpreise-steigen-schwaecher-als-befuerchtet.html vom 12.12.2025

59 https://www.dbinfrago.com/web/aktuelles/kund-inneninformationen/kund-inneninformationen/2025-KW50-TPS-2026-13700598

60 https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/gueterbahnen-warnen-vor-preisschock-bei-trassenpreisen-3762414?_sc=NjYyNjY5MCMxMTI3NzU%3D&utm_campaign=Newsletter-vr&utm_medium=Newsletter-vr&utm_source=Newsletter vom 28.01.2026

sollen.[61] Die entsprechende Absenkung der Luftverkehrssteuer ist zum 01.07.2026 geplant. Die Gebühren für An- und Abflüge sowie die Streckengebühren sind abhängig von der Anzahl der durchgeführten Flüge. Je mehr Flüge stattfinden, desto geringer wird der Anteil der anfallenden Gebühren pro Flug. Aufgrund steigender Passagierzahlen im Prognosezeitraum und der damit verbundenen steigenden Anzahl an Flügen wird davon ausgegangen, dass es zu weiteren Senkungen im Gebührenbereich kommen wird.

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

Im Bereich der **ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen** ist zunächst auf die Fahrverbote für bestimmte Diesel-Pkw einzugehen. Zum Jahresbeginn 2025 waren sie nur noch in drei deutschen Städten in Kraft, in anderen im Planungsstadium. In Berlin und Hamburg wurden die 2018 und 2019 eingeführten Fahrverbote aufgrund der deutlich verbesserten Luftqualität mittlerweile wieder aufgehoben. Bis auf Stuttgart erstrecken sich die (geplanten) Maßnahmen auf die Sperrung von einigen wenigen Straßen(-abschnitten). Sie haben wegen der Ausweichmöglichkeiten schon in der jeweiligen Stadt selbst keine messbaren Auswirkungen auf Verkehrsaufkommen und Fahrleistung, 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 %[62]) aber vernachlässigbar. Jedoch verliert dieses Thema wegen der klaren Fortschritte bei der Luftqualität und der immer mehr zunehmenden Bestandsdurchdringung mit neueren, emissionsärmeren sowie lokal emissionsfreien Fahrzeugen zunehmend an Bedeutung. Nichtsdestotrotz musste die Stadt München zum 1. Februar 2023 ein Dieselfahrverbot (für Euro-4-Pkw und schlechter) im inneren Teil des Stadtgebiets einführen.[63] Angesichts der zahlreichen Ausnahmegenehmigungen (Anwohner, Lieferverkehr u. a.) und der dadurch teilweise ausgelösten Umwegverkehre entsteht auch aus dieser Maßnahme kein bundesweit messbarer dämpfender Effekt.

Im Bereich der **Verkehrsinfrastruktur** wurde die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm im Dezember 2022 eröffnet. Die vollständige Reisezeitverkürzung um rund eine halbe Stunde kann allerdings erst zusammen mit der Fertigstellung von Stuttgart 21 realisiert werden, was nach derzeitigem Stand erst nach Ende des Prognosehorizonts 2029 der Fall sein wird.[64] Somit wird von der Neubaustrecke erst in den Jahren nach 2029 eine nennenswerte Wirkung ausgehen. Im Jahr 2024

---

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

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

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

64 https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/stuttgart21-eroeffnung-wohl-erst-2030-100.html?at_medium=social&at_campaign=info%40swr.de&at_source=webshare vom 26.02.2026

startete die Deutsche Bahn AG mit der Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt/Main und Mannheim ihr Programm zur Generalsanierung 40 wichtiger Streckenabschnitte bis voraussichtlich 2036. Diese Generalsanierung beinhaltet neben einer Erneuerung der Infrastruktur auch die Modernisierung von Bahnhöfen sowie die Digitalisierung von Streckenabschnitten und bedeutet meist mehrmonatige Sperrungen der jeweiligen Korridore. Im Jahr 2025 wurden die Generalsanierungen der Strecken Hamburg – Berlin und Emmerich – Oberhausen durchgeführt, für 2026 sind Hagen – Wuppertal – Köln, Nürnberg – Regensburg, Obertraubling – Passau und Troisdorf – Wiesbaden geplant. Im Folgejahr ist dann die Sanierung der Strecken Rosenheim – Salzburg, Lehrte – Berlin, Bremerhaven – Bremen und Fulda – Hanau vorgesehen. Die Sanierung der Korridore Köln – Koblenz – Mainz, München – Rosenheim, Hagen – Unna – Hamm sowie Lübeck – Hamburg ist für das Jahr 2028 vorgesehen, jene der Korridore Hamburg – Hannover, Würzburg – Ansbach – Treuchtlingen, Forbach – Ludwigshafen sowie Aachen – Köln für das Jahr 2029. Insgesamt erstrecken sich die geplanten Modernisierungen der Korridore im sogenannten Hochleistungsnetz bis 2036 [65] Auf die Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr wird in Abschnitt 3.2.3 eingegangen, auf jene auf die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr in Abschnitt 4.4.

Ebenso zum Bereich Verkehrsinfrastruktur gehört die Inbetriebnahme des zweiten LNG-Terminals in Wilhelmshaven Ende Mai 2025, im Zuge dessen die LNG-Importe spürbar zugenommen haben. Im Juni 2025 wurde mit 11,7 Mrd. kWh die bislang größte monatliche Einspeisemenge aus dem LNG-Terminal in das deutsche Gasnetz registriert. Die Einspeisemengen im zweiten Halbjahr blieben mit Ausnahme des Oktobers auf ähnlich hohem Niveau. [66] Somit lagen die Erdgas-Importe über deutsche LNG-Terminals mit 106 TWh im Jahr 2025 deutlich höher (+56 %) als 2024 (68 TWh). Die Entwicklung hat direkte Auswirkungen auf den Seeverkehr.

---

65 https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/bahn-und-bund-neue-reihenfolge-bei-korridor-sanierung-fuer-besseren-bahnverkehr-01/100153960.html vom 09.09.2025

66 BDEW. „Konjunktur und Energieverbrauch“ - 01/2026

3 Güterverkehr

3.1 Überblick

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

Im Jahr **2024** entwickelten sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in vielen Bereichen nicht besser als 2023, insbesondere das BIP und der Außenhandel. Die Bauwirtschaft verzeichnete erneut einen spürbaren Rückgang, ein verringertes Minus zeigten hingegen der Kohlesektor sowie der Mineralölproduktenabsatz. Die Rohstahlproduktion entwickelte sich deutlich besser als 2023 und wendete das Vorjahresminus sogar in ein Plus. Auch die energie- und transportintensive Chemieindustrie konnte zumindest einen Teil der zweistelligen Verluste der Vorjahre ausgleichen. Vor diesem Hintergrund verbuchte die gesamtmodale Güterverkehrsleistung im Jahr 2024 mit - 0,6 % nur ein leichtes Minus. Beim gesamtmodalen Transportaufkommen ist der Rückgang gegenüber Vorjahr mit 1,9 % deutlicher.

Das abgelaufene Jahr **2025** war insbesondere im Zuge der unvorhersehbaren US-Handelspolitik durch große Unsicherheiten geprägt. Zum Jahresende zeigte sich jedoch, dass sich zumindest das BIP mit einem sehr leichten Plus (+0,2 %) und der private Konsum (+1,4 %) über das Gesamtjahr besser entwickelten als im Jahresverlauf erwartet. Der Außenhandel war durch deutlich höhere Importe geprägt, während das Minus bei den Exporten zum Jahresende nicht so ausgeprägt war wie zwischenzeitlich befürchtet. Insgesamt war die gesamtwirtschaftliche Lage jedoch weiterhin schwierig. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist die Bauwirtschaft nochmals spürbar geschrumpft. Auch die Industrieproduktion war weiterhin im Minus. Im Kohlesektor hat sich der kräftige Rückgang der Vorjahre fortgesetzt, allerdings aufgrund von zeitweisen Sondereffekten bei der Stromerzeugung (wegen zu geringer Energiegewinnung aus Wind- und Wasserkraft im ersten Halbjahr 2025 stieg die Energieproduktion aus Kohlekraftwerken) deutlich abgeschwächt. Die Rohstahlproduktion drehte von einem klaren Plus im Vorjahr wieder in ein deutliches Minus, u. a. aufgrund der schwächelnden Produktion der Automobilindustrie, und auch die Chemieindustrie zeigte nach dem vorübergehenden Aufschwung im Vorjahr wieder einen Rückgang. Im Ölsektor stand einem sinkenden Absatz von Mineralölprodukten ein noch höheres Minus bei den Rohöleinfuhren gegenüber.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die im dominierenden Straßengüterverkehr überwiegend für die ersten drei Quartale, für die übrigen Verkehrsträger bis November zum Teil auch bis Dezember 2025 vorliegen, schätzen wir für das gesamtmodale Güterverkehrsaufkommen ein Minus von -0,4 % und für die Leistung von -1,5 %.

Während im **Straßengüterverkehr** im Jahr 2025 das Transportaufkommen mit -0,1 % nach drei Minusjahren annähernd stagnierte, zeigte sich bei der Transportleistung mit -0,9 % im vierten aufeinander folgenden Jahr ein Rückgang, der immerhin schwächer ausfiel als im Vorjahr. Die Gründe lagen in der weiterhin mäßigen gesamtwirtschaftlichen Lage sowie im Abschwung der Bauwirtschaft.

Beim **Eisenbahnverkehr** ist im abgelaufenen Jahr das Aufkommen um 2,8 % und die Leistung um 3,1 % gesunken, was die schwierige Lage im Schienengüterverkehr deutlich widerspiegelte. Neben ausbleibenden positiven Impulsen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung war der Schienengüterverkehr insbesondere durch Großbaustellen als auch weiterhin durch Zuverlässigkeits- und Qualitätsprobleme im Zuge der störanfälligen Infrastruktur belastet, die sich im zeitsensiblen Kombinierten Verkehr besonders stark auswirkten. Entsprechend verzeichnete der KV ebenfalls ein Minus von 2,0 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung). Neben dem Rückgang in der für den KV bedeutenden Güterabteilung der „Sonstigen Produkte“, verzeichneten auch die „Land- und Forstwirtschaftlichen Produkte“, „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ sowie „Metalle und Metallerzeugnisse“ deutliche Verluste. Diesen Rückgängen standen lediglich in zwei Güterabteilungen positive Entwicklungen gegenüber, nämlich bei den „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“, die im Schienengüterverkehr fast ausschließlich aus Mineralölprodukten bestehen sowie den „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ und hier ausschließlich bei den Mineralerzeugnissen.

Für das abgelaufene Jahr 2025 schätzen wir in der **Binnenschifffahrt** einen Rückgang von 1,7 % beim Aufkommen und 2,3 % bei der Leistung. Innerhalb der Güterbereiche entstand der für das Gesamtergebnis bedeutendste Effekt in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", was vor allem auf die schwache Baukonjunktur, aber auch auf die negative Entwicklung bei der Rohstahlproduktion zurückzuführen ist. Zudem verzeichneten „Kokerei- und Mineralölerzeugnissen“ sowie die „Chemischen Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ deutliche Rückgänge. Eine positive Entwicklung war im Jahr 2025 hingegen bei den Kohlebeförderungen zu beobachten, die entgegen dem langfristigen Abwärtstrend aufgrund von Sondereffekten bei der Stromerzeugung zunahmen. Außerdem verzeichneten die „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ ein deutliches Plus. Saldiert überwogen jedoch die negativen Effekte. Zudem ist der Kombinierte Verkehr der Binnenschifffahrt im abgelaufenen Jahr 2025 sowohl beim Aufkommen (-1,3 %) als auch bei der Leistung (-4,2 %) gesunken.

Bei den **Pipelinetransporten** haben sich im Jahr 2025 das Aufkommen um 3,0 % und die Leistung um 5,4 % gegenüber Vorjahr verringert. Dieser Rückgang stammt ausschließlich aus dem Binnenverkehr, während Aufkommen und Leistung im grenzüberschreitenden Empfang gegenüber Vorjahr stabil blieben. Die Raffinerieerzeugung ging ebenso wie die Rohöleinfuhr deutlich zurück, ebenso reduzierte sich der Absatz von Mineralölprodukten, wobei die Ausfuhren deutlich stärker zurückgingen als die Einfuhren.

Im **Luftfrachtverkehr** kam es im Jahr 2025 infolge der US-Zollpolitik zu Einmaleffekten. Wegen der Ankündigung von neuen Zollschranken füllten die Unternehmen ihre Lager auf. Des Weiteren stieg das Aufkommen von E-Commerce-Sendungen und die Weltwirtschaft erholte sich weiter. Dies alles führte zu einem Wachstum von 1,1 %. im Luftfrachtverkehr. Das Gesamtluftfrachtaufkommen im Jahr 2025 ist höher als das Gesamtluftfrachtaufkommen im Jahr 2019, welches in diesem Zusammenhang als Referenzjahr für die Zeit vor der Coronapandemie gilt. Auch wenn die Luftfracht in Deutschland mit etwas mehr als 4,8 Millionen t., die im Jahr 2025 an deutschen Flughäfen ein- und ausgeladen wurden, die Vor-Corona-Werte erreicht und der Flughafen Frankfurt (Deutschlands größter Frachtflughafen) seine Nummer Eins Position als Europas größter Cargo-Airport nach einem Jahr von Istanbul zurückerlangen konnte, wächst der Luftfrachtverkehr

anderswo noch stärker. Während in Deutschland die Luftfracht 2025 um 1,1 % zulegte, gab es europaweit ein Plus von 3,2 % im Vergleich zum Vorjahr.[67]

Obwohl im Jahr 2025 die erwartete Belebung des deutschen Außenhandels zumindest in Bezug auf die Exporte ausgeblieben ist, haben sich der **Seeverkehr** insgesamt sowie insbesondere der Containerverkehr sehr positiv entwickelt. Entsprechend verzeichnete die Güterabteilung „Sonstige Produkte“, in welcher der Containerverkehr weitgehend abgebildet wird, ebenfalls ein deutliches Plus. Die Entwicklung in den Güterabteilungen „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ und „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ war ebenfalls positiv. Bei den Massengütern ist der Umschlag von Kohle im Gegensatz zu den Vorjahren nicht mehr zurückgegangen, sondern leicht gestiegen, während Rohöl stark zurückging, Mit Inbetriebnahme des zweiten Flüssiggas-Terminals in Wilhelmshaven haben die Erdgas-Einfuhren deutlich zugenommen. Dennoch konnten die Zuwächse bei Erdgas und Kohle die Rückgänge beim Rohöl nicht ausgleichen, so dass die gesamte Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ insgesamt ein Minus für 2025 aufwies. Saldiert überwogen beim Seeverkehr 2025 dennoch die Zunahmen, und zwar deutlich. Für den Gesamtumschlag ergab sich ein Anstieg um 3,6 **%** bzw. 10 Mio. t.

Die Aussichten für das Jahr **2026** sind, sofern sich der Iran-Krieg nicht über einen längeren Zeitraum ausdehnt oder weiter eskaliert, etwas günstiger als im abgelaufenen Jahr, wenn auch in der langjährigen Betrachtung immer noch unterdurchschnittlich. Die deutsche Wirtschaft wird mit 1,0 % moderat wachsen. Für den Außenhandel wird ebenfalls wieder ein Plus erwartet, und zwar ein leichtes bei den Exporten und ein stärkeres bei den Importen. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sollte die Bauproduktion wieder deutlich anziehen. Das ausgeprägte Minus in der Rohstahlproduktion sollte sich zumindest abschwächen, im Kohlesektor hingegen wieder verstärken. 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 Plus von 0,7 % und bei der Leistung eine etwas geringere Zunahme um 0,2 %.

Für das laufende Jahr 2026 ist beim **Straßengüterverkehr** trotz aktuell stark gestiegener Dieselpreise davon auszugehen, dass dieser zum größten Teil von den eben genannten gesamt- und branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren beeinflusst wird. Sowohl das BIP als auch der für den Lkw-Verkehr besonders bedeutende Außenhandel werden moderat steigen. Die für den Lkw-Verkehr noch wichtigere Bauwirtschaft sollte wieder deutlich anziehen. Letzteres wird dann auch für den (gesamten) Straßengüterverkehr zutreffen, für dessen Aufkommen und Leistung wir jeweils ein Plus von rund 1 % prognostizieren.

Im laufenden Jahr 2026 werden sich die schwierigen Rahmenbedingungen im **Schienengüterverkehr**, also Mängel bei der Infrastruktur sowie Umleitungen wegen Großbaustellen fortsetzen, und dem Schienengüterverkehr insgesamt sowie dem KV weiter zusetzen. Trotz positiver Impulse aus gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklungen, die unter den erwähnten geopolitischen Risiken stehen, und hier insbesondere der anziehenden Baukonjunktur und des wachsenden Außenhandels, erwarten wir für den Schienengüterverkehr insgesamt ein Minus von 0,9 % beim Aufkommen und 2,2 % bei der Leistung. Für den KV und die entsprechende Güterabteilung der „Sonstigen Produkte“ erwarten wir einen etwas geringeren Rückgang als im Vorjahr. Positiv entwickelt sich aufgrund der sich erholenden Baubranche die Abteilung „Erze, Steine und Erden,

---

67 Siehe DVZ: „Frankfurt übernimmt Spitzenplatz bei europäischem Frachtverkehr“, vom 10.02.2026, unter: https://www.dvz.de/unternehmen/luft/detail/news/flughafen-frankfurt-zurueck-auf-platz-1-in-europa.html, abgerufen am 16.02.2026

sonstige Bergbauerzeugnisse" sowie die „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ und hier insbesondere die für die Bauindustrie relevanten Mineralerzeugnisse. Dem stehen jedoch erhebliche Rückgänge bei den aufgrund der schwächelnden Stahlindustrie weiter rückläufigen „Metallen und Metallerzeugnissen“ sowie „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ entgegen. Zudem wird auch bei den Kohlebeförderungen wieder ein höheres ein Minus entstehen. Für den gesamten Schienengüterverkehr ergibt sich aus alledem eine Abnahme der Beförderungsmenge um 2,9 Mio. t bzw. bei der Leistung um 2,8 Mrd. tkm.

Im laufenden Jahr 2026 ist in der **Binnenschifffahrt** nach dem Ausnahmejahr 2025 für die Kohletransporte wieder mit einem weiteren deutlichen Rückgang zu rechnen. Ein gegenläufiger Effekt entsteht innerhalb der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse": die Transporte von Baumaterialien nehmen durch die anziehende Baukonjunktur wieder zu, können aber die Rückgänge bei den Erzen aufgrund der weiter rückläufigen Stahlproduktion nicht ausgleichen. Deshalb ist hier weiterhin ein Minus zu erwarten. Der KV sollte sich wieder erholen und zumindest beim Aufkommen ein sehr leichtes Plus verzeichnen (+0,2 %). Insgesamt erwarten wir für die Binnenschifffahrt im laufenden Jahr ein Minus von 2,0 % beim Aufkommen und von 1,5 % bei der Leistung.

Was die **Pipelines** angeht, rechnen wir im laufenden Jahr **2026** beim Mineralölproduktenabsatz mit einem erneuten leichten Rückgang. Für die Aus- und die Einfuhren haben wir eine Konstanz angenommen. Unter dieser Voraussetzung ergibt sich für die Raffinerieproduktion und für die Rohöleinfuhr die gleiche Abnahme wie für den Inlandsabsatz und folglich auch für den Pipelinedurchsatz (-1 %). Die Leistung sinkt in gleichem Maße (-1 %).

Für das laufende Jahr 2026 (und jeweils bis 2029) wird im **Luftverkehr** weiterhin von einem geringen Wachstum von 1,9 % bzw. 2,0 % ausgegangen. Die Weltwirtschaft erholt sich nur langsam und es liegen einige limitierende geopolitische Risiken, wie unter anderem die US-Zollpolitik und der Krieg in der Ukraine vor. Des Weiteren liegen einige wirtschaftliche Faktoren, wie unter anderem die steigenden Kosten für Treibstoff und die teilweise höheren Standortkosten wie z. B. die Luftverkehrssteuer, welche nicht in allen EU-Ländern erhoben wird, vor. Geplant ist, dass die Luftverkehrssteuer im Sommer 2026 gesenkt werden soll.

Im laufenden Jahr 2026 sollte sich der deutsche Außenhandel erholen und sowohl die Exporte zumindest leicht als auch die Importe wachsen, was sich insbesondere positiv auf den Containerverkehr auswirken sollte. Allerdings wird der internationale **Seeverkehr** seit Beginn des Iran-Kriegs durch die Blockade der Seestraße von Hormus direkt beeinträchtigt. Je nachdem wie lange der Krieg anhält und die Straße von Hormus sowie das Rote Meer nicht gefahrlos befahren werden können, wird sich dies auch in den Ergebnissen des deutschen Seeverkehrs zeigen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Prognose (Mitte März 2026) rechnen wir bereits mit einem gedämpften Jahresergebnis für den Seeverkehr 2026, selbst wenn Krieg und Seeblockaden in wenigen Wochen vorbei sein sollten und sich Außenhandel sowie die deutsche Wirtschaft so entwickeln wie in den Rahmenbedingungen beschrieben. Grundsätzlich sollte von dieser Belebung des Außenhandels der Containerverkehr angeregt werden, allerdings wird das Wachstum schwächer ausfallen als im abgelaufenen Jahr. Für die Abteilungen „Maschinen, langlebige Konsumgüter“ erwarten wir ebenfalls ein Plus ebenso bei den „Sekundärrohstoffen, Abfällen“, wenn auch in beiden Abteilungen jeweils nicht so ausgeprägt wie im Vorjahr. Bei den Massengütern ist wieder mit Bremseffekten im Kohlesektor zu rechnen, die das Plus beim Erdgas mehr als aufheben. Da wir bei den Rohöleinfuhren ein Minus annehmen, das durch den Iran-Krieg noch zusätzlich verstärkt wird, verzeichnet die gesamte Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ einen Rückgang. Weitere Rückgänge kommen aus den Abteilungen „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“, „Erze, Steine, Erden“ und „Metallen und Metallerzeugnissen“. Saldiert ergibt sich für den Gesamtumschlag ein

leichtes Wachstum (+0,5 %), das auch aufgrund des Iran-Kriegs deutlich niedriger liegt als im vergangenen Jahr.

Im **mittelfristigen Prognosezeitraum** bis zum Jahr **2029** werden die Veränderungsraten der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten auf ähnlichem Niveau verbleiben wie für das laufende Jahr erwartet. Für das BIP wird weiterhin ein Wachstum um 1,0 % p. a. und für den Außenhandel bei gleichbleibendem Wachstum der Importe eine höhere Dynamik bei den Exporten angenommen. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist für die Bauproduktion weiterhin mit einem spürbaren Plus zu rechnen. Die Industrieproduktion wird sich ab 2027 erholen und zumindest leicht steigen, während die Rohstahlerzeugung zumindest eine Stagnation erreichen wird. Lediglich der Steinkohleabsatz wird auch mittelfristig weiter kräftig sinken.

Unter diesen Voraussetzungen wird das gesamtmodale Transportaufkommen ebenso wie die Leistung in den Jahren 2027 bis 2029 ein Wachstum verbuchen, das wir mit jeweils 0,9 % p. a. prognostizieren.

Beim **Straßengüterverkehr** wird sich neben den gesamtwirtschaftlichen Einflüssen auch die steigende Bauproduktion auswirken. Daher prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum für den Lkw-Verkehr einen ähnlichen Anstieg wie im laufenden Jahr und quantifizieren das mit jeweils 1,1 % p. a. beim Aufkommen und der Leistung. Das Vorkrisenniveau des Aufkommens wird im Jahr 2029 immer noch deutlich verfehlt (-7 %), das der Leistung hingegen nur noch leicht (-1,5 %).

Beim **Eisenbahnverkehr** werden sich in den Jahren 2027 bis 2029 die meisten Leitdaten ähnlich oder etwas günstiger entwickeln als für das laufende Jahr. Die wachstumsstarken, mehr von der Gesamtwirtschaft abhängigen Segmente werden von der weiterhin leicht positiven Entwicklung des BIP und des weiter wachsenden deutschen Außenhandels etwas stärker angetrieben als im laufenden Jahr. Zudem gehen wir davon aus, dass sich die o. a. Qualitätsprobleme zumindest abschwächen, auch wenn die Baustellensituation weiterhin dämpfend wirkt. Mittelfristig erwarten wir für den Schienengüterverkehr insgesamt wieder ein leichtes Plus von 0,5 % p. a. beim Aufkommen und 1,1 % p. a. bei der Leistung. Im Kombinierten Verkehr schätzen wir das Wachstum mit 1,8 % beim Aufkommen und 1,9 % bei der Leistung höher ein. Im gleichen Ausmaß steigen die „Sonstigen Produkte“, die somit den weitaus größten Beitrag zum Gesamtergebnis liefern. Weitere expansive Effekte erwarten wir in den Abteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" sowie „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“, in denen sich die anspringende Baukonjunktur auswirken sollte, sowie in letzterer zusätzlich die Chemieproduktion, die sich ebenfalls ab 2027 erholen sollte. Der bei weitem stärkste Bremseffekt entsteht bei den Kohlebeförderungen. Saldiert überwiegen jedoch die Gewinne.

Bei der **Binnenschifffahrt** ist im mittelfristigen Prognosezeitraum bis 2029 für die Kohletransporte mit einem weiteren deutlichen Rückgang zu rechnen. Die absoluten Mengenverluste liegen in den diesen drei Jahren bei insgesamt 10,0 Mio. t. In der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" sollten die Transporte von der expandierenden Baukonjunktur und auch der sich stabilisierenden Stahlproduktion profitieren, weshalb ein leichtes Plus zu erwarten ist, welches das Minus aus der Kohle bei weitem nicht ausgleichen kann. Die Aussichten für den KV entsprechen jenen des laufenden Jahres: hier erwarten wir beim Aufkommen weiterhin ein sehr leichtes Plus (+0,2 % p. a.) und bei der Leistung ein Minus (-0,5 % p. a.). Insgesamt resultiert aus alledem ein Minus von 1,8 % p. a. (Aufkommen) bzw. 0,9 % p. a. (Leistung). Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau 2019 im Jahr 2029 um rund 23 % bzw. 20 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2029 aller Güterverkehrsträger dar.

Für die Entwicklung in den Jahren von 2027 bis 2029 rechnen wir mit einem etwas abgeschwächten Minus beim Mineralölproduktenabsatz (-0,7 % p. a.) sowie bei Rohöleinfuhr und Raffinerieproduktion. Dies sollte dann auch für den **Pipelinedurchsatz** und die Leistung gelten (beide - 0,7 % p. a.).

Beim **Luftfrachtverkehr** wird im Zeitraum 2027 bis 2029 aus den gleichen Gründen wie 2026 von einem geringen Wachstum von 2,0 % p. a. (Aufkommen) bzw. 1,9 % p. a. (Leistung) ausgegangen. Damit steigt bis 2029 der Abstand zum Vorkrisenniveau von 2019 auf gut 9 % (Aufkommen).

In Bezug auf den **Seeverkehr** wird in den Jahren von 2027 bis 2029 für den deutschen Außenhandel insgesamt eine höhere Dynamik erwartet als für 2026, da neben den weiterhin steigenden Importen auch die Exporte wieder deutlicher wachsen. Deshalb wird der Containerverkehr wieder an Dynamik gewinnen. Positiv entwickeln sich wegen der anspringenden Baukonjunktur und der sich langsam erholenden Stahlindustrie auch die „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“. In der Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ ist aggregiert mit einer konstanten Entwicklung zu rechnen. Schließlich wird der Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen seinen fallenden Trend fortsetzen. Diese dämpfenden Effekte gleichen nur einen Teil des Wachstums des Containerverkehrs aus, so dass für den Gesamtumschlag insgesamt ein Anstieg in Höhe von 1,6 % p. a. verbleibt. Damit wird das Vorkrisenniveau des Jahres 2019 (290 Mio. t) im Jahr 2029 erstmals wieder erreicht.

3.2 Güterverkehr nach Verkehrsträgern

3.2.1 Gesamter Güterverkehr

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

Im Jahr **2024** entwickelten sich die gesamtwirtschaftlichen Leitdaten in vielen Bereichen nicht besser als 2023, insbesondere das BIP (-0,2 %) und der Außenhandel (Exporte -1,8 %; Importe - 0,7 %) blieben im Minus. Die Bauwirtschaft verzeichnete erneut einen spürbaren Rückgang (knapp -3 %). Im Kohlesektor setzte sich der Rückgang ebenfalls fort, jedoch in abgeschwächter Form (-10 % nach -25 %). Die Rohstahlproduktion entwickelte sich dagegen deutlich besser als 2023 und wendete das Vorjahresminus (-4 %) in ein Plus (+5 %). Ein verringertes Minus wird auch für den Mineralölproduktenabsatz verzeichnet (-0,5 % nach -5,2 %). Auch die energie- und transportintensive Chemieindustrie konnte zumindest einen Teil der zweistelligen Verluste der Vorjahre ausgleichen. Vor diesem Hintergrund verbuchte die gesamtmodale Güterverkehrsleistung im Jahr 2024 mit - 0,6 % ein leichtes Minus. Beim gesamtmodalen Transportaufkommen ist der Rückgang gegenüber Vorjahr mit 1,9 % deutlicher. Der Unterschied ist zum Teil auf den Rückgang in Güterbereichen mit klar unterdurchschnittlicher Transportweite (Baustoffe) zurückzuführen; zum Teil ist aber auch die Transportweite selbst in einigen Segmenten gestiegen.

Das abgelaufene Jahr **2025** war insbesondere durch die unvorhersehbare US-Handelspolitik durch große Unsicherheiten geprägt. Während die Aussichten für die deutsche Wirtschaft zu Jahresbeginn noch leicht positiv waren, was die Entwicklung des BIP, des privaten Konsums, der Ausrüstungsinvestitionen sowie des Außenhandels anging, wurden die Erwartungen mit den Entwicklungen der US-Zollpolitik im Sommer nach unten gesetzt. Zum Jahresende zeigte sich jedoch, dass sich zumindest BIP und privater Konsum über das Gesamtjahr besser entwickelten als im Jahresverlauf erwartet. Der Außenhandel war durch deutlich höhere Importe geprägt, während das Minus bei den Exporten zum Jahresende nicht so ausgeprägt war wie zwischenzeitlich befürchtet. Die Ausrüstungsinvestitionen blieben jedoch aufgrund der Unsicherheiten deutlich stärker im Minus als angenommen.

Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist die Bauwirtschaft entgegen den Erwartungen zu Jahresbeginn 2025 nochmals spürbar geschrumpft, und zwar in einem ähnlichen Ausmaß wie im Vorjahr (jeweils knapp -3 %). Auch die Industrieproduktion war weiterhin im Minus (-1,6 %), Im Kohlesektor hat sich der kräftige Rückgang der Vorjahre fortgesetzt, allerdings aufgrund von Sondereffekten bei der Stromerzeugung deutlich abgeschwächt (2025: -2 % nach -10 % und - 25 % in den beiden Vorjahren). Die Rohstahlproduktion drehte jedoch von einem klaren Plus im Vorjahr (+5 %) wieder in ein deutliches Minus (-8 %). Auch die nicht nur energie-, sondern auch transportintensive Chemieindustrie zeigte nach dem vorübergehenden Aufschwung im Vorjahr (+3 %) wieder einen Rückgang in ähnlicher Höhe (-3,4 %). Im Ölsektor stand einem sinkenden Absatz von Mineralölprodukten (-2 %) (vgl. Abschn. 2.4) ein noch höheres Minus bei den Rohöleinfuhren (-4 %) gegenüber.

Vor diesem Hintergrund der wichtigsten Leitdaten (BIP, Außenhandel, Bau) und in Anbetracht der derzeit verfügbaren Daten, die mehrheitlich für die ersten neun bis elf Monate vorliegen, schätzen wir für das gesamtmodale Gütertransportaufkommen des gesamten Jahres 2025 ein Minus von 0,4 % und für die Leistung ein Minus von 1,5 %. Dabei ist der Rückgang beim Aufkommen weniger stark ausgeprägt als bei der Leistung, was in den Vorjahren genau umgekehrt war. Insgesamt gab es trotz etwas besserer gesamtwirtschaftlicher Lage keine wirkliche Verbesserung gegenüber Vorjahr. Dies ist mit dem weiterhin deutlichen Minus in der Bau- sowie der Industrieproduktion, dem deutlich stärkeren Rückgang in der Stahlproduktion und der jetzt wieder im Minus befindlichen Chemieproduktion zu erklären. Lediglich der Steinkohleabsatz verzeichnet einen deutlich abgeschwächten Rückgang gegenüber Vorjahr.

Das Aufkommen sank in absoluten Zahlen um 18 Mio. t. Innerhalb der **Güterbereiche** entstanden – 19 Mio. t allein bei „Erze, Steine und Erden, sonstigen Bergbauerzeugnisse“ (- 2,2 %). Sie wurden nochmals von der Baukonjunktur sowie bzgl. der Erztransporte durch die eingebrochene Rohstahlproduktion gedrückt. Das Minus in der Abteilung „Metalle und Metallerzeugnisse“ schlug mit 7 Mio. t zu Buche. Hier wirkte sich der Rückgang der deutschen Stahlproduktion aus. Schließlich entstand auch in der Abteilung „Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei“ ein im Gesamtergebnis spürbarer Rückgang (-6 Mio. t), was vor allem an reduzierten Holz- sowie Getreidetransporten lag, wie auch bei „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ (- 4 Mio. t), der die verhaltene konjunkturelle Lage bei gleichzeitig langfristigem Abwärtstrend wiederspiegelt, sowie in der seit mehreren Jahren rückläufigen Abteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ (- 5 Mio. t). Die grundsätzlich wachstumsstarken Transporte der „Sonstigen Produkte“ stiegen hingegen wieder (+1,3 %) und steuerten den größten Wachstumsbeitrag (10 Mio. t) bei. Zudem verzeichnete die Güterabteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ ein Plus von 8 Mio. t, welches jedoch ausschließlich aus den Mineralerzeugnissen kam. Die Veränderungen der anderen Güterabteilungen spielten im Jahr 2025 eher untergeordnete Rollen. Die im abgelaufenen Jahr geringe Dynamik der deutschen Exporte schlug sich in einem deutlichen Minus beim grenzüberschreitenden Versand nieder (-4,3 %, Aufkommen), während der Rückgang im Binnenverkehr etwas schwächer war (-0,1 %, Aufkommen).

Der aus derzeitiger Sicht zu schätzende Verlauf im Jahr 2025 liegt beim Aufkommen (- 0,4 %) genau, bei der Leistung (-1,5 %) jedoch unter unserer **Winterprognose vom März 2025** (-0,4 % bzw. +0,3 %). Bei diesem Vergleich kommen die o. a. Ausführungen gleichermaßen zum Tragen: insbesondere die Bau- und die Rohstahlproduktion haben sich deutlich schlechter entwickelt als zu Jahresbeginn 2025 erwartet. In der **Sommerprognose 2025** waren wir mit einem Rückgang von -1,3 % beim Aufkommen und -1,5 % bei der Leistung aufgrund der damals gegenüber Jahresanfang abgesenkten gesamtwirtschaftlichen Erwartungen beim Aufkommen zu pessimistisch, während wir den Rückgang der Leistung genau getroffen haben.

Die Aussichten für das Jahr **2026** sind, sofern sich der Iran-Krieg nicht über einen längeren Zeitraum ausdehnt oder weiter eskaliert, etwas günstiger als im abgelaufenen Jahr, wenn auch in der langjährigen Betrachtung immer noch unterdurchschnittlich. Die deutsche Wirtschaft wird nach gegenwärtiger Einschätzung und unter den genannten geopolitischen Risiken mit 1,0 % moderat wachsen. Für den Außenhandel wird ebenfalls wieder ein Plus erwartet, und zwar ein leichtes bei den Exporten (+0,8 %) und ein stärkeres bei den Importen (+2,1 %). Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren sollte die Bauproduktion – nach vier Jahren Schrumpfung – wieder deutlich anziehen (+3,0 %). Das ausgeprägte Minus in der Rohstahlproduktion sollte sich zumindest abschwächen (-4,2 %). Im Kohlesektor wird sich der im Vorjahr abgeschwächte Rückgang wieder verstärken (-10,7 %). 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 (2019/2006: 2,2 % p. a., Leistung) erreichen. Konkret

prognostizieren wir beim Aufkommen ein Plus von 0,7 % und bei der Leistung eine etwas geringere Zunahme um 0,2 %. Die Divergenz der beiden Veränderungsraten bzw. die darin zum Ausdruck kommende Abnahme der gesamtmodalen Transportweite entsteht durch das geringere Gewicht der jetzt wieder steigenden Baustofftransporte bei der Leistung. Allerdings nimmt diese gesamtmodale Transportweite nicht mehr so stark ab wie im abgelaufenen Jahr 2025.

Innerhalb der **Güterbereiche** leistet die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden…“ mit einem absoluten Plus von 24 Mio. t den größten Beitrag in Bezug auf das wachsende Aufkommen. Auch die „Chemischen Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ weisen eine Zunahme von 8 Mio. t auf, die jedoch wie schon 2025 nur aus den Mineralerzeugnissen kommen. Diese wachsen genau wie die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden...“ aufgrund der anspringenden Baukonjunktur. Auch die „Sonstigen Produkte“ steigen im laufenden Jahr mit einem Plus von 8 Mio. t weiter. Das größte (absolute) Minus mit 8 Mio. t kommt hingegen aus den „Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“. Hier verzeichnen die zugehörigen NST-Abteilungen 04 Nahrungs- und Genussmittel, 05 Textilien und Bekleidung, Leder und Lederwaren sowie 06 Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse seit mehr als 15 Jahren einen deutlichen Abwärtstrend, den wir auch zukünftig weiter fortschreiben. Auch die Abteilung “Kohle, Rohöl, Erdgas“ setzt mit 6 Mio. t weniger Aufkommen den Rückgang fort. Mit Belebung der deutschen Exporte wird im laufenden Jahr der grenzüberschreitende Versand wieder ein leichtes Plus verzeichnen (+0,7 %), die anspringende Baukonjunktur führt zu einem Zuwachs im Binnenverkehr (+0,9 %).

Im mittelfristigen Prognosezeitraum bis zum Jahr **2029** werden die Veränderungsraten der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten auf ähnlichem Niveau verbleiben wie für das laufende Jahr erwartet. Für das BIP wird weiterhin ein Wachstum um 1,0 % p. a. und für den Außenhandel bei gleichbleibendem Wachstum der Importe (2,1 % p. a.) eine höhere Dynamik bei den Exporten (1,9 % p. a.) angenommen. Von den branchenwirtschaftlichen Einflussfaktoren ist für die Bauproduktion weiterhin mit einem spürbaren Plus zu rechnen, wenn auch nicht mehr ganz so hoch wie für 2026 erwartet (2026: +3 %; 2027 bis 2029: +2,4 % p. a.). Die Industrieproduktion wird sich ab 2027 erholen und zumindest leicht steigen (+0,3 % p. a.), während die Rohstahlerzeugung nach dem deutlichen Minus im laufenden Jahr zumindest eine Stagnation erreichen wird. Lediglich der Steinkohleabsatz wird auch mittelfristig weiter kräftig sinken (-11 % p. a.).

Unter diesen Voraussetzungen wird das gesamtmodale Transportaufkommen in den Jahren 2027 bis 2029 wieder ein Wachstum verbuchen, das wir mit 0,9 % p, a, prognostizieren. Der deutliche Unterschied zum abgelaufenen Jahr 2025 ist auf die erwartete klare Verbesserung der Baukonjunktur zurückzuführen. Damit wird bis zum Ende des Prognosehorizonts 2029 der kräftige Rückgang der Jahre 2023 (-6 %) und 2024 (-2 %) ausgeglichen. Das Vorkrisenniveau von 2019 wird aber auch 2029 noch weit verfehlt (-8 %).

In den Jahren 2027 bis 2029 werden insbesondere die von der dann prosperierenden Baukonjunktur betroffenen **Güterbereiche** „Erze, Steine und Erden …“ (insgesamt 63 Mio. t) und besonders die Mineralerzeugnisse aus der Abteilung „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ (20 Mio. t) sowie die „Sonstigen Produkte“ (42 Mio. t) zur Gesamtentwicklung beitragen. Spürbare Rückgänge entstehen bei den Konsumgütern zum kurzfristigen Verbrauch (-24 Mio. t, -1,6 % p. a.) und vor allem durch die rückläufigen Kohletransporte in der Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ (-18 Mio. t, -5,02 % p. a.). In allen anderen Abteilungen zeichnen sich weitaus geringere Veränderungen ab. Die bessere Baukonjunktur zeigt sich mittelfristig auch in den positiven Wachstumsraten des Binnenverkehrs (+0,9 % p. a.), die Belebung der deutschen Exporte zeigt sich im weiter steigenden grenzüberschreitenden Versand (+1,0 p. a.). Zudem wächst in den Jahren 2027 bis 2029 auch der Durchgangsverkehr überproportional (+1,7 % p. a.). Lediglich der grenzüberschreitende Empfang wird stagnieren (+0,1 % p. a.).

Tabelle G - 1 Transportaufkommen und Transportleistung nach Verkehrsträgern

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %				
							p.a.				Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Transportaufkommen											
Straßenverkehr	3758,7	3420,5	3340,3	3338,4	3374,3	3484,1	-2,3	-0,1	1,1	1,1	-7,3
Eisenbahnverkehr	390,8	366,9	362,3	352,1	349,1	354,3	-1,3	-2,8	-0,9	0,5	-9,3
Binnenschifffahrt	205,1	171,7	173,8	170,9	167,5	158,7	1,2	-1,7	-2,0	-1,8	-22,6
Rohrleitungen	85,1	76,3	83,6	81,1	80,3	78,6	9,5	-3,0	-1,0	-0,7	-7,7
Luftfracht	4,8	4,7	4,8	4,8	4,9	5,2	2,1	1,1	1,9	2,0	9,4
Insgesamt	**4444,4**	**4040,2**	**3964,8**	**3947,3**	**3976,1**	**4080,9**	**-1,9**	**-0,4**	**0,7**	**0,9**	**-8,2**
Seeverkehr	290,2	263,3	269,8	279,6	281,0	294,3	2,5	3,6	0,5	1,6	1,4
darunter: Kombinierter V.											
- Eisenbahnverkehr	106,3	105,6	108,6	106,5	105,9	111,9	2,9	-2,0	-0,5	1,8	5,3
- Binnenschifffahrt	21,2	16,2	16,7	16,5	16,5	16,6	3,3	-1,3	0,2	0,2	-21,7
- Zusammen	127,5	121,8	125,4	123,0	122,5	128,6	2,9	-1,9	-0,4	1,6	0,8
Transportleistung[1)]											
Straßenverkehr	498,6	480,7	474,6	470,5	475,2	491,4	-1,3	-0,9	1,0	1,1	-1,5
Eisenbahnverkehr	138,2	134,4	133,3	129,1	126,3	130,7	-0,9	-3,1	-2,2	1,1	-5,5
Binnenschifffahrt	50,9	41,5	43,4	42,4	41,8	40,7	4,7	-2,3	-1,5	-0,9	-20,2
Rohrleitungen	17,6	17,3	18,4	17,4	17,2	16,9	6,2	-5,4	-1,0	-0,7	-4,5
Luftfracht	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	2,0	-2,3	1,9	1,9	2,8
Insgesamt	**707,0**	**675,5**	**671,2**	**661,0**	**662,1**	**681,1**	**-0,6**	**-1,5**	**0,2**	**0,9**	**-3,7**
darunter: Kombinierter V.											
- Eisenbahnverkehr	55,7	56,1	59,1	58,1	57,7	61,0	5,4	-1,7	-0,7	1,9	9,5
- Binnenschifffahrt	5,8	4,6	4,8	4,6	4,5	4,5	4,0	-4,2	-0,5	-0,5	-23,1
- Zusammen	61,5	60,6	63,8	62,6	62,2	65,5	5,3	-1,9	-0,7	1,7	6,4

1) Innerhalb Deutschlands

2) Einschl. Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

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

4) Nur Rohölleitungen

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

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

3.2.2 Straßengüterverkehr

Der Lkw-Verkehr der deutschen und der ausländischen Unternehmen wird statistisch auf unterschiedlichen Wegen erfasst. Der erstgenannte wird vom Kraftfahrt-Bundesamt, der letztgenannte vom Herkunftsland des Zugfahrzeugs erhoben. Die Daten für deren Verkehr in Deutschland werden von Eurostat zusammengestellt und vom KBA publiziert sowie anschließend vom DLR (früher vom DIW) um die fehlenden Fahrzeuge aus den Nicht-EU-Ländern ergänzt. Gemäß diesem Erhebungssystem (vgl. auch Abschn. 3.3) nahm der gesamte Lkw-Verkehr im ersten Pandemiejahr 2020 um 2,7 % (Aufkommen) bzw. um 2,3 % (Leistung) ab.[68] 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 Folgejahr 2024 wurde dieser Rückgang zumindest gebremst, so dass das Minus für den gesamten Lkw-Verkehr bei 2,3 % (Aufkommen) bzw. 1,3 % (Leistung) lag. Der Abschwung in der Bauwirtschaft lag zwar in ähnlicher Größenordnung wie im Vorjahr, aber das Minus im Außenhandel und im BIP war nicht mehr so ausgeprägt.

Im Jahr **2025** ist der Verkehr der **deutschen** Lkw in den ersten drei Quartalen, die zum aktuellen Zeitpunkt vorliegen, gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei der Leistung mit -1,8 % (tkm) erneut gesunken, während das Aufkommen mit -0,1 % (t) nur marginal unter Vorjahr liegt. Das Aufkommen ging dabei vornehmlich im Fernverkehr zurück, während Nah- und Regionalverkehr jeweils ein leichtes Plus verzeichnen konnten. Die Baustofftransporte verdienen hier eine besondere Erwähnung: die Güterabteilung „Erze, Steine und Erden…“ ist in den ersten drei Quartalen in ähnlichem Ausmaß zurückgegangen wie die Bauproduktion insgesamt, während die Mineralerzeugnisse deutlich gestiegen sind. In beiden Güterabteilungen dominiert der Nahverkehr.

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) lag nach dem dritten Quartal bei -1,5 %, also bei einem etwas weniger ausgeprägten Minus als bei der Transportleistung. Da bei der mautpflichten Fahrleistung die beiden Folgemonate nochmals einen Rückgang gegenüber Vorjahreszeitraum verzeichneten, der Dezember hingegen ein deutliches Plus, schätzen wir für die deutschen Fahrzeuge das Minus bei der Transportleistung auf -1,8 % für das Gesamtjahr 2025 und beim Aufkommen auf - 0,1 %.

Für den Verkehr der **ausländischen** Lkw im Jahr 2025 liegen die nur jährlich erstellten Veröffentlichungen des KBA auf Basis von Eurostat-Daten noch nicht vor. Zentraler Indikator hierfür ist daher deren Fahrleistung auf den mautpflichtigen Bundesfernstraßen. Diese stieg im Gesamtjahr 2025 leicht um 0,2 % und liegt somit wieder über der Entwicklung der deutschen Lkw. Für die Transportleistung und auch das Aufkommen der ausländischen Fahrzeuge nehmen wir vorläufig eine Entwicklung in annähernd dieser Höhe an, d. h. ein leichtes Plus bei der Leistung (+0,3 %) sowie beim Aufkommen (+0,1 %).

Damit ergibt sich für den **gesamten Straßengüterverkehr** im Jahr 2025 ein Minus um -0,1 % (Aufkommen) bzw. -0,9 % (Leistung). Zumindest die Leistung nahm somit im vierten aufeinander

---

[68] Innerhalb Deutschlands, d. h. ohne die Auslandsstrecken des grenzüberschreitenden Verkehrs.

folgenden Jahr ab, allerdings etwas schwächer als im Vorjahr, das Aufkommen verzeichnet nach drei Minusjahren zumindest eine weitgehend konstante Entwicklung gegenüber Vorjahr.

Die **Gründe** für den Rückgang wurden oben bei der Kommentierung der gesamtmodalen Entwicklung bereits beschrieben: während die Gesamtwirtschaft kaum mehr als stagniert, ist der Außenhandel im Jahresergebnis nur in Hinblick auf die Importe gestiegen, während die Exporte weiterhin etwas im Minus waren, wenn auch nicht mehr so stark wie im Vorjahr. Hinzu kommt die weiterhin ausgebliebene Erholung der Bauwirtschaft.

Für den Verlauf nach **Güterbereichen** gelten die Ausführungen zum gesamtmodalen Güterverkehr, von dem 85 % (Aufkommen) bzw. 71 % (Leistung, jeweils 2025) auf den Lkw-Verkehr entfallen, gleichermaßen, so dass auf eine Wiederholung verzichtet werden kann. Auf die Entwicklung in den beiden von der Bauwirtschaft abhängigen Güterabteilungen wurde bereits eingegangen.

Im Lkw-Verkehr liegt das jetzt zu schätzende Ergebnis für das Jahr 2025 beim Aufkommen nahe an, bei der Leistung jedoch deutlich **unter** unserer **Winterprognose** vom März 2025 (-0,3 % (t) bzw. +0,4 % (tkm)). Damals waren wir zwar einerseits von einer stagnierenden Bauwirtschaft ausgegangen, hatten aber auch einen wachsenden grenzüberschreitenden Verkehr mit entsprechender Zunahme bei Transporten über längere Distanzen gerechnet, was so nicht eingetreten ist. In der **Sommerprognose 2025** vom August, in der die gesamtwirtschaftlichen Erwartungen sowie jene für die Baukonjunktur deutlich nach unten korrigiert worden waren, hatten wir die Prognosen für Aufkommen und Leistung hingegen zu pessimistisch angesetzt (-1,2 % (t) bzw. -1,5 % (tkm)).

Bei der Prognose des Straßengüterverkehrs im laufenden Jahr 2026 betrachten wir zunächst die Kostenentwicklung. Die Erzeugerpreise im Straßengüterverkehr haben in den letzten Jahren aufgrund gestiegener Fahrzeugpreise, Personal- und Lohnkosten sowie der Lkw-Maut-Erhöhung zum 1.12.2023[69] und zumindest im Jahr 2022 auch aufgrund gestiegener Dieselkosten zugenommen. So stieg der Erzeugerpreisindex vom Basisjahr 2021 im Folgejahr 2022 stark (2022: 113,4) und dann etwas gemäßigter an (2023: 119,5; 2024: 126,2). 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. Marktanteilsgewinne von Unternehmen mit günstigeren Preisen, wie etwa von ausländischen Unternehmen mit niedrigerem Lohnniveau, führen zu einer Senkung der mittleren Kosten. Für 2025 liegen aktuell nur die Erzeugerpreise bis zum dritten Quartal vor. Hier zeigt der der Straßengüterverkehr mit 129,2 (+2 %) eine leichte Steigerung, jene im Eisenbahngüterverkehr mit +6 % und einem Indexwert von 134,3 höher als.

Für das laufende Jahr **2026** ist beim Straßengüterverkehr schon allein aufgrund der seit Beginn des Iran-Kriegs stark gestiegenen Dieselpreise mit weiter steigenden Erzeugerkosten zu rechnen. Auf der anderen Seite steigen aber auch die Erzeugerpreise im Schienengüterverkehr ebenfalls schon angesichts steigender Energiepreise weiter, unabhängig von der möglichen Förderung, die die Erhöhung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr zu Jahresbeginn ausgleichen könnte (vgl. Abschnitt 2.5). Da der Schienengüterverkehr im laufenden sowie den nächsten Jahren durch die anstehenden Großbaustellen gebremst wird, ist eher mit einer Verlagerung von der Schiene auf die Straße zu rechnen als umgekehrt. Angesichts der Größenverhältnisse zwischen dem Schienen- und dem Straßengüterverkehr sind die Effekte auf den letztgenannten jedoch

---

69 Nähere Informationen zur Erhöhung der Lkw-Maut und möglichen Effekten können in früheren Ausgaben der Mittelfristprognose der Jahre 2024 und 2025 gefunden werden

gering. Deshalb wird die Entwicklung des Lkw-Verkehrs auch im Jahr 2026 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 2025, andererseits aber noch nicht die frühere Stärke aufweisen. Sowohl das BIP (+1,0 %) als auch der für den Lkw-Verkehr besonders bedeutende Außenhandel werden nach derzeitiger Einschätzung und unter den genannten geopolitischen Risiken nach zwei rückläufigen Jahren und einem kaum mehr als stagnierenden Jahr steigen, allerdings eher moderat. Die für den Lkw-Verkehr noch wichtigere Bauwirtschaft sollte nach den schwachen Jahren von 2022 bis 2025 wieder deutlich steigen (+3,0 %). Letzteres wird dann auch für den (gesamten) Straßengüterverkehr zutreffen, für dessen Aufkommen wir ein Plus um 1,1 % prognostizieren. Die Leistung sollte sich aus den gleichen Gründen wie im gesamtmodalen Verkehr ebenfalls in annähernd gleichem Ausmaß erhöhen (1,0 %).

Im mittelfristigen Prognosezeitraum bis zum Jahr **2029** werden sich die Leitdaten des Straßengüterverkehrs etwa auf diesem Niveau weiterentwickeln. Während für das BIP die Wachstumsrate auch mittelfristig bei 1,0 % p. a. bleibt, werden beim Außenhandel die Exporte an Dynamik gewinnen (+1,9 % p. a.) und die Import-Anstiege auf dem Niveau von 2026 verbleiben (+2,1 % p. a.). Die Bauproduktion wird weiterhin steigen (2,5 % p. a.), wenn auch nicht mehr ganz so stark wie 2026. Aus diesen Gründen prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum auch für den Lkw-Verkehr einen ähnlichen Anstieg wie im laufenden Jahr und quantifizieren das mit jeweils **1,1 %** p. a. beim Aufkommen und der Leistung. Das Vorkrisenniveau des Aufkommens wird im Jahr 2029 immer noch deutlich verfehlt (-7,3 %), das der Leistung hingegen nur noch leicht (- 1,5 %).

3.2.3 Eisenbahnverkehr

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

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

Zudem veröffentlicht das Statistische Bundesamt über Genesis die „Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn“ (Tabellencode 46131). Die zugehörigen Tabellen gliedern den Schienengüterverkehr nach Gütergruppen und Hauptverkehrsverbindungen auf und enthalten auch Informationen zum Kombinierten Verkehr. Wir bezeichnen diese Statistik im Folgenden als „Detaillierte Statistik“. Hier werden monatliche sowie jährliche Daten zur Verfügung gestellt. Die Jahresdaten erscheinen für das Vorjahr bereits im März des Folgejahres und somit ein halbes Jahr früher als die Eckwerte aus der „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“. Allerdings umfassen die Tabellen der „Detaillierten Statistik“ nicht alle Unternehmen. Neu in den Markt eingetretene Unternehmen werden zum Teil

---

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

erst im Folgejahr erfasst. Kleine Unternehmen, die nicht meldepflichtig sind, werden ebenso wie „meldeunwillige“ Unternehmen nicht erfasst. Dadurch liegen die ausgewiesenen Jahreswerte in dieser „Detaillierten Statistik“ niedriger als jene der „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“. Der Unterschied beträgt derzeit rund 30 Mio. t bzw. 10 Mrd. tkm, was 8 bzw. 7 % des gesamten Verkehrs (einschließlich des in der detaillierten Statistik nicht erfassten) entspricht (vgl. Tabelle G – 2).

Als dritte Informationsquelle veröffentlicht das Statistische Bundesamt die sogenannte Schnellinformation zur Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen mit monatlichen Eckwerten für Transportaufkommen und Transportleistung. Diese Schnellinformation enthält vorläufige Monatsergebnisse der großen, d. h. meldepflichtigen Unternehmen. Auch hier werden neue, kleine sowie „meldeunwillige“ Unternehmen nicht erfasst, jedoch z. T. hinzugeschätzt. Dadurch kommt es auch hier zu Abweichungen zur „Jährlichen Güterverkehrsstatistik“ (Tabellencode 46132), aber durch die Schätzungen teilweise auch zur „Detaillierten Statistik“ (46131).

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

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

Im Durchschnitt der Jahre von 2016 bis 2023 erhöht sich damit die 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 durch die Statistikrevision in allen Jahren um 1,0 bis 1,1 Prozentpunkte.

---

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

Tabelle G - 2 Übersicht über die Datenlage zum Eisenbahngüterverkehr

Quelle	Veröff.-zeitpunkt	Mrd. tkm						Veränderung in %				
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	21/20	22/21	23/22	24/23	25/24
2023												
StBA Schnellinfo	Feb. 2024			124,5	116,9					-6,1		
StBA Detaillierte Statistik	Mrz. 2024	113,1	108,4	123,1	124,6			-4,2	13,5	1,2		
Winterprognose 2023/24	Mrz. 2024	119,8	131,0	134,8	126,5			9,4	2,8	-6,1		
StBA Jährl. Güterverkehrsstatistik, **Revision 2024**	Apr. 2024	128,0	141,0	144,3				10,2	2,3			
StBA Detaillierte Statistik, **Revision 2024**	Apr. 2024	116,6	133,1	134,1	125,4			14,1	0,8	-6,5		
Bundesnetzagentur	Mai 2024	123	139	140	127			14	1	-9		
StBA Jährl. Güterverkehrsstatistik	Okt. 2024	128,0	141,0	144,3	134,4			10,2	2,3	-6,9		
Sommerprognose 2024	Okt. 2024	128,0	141,0	144,3	134,4			10,2	2,3	-6,9		
2024												
Winterprognose 2024/25	Feb. 2025	128,0	141,0	144,3	134,4	136,2		10,2	2,3	-6,9	1,3	
StBA Schnellinfo	Mrz. 2025				125,4	126,3					0,8	
StBA Detaillierte Statistik	Mrz. 2025	116,6	133,1	134,1	125,4	126,3		14,1	0,8	-6,5	0,8	
Sommerprognose 2025	Jun. 2025	128,0	141,0	144,3	134,4	135,5		10,2	2,3	-6,9	0,8	
StBA Jährl. Güterverkehrsstatistik	Okt. 2025	128,0	141,0	144,3	134,4	133,3		10,2	2,3	-6,9	-0,9	
Bundesnetzagentur	Nov. 2025	131	149	150	137	134		13,7	0,7	-8,7	-2,2	
2025												
StBA Schnellinfo (Jan-Dez)	Feb. 2026					126,3	122,4					-3,1
StBA Detaillierte Statistik (Jan-Dez)	Feb. 2026					126,3	122,4					-3,1
Winterprognose 2025/26		128,0	141,0	144,3	134,4	133,3	129,1	10,2	2,3	-6,9	-0,9	-3,1

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

farblich unterlegt: für die jeweilige Prognose verwendet:

- Winterprognose 2023/24
- Sommerprognose 2024
- Winterprognose 2024/25
- Sommerprognose 2025
- Winterprognose 2025/26

Im Jahr **2024** blieb die Anzahl der in der Monatserhebung erfassten Unternehmen konstant bei 98. Allerdings berücksichtigte das StBA in seinen Schnellinformationen seit Januar 2024 zunächst „Schätzanteile“ für die nicht erfassten Unternehmen in Höhe von (aktuell) durchschnittlich 1,2 % der Beförderungsmenge und 1,9 % der Beförderungsleistung. In diesem Ausmaß unterschieden sich dann zunächst auch die Veränderungsraten, die in diesen Schnellinformationen ausgewiesen werden, von denen der monatlichen Veröffentlichungen der „Detaillierten Statistik“. Nach der am 21.03.2025 veröffentlichten Revision der Schnellinformationen für den Berichtszeitraum 2024, in der die Schätzungen für 2024 durch Meldungen der Unternehmen ersetzt wurden, stimmten die Eckwerte der Schnellinformation wieder mit den Ergebnissen der „Detaillierten Statistik“ überein. Demnach ist im gesamten Jahr 2024 das Aufkommen um 0,1 % und die Leistung um 0,8 % gestiegen, was wir für unsere Sommerprognose 2025 vom August übernommen und auf die Eckwerte aus der jährlichen Güterverkehrsstatistik für das Jahr 2023 gelegt haben und so auf eine jährliche Transportleistung von 135,5 Mrd. tkm kamen. Die im Oktober 2025 veröffentlichte jährliche Güterverkehrsstatistik für das Jahr 2024 weist jedoch nur 133,3 Mrd. tkm als Transportleistung aus und somit einen Rückgang gegenüber 2023 von 0,9 %, was wir für die vorliegende Winterprognose 2025/26 übernehmen.

Der Kombinierte Verkehr ist 2024 hingegen gemäß der „Detaillierten Statistik“ des StBA um 2,9 % (Aufkommen) bzw. 5,4 % (Leistung) gestiegen. Diese – unerwartet kräftigen – Zunahmen müssen allerdings vor dem Hintergrund der vorjährigen Rückgänge aus dem Jahr 2023 (-6,6 % Aufkommen, -7,6 % Leistung) betrachtet werden, die damit dennoch nicht vollständig ausgeglichen werden. Die seit Jahren anhaltenden Qualitätsprobleme haben sich nach Auskunft von Marktteilnehmern auch im Jahr 2024 nicht verbessert. Sie wirken sich im KV grundsätzlich stärker aus als bei weniger zeitsensitiven Massenguttransporten.

Bei der Analyse der Entwicklung im Jahr **2025** ist zunächst auf die Preisentwicklung einzugehen, die auch durch die Höhe der Trassenpreise beeinflusst wird. Die Erhöhung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr betrug im Rahmen des Trassenpreissystems (TPS) 2025 16 %, die jedoch durch die Förderung des Bundes abgemildert wurde. Der Erzeugerpreisindex für den Eisenbahngüterverkehr stieg jedoch wie bereits im vorherigen Kapitel erwähnt aufgrund steigender Energie- und Trassenpreise sowie Lohnkosten von 100 im Basisjahr 2021 auf 126,2 im Jahr 2024, also auf dasselbe Niveau wie im Straßengüterverkehr. Für 2025 liegen aktuell nur die Erzeugerpreise bis zum dritten Quartal vor. Hier zeigt der Eisenbahngüterverkehr mit einem Indexwert von 134,3 eine deutlichere Steigerung (+6 %) als der Straßengüterverkehr mit 129,2 (+2 %). Zudem belastet die Unsicherheit in Bezug auf die Höhe der Trassenpreise und mögliche Förderungen nach Angaben von Branchenverbänden aufgrund mangelnder Planbarkeit zunehmend die beteiligten Unternehmen.

Im Jahr **2025** lag die Anzahl der in der Monatserhebung erfassten Unternehmen in den ersten drei Quartalen bei 98 und im letzten Quartal bei 97 Unternehmen. Seit der oben erwähnten Revision der Schnellinformationen für den Berichtszeitraum 2024 vom März 2025 stimmen die Veränderungsraten, die in den Schnellinformationen des StBA und in der „Detaillierten Statistik“ des StBA ausgewiesen werden, wieder überein. Demnach ist im Zeitraum von Januar bis Dezember 2025 das Aufkommen um 2,8 % und die Leistung um 3,1 % gesunken[72]. Entsprechend hat sich die mittlere Transportweite, für die im ersten Halbjahr noch ein Anstieg verzeichnet wurde, zum Jahresende wieder reduziert und in ein Minus gegenüber Vorjahr gewandelt (-0,3 %). Dieser ausprägte Rückgang bei Aufkommen und Leistung spiegelt die aktuell schwierige Lage im Schienengüterverkehr deutlich wider. Neben ausbleibenden positiven Impulsen aus der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung war der Schienengüterverkehr insbesondere sowohl durch Großbaustellen etwa auf der für den Güterverkehr wichtigen Achse Oberhausen – Emmerich belastet als auch weiterhin durch Zuverlässigkeits- und Qualitätsprobleme im Zuge der störanfälligen Infrastruktur. Dabei ist zu beachten, dass sich sowohl baustellenbedingte Umleitungen als auch eine verminderte Zuverlässigkeit im zeitsensiblen KV besonders stark auswirken.

Die von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung abhängigen wachstumsstarken Segmente wurden im abgelaufenen Jahr entsprechend wenig angeregt. Dies trifft vor allem den Kombinierten Verkehr, der nach dem Plus im Jahr 2024 jetzt wieder ein Minus von 2,0 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung) verzeichnet. 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.

Der Rückgang im KV im abgelaufenen Jahr 2025 wird durch ein hohes Minus im Durchgangsverkehr hervorgerufen (-21 %). Die positiven Entwicklungen im Versand (+6 %) und Empfang (+3 %) konnten diesen Effekt nicht kompensieren, da zudem auch der Binnenverkehr rückläufig war (-2 %).

Das Minus im KV spiegelt sich in der davon am meisten tangierten Güterabteilung der „Sonstigen Produkte“ wider, die mit einem Aufkommensrückgang um -2,8 % das Gesamtergebnis um mehr als 3 Mio. t absenken. Auch die „Land- und Forstwirtschaftlichen Produkte“ haben im abgelaufenen Jahr einen spürbaren Beitrag zum gesamten Rückgang beigesteuert (-1,8 Mio. t, -16 %). Bei den Holztransporten hat sich die frühere Dynamik schon 2024 insbesondere aufgrund eines

---

72 Statistisches Bundesamt, Schnellinformation zur Verkehrsstatistik – Güterverkehr der Eisenbahnen, Dezember 2025, vorläufige Ergebnisse, vom 27. Februar 2026.

deutlich gesunkenen Schadholzaufkommens[73] in ein zweistelliges Minus gedreht, was sich im abgelaufenen Jahr fortgesetzt hat (--31 %). Auch die Beförderungen von Getreide gingen ähnlich stark zurück (-18 %).

Ein ebenfalls bedeutender Bremseffekt (-1,5 Mio. t, -3 %) geht von der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" aus, und zwar hier sowohl von den Baustofftransporten als auch von den Eisenerztransporten im Zuge der rückläufigen Stahlproduktion. Auch das Aufkommen der Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“, die auf der Schiene hauptsächlich aus Kohletransporten besteht, ist weiterhin rückläufig (-1,5 Mio. t, -6,5 %), wenn auch nicht im Ausmaß der beiden Jahre davor (-11 % bzw. -14 %), was an der außergewöhnlich hohen Steinkohleverstromung im Zuge der eingebrochenen Windenergieerzeugung in den ersten Monaten des Jahres 2025 liegt. Allerdings konnte die Schiene hier nicht in gleichem Maße profitieren wie die Binnenschifffahrt (vgl. die diesbezüglichen Ausführungen im folgenden Kapitel 3.2.4). Auch die Abteilung „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ ging wie schon in den letzten Jahren zurück, im abgelaufenen Jahr jedoch besonders deutlich (-1,5 Mio. t, -14 %). Die „Metalle und Metallerzeugnisse“ hängen stark von der deutschen Stahlindustrie ab und entwickelten sich ebenfalls entsprechend negativ (-1,4 Mio. t, -2,8 %). Weitere Rückgänge von jeweils 0,7 Mio. t verzeichnen „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“, die auch die ebenfalls rückläufigen Fahrzeugtransporte umfassen, sowie die Güterabteilung „Sekundärrohstoffe, Abfälle“, die im Schienenverkehr zu einem nennenswerten Teil aus Stahlschrott besteht.

Diesen Rückgängen stehen lediglich in zwei Güterabteilungen positive Entwicklungen gegenüber. Mit einem Mehraufkommen von 1,7 Mio. t (+3,9 %) verzeichnet die Abteilung „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“, die im Schienengüterverkehr fast ausschließlich aus Mineralölprodukten besteht, die größte Zunahme. Das Wachstum kommt hier aus dem dominierenden Binnenverkehr (+5 %), während der Versand einen zweistelligen Rückgang (-11 %) zeigt, was zum Minus in der Mineralölproduktenausfuhr gemäß AGEB passt (-10 %; vgl. auch Kapitel 2.4). Die einzige weitere Güterabteilung, die einen positiven Wachstumsbeitrag (0,3 Mio. t) liefert, ist „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“. Deren Anstieg um knapp 1 % entsteht allerdings nicht bei den erstgenannten, die von dem neuerlichen Rückgang der Chemieproduktion etwas gedrückt werden, sondern ausschließlich bei den dieser Abteilung zugeordneten Baustoffen

Zusammen übersteigen die Abnahmen die Zunahmen deutlich, so dass das Aufkommen im gesamten Schienengüterverkehr im Jahr 2025 um rund 10 Mio. t abnimmt, was dem o. a. Minus um 2,8 % entspricht.

In der **Winterprognose vom März 2025** haben wir für den gesamten Schienengüterverkehr für 2025 eine annähernde Stagnation des Aufkommens (-0,2 %) und ein sehr moderates Wachstum der Leistung (0,4 %) prognostiziert. Dies liegt also deutlich über unserer jetzigen Prognose (-2,8 % bzw. -3,1 %). Auch in der **Sommerprognose 2025** waren wir mit -1,5 % beim Aufkommen und - 1,1 % bei der Leistung deutlich zu optimistisch. Wie schon mehrfach erwähnt, waren die Aussichten für die Gesamtwirtschaft im Jahresverlauf 2025 schwankend. Bezüglich der Branchen haben sich die Aussichten zumindest für die Bauwirtschaft im Laufe des Jahres spürbar verschlechtert. So haben wir den Rückgang bei den „Erze, Steine, Erden“ in der letzten Winterprognose noch unterschätzt (-1,1 %), im Sommer jedoch annähernd korrekt antizipiert (-3,1 %). Bei den für den KV wichtigen „Sonstigen Produkten“ hatten wir aufgrund der erwarteten gesamtwirtschaftlichen Erholung in der letzten Winterprognose noch ein Plus von rund 1 % erwartet, dieses im Sommer

---

[73] Statistisches Bundesamt, Schadholzaufkommen nimmt weiter ab: Holzeinschlag 2024 um 13,3 % gesunken, Pressemitteilung 144/244 vom 15. April 2025

bereits etwas abgeschwächt (+0,8 %), jedoch nicht mit einem derart ausgeprägten Minus im Jahresverlauf gerechnet, was wohl auch auf die oben erwähnten deutlich verschlechterten Rahmenbedingungen für den KV zurückzuführen ist.

Im laufenden Jahr **2026** werden sich diese Rahmenbedingungen, also Mängel bei der Infrastruktur, Umleitungen wegen Großbaustellen und schwierige Planbarkeit der Kosten wegen ausstehender Entscheidungen zu Trassenpreisen und Förderungen fortsetzen und dem Schienengüterverkehr und insbesondere dem KV weiter zusetzen. Trotz positiver Impulse aus gesamt- und branchenwirtschaftlichen Entwicklungen, die unter den erwähnten geopolitischen Risiken stehen, und hier insbesondere der anziehenden Baukonjunktur und des wachsenden Außenhandels, erwarten wir für den Schienengüterverkehr insgesamt ein Minus von 0,9 % beim Aufkommen und 2,2 % bei der Leistung.

Wie in aller Regel betrifft die Entwicklung im KV am meisten die Güterabteilung der „Sonstigen Produkte“, für die wir 2026 wieder ein etwas geringeres Minus als im Vorjahr erwarten, und zwar -0,5 % bzw. -0,5 Mio. t. Positiv entwickelt sich aufgrund der sich erholenden Baubranche die Abteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" mit einem Plus von 0,8 Mio. t (+1,6 %) sowie die „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ (+3,3 % bzw. +1,1 Mio. t) und hier insbesondere die für die Bauindustrie relevanten Mineralerzeugnisse.

Dem stehen jedoch erhebliche Rückgänge bei den aufgrund der schwächelnden Stahlindustrie weiter rückläufigen „Metallen und Metallerzeugnissen“ mit 1,1 Mio. t (-2,3 %) sowie „Sekundärrohstoffe, Abfälle“ (-0,5 Mio. t, -5,5 %) entgegen. Zudem wird auch bei den Kohlebeförderungen wieder ein höheres Minus entstehen. Aufgrund der fortgesetzten Substitution von Steinkohle in der Stromerzeugung (vgl. Abschnitt 2.4) ist hier mit einem Rückgang um rund 9 % zu rechnen, was 2 Mio. t entspricht. Weitere relevante Abnahmen verzeichnen die „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (-0,7 Mio. t, -1,5 %).

Für den gesamten Schienengüterverkehr ergibt sich aus alledem eine Abnahme der Beförderungsmenge um 3 Mio. t bzw. bei der Leistung um 2,8 Mrd. tkm.

In den Jahren **2027 bis 2029** werden sich nach den derzeitigen Erwartungen die meisten Leitdaten ähnlich oder etwas günstiger entwickeln als aktuell für das laufende Jahr erwartet. Die wachstumsstarken, mehr von der Gesamtwirtschaft abhängigen Segmente werden von der weiterhin leicht positiven Entwicklung des BIP und des weiter wachsenden deutschen Außenhandels etwas stärker angetrieben als im laufenden Jahr, aber noch nicht im Ausmaß der Hochkonjunkturjahre 2013 bis 2018. Zudem gehen wir davon aus, dass sich die o. a. Qualitätsprobleme zumindest abschwächen, auch wenn die Baustellensituation mit entsprechenden Umleitungen weiterhin dämpfend wirkt, zumal ab 2028 die für den Güterverkehr Richtung Brenner und Salzburg bedeutende Strecke München – Rosenheim aufgrund der Generalsanierung gesperrt wird. Mittelfristig erwarten wir für den Schienengüterverkehr insgesamt wieder ein leichtes Plus von 0,5 % p. a. beim Aufkommen und 1,1 % p. a. bei der Leistung. Im Kombinierten Verkehr schätzen wir das Wachstum mit 1,8 % beim Aufkommen und 1,9 % bei der Leistung höher ein, so dass das Mengenplus im Kombinierten Verkehr in den Jahren 2027 bis 2029 zusammen 6 Mio. t entspricht.

Im gleichen Ausmaß steigen bezogen auf das Aufkommen die „Sonstigen Produkte“, die somit den weitaus größten Beitrag zum Gesamtergebnis liefern (+5,8 Mio. t). Weitere expansive Effekte erwarten wir in den Abteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" (3,0 Mio. t) sowie „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ (1,5 Mio. t), in denen sich die anspringende Baukonjunktur auswirken sollte, sowie in letzterer zusätzlich die Chemieproduktion, die sich ebenfalls ab 2027 erholen sollte.

Die Fahrzeugtransporte, die 2026 noch ein leichtes Minus verzeichnen werden, werden sich ab 2027 ebenfalls langsam wieder erholen, die entsprechende Abteilung „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ verzeichnet mittelfristig zumindest wieder ein leichtes Wachstum (+0,5 % p. a.).

Der bei weitem stärkste Bremseffekt entsteht aus dem Steinkohleabsatz, der mit jeweils rund 3 % p. a. wieder stärker sinken sollte, weil die durch erneuerbare Energieträger jährlich zusätzlich substituierten Mengen absolut annähernd konstant bleiben, damit aber prozentual immer größer werden. Entsprechend stark werden die Kohlebeförderungen auf der Schiene zurückgehen (knapp -10 % p. a. 2027 bis 2029). Für die drei Jahre zusammen genommen entspricht dies einem Mengenverlust in Höhe von rund 5 Mio. t.

Saldiert überwiegen jedoch die Gewinne. Deshalb sind für den gesamten Schienengüterverkehr in den Jahren 2027 bis 2029 moderate jährliche Zuwachsraten von 0,5 % (Aufkommen) und 1,1 % (Leistung) zu erwarten.

3.2.4 Binnenschifffahrt

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

Im Jahr **2024** ist die Binnenschifffahrt im ersten Halbjahr z. T. hochwasserbedingt nochmals deutlich gesunken. Aufgrund eines deutlich besseren zweiten Halbjahrs mit z. T. zweistelligen Wachstumsraten verzeichnete das Gesamtjahr 2024 erstmals seit 2021 wieder ein Plus von 1,2 % (Aufkommen) bzw. 4,7 % (Leistung) gegenüber Vorjahr.

Der darin zum Ausdruck kommende spürbare Anstieg der mittleren Transportweite um 3,4 % gegenüber 2023 ist ungewöhnlich und auch überraschend. Diese Größe sinkt regelmäßig, wenn es zu starken wasserstandsbedingten Behinderungen kommt, 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. Im Jahr 2024 zeigte sich jedoch für alle Güterabteilungen, die ein Plus beim Aufkommen verzeichneten, ein noch stärkeres Wachstum bei der Leistung, so etwa bei den „Kokerei- und Mineralölerzeugnissen“ (+3,6 % bzw. +5,0 %), „Chemischen Erzeugnissen, Mineralerzeugnissen“ (+11,9 % bzw. +15,9 %) oder auch bei den „Land- und Forstwirtschaftlichen Erzeugnissen“ (+1,5 % bzw. +8,9 %, jeweils Aufkommen bzw. Leistung).

Für das Jahr **2025** liegen derzeit Daten für die Monate Januar bis November vor. In diesem Zeitraum ist die Binnenschifffahrt gesunken, nämlich um 1,6 % beim Aufkommen und noch stärker bei der Leistung mit -2,1 %, d. h. die durchschnittliche Transportweite ist entsprechend ebenfalls zurückgegangen. Im April gab es eine ausgeprägte Niedrigwasserphase, die ein deutliches Minus nach sich zog. Weil das Minus im April bei der Leistung, wie häufig in derartigen Situationen, sehr viel höher (-14 %) ausfiel als beim Aufkommen (-9 %), entstand auch die erwähnte Abweichung zwischen den beiden Größen. In den letzten Juni-Wochen sowie im Oktober und im Dezember

gab es noch einmal niedrige Pegelstände. Aufgrund der wasserstandsbedingten Störungen im Dezember erwarten wir hier für das Gesamtjahr einen Rückgang von 1,7 % beim Aufkommen und 2,3 % bei der Leistung.

In absoluten Zahlen entspricht diese Abnahme der Transportmenge 2,9 Mio. t im Gesamtjahr 2025. Innerhalb der Güterbereiche entsteht der für das Gesamtergebnis bedeutendste Effekt in der Güterabteilung „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse", die etwa ein Viertel des Aufkommens ausmacht. Bei der Binnenschifffahrt besteht das Aufkommen dieser Gütergruppe zu über 50 % aus Baustoffen. Diese Güterabteilung ging im Gesamtjahr 2025 allein schon um 2,9 Mio. t (-7 %) zurück, was vor allem auf die schwache Baukonjunktur, aber auch die rückläufigen Erztransporte durch die negative Entwicklung bei der Rohstahlproduktion zurückzuführen ist.

Der zweitgrößte Bremseffekt kommt 2025 aus den „Kokerei- und Mineralölerzeugnissen“, die beim Binnenschiff fast ausschließlich aus Mineralölprodukten besteht und die um 3,7 % bzw. 1,3 Mio. t zurückgingen, was durch den schwachen Absatz an Mineralölprodukten im abgelaufenen Jahr hervorgerufen wird.

Die „Chemischen Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“, die im Vorjahr aufgrund des Wiederanstiegs der Chemieproduktion insbesondere im Bereich der Grundstoffe noch zweistellig gestiegen waren, waren im vergangenen Jahr ebenfalls wieder rückläufig (-1,7 % bzw. 0,4 Mio. t), und zwar sowohl in Bezug auf Chemische als auch auf Mineralerzeugnisse.

Eine positive Entwicklung ist im Jahr 2025 hingegen bei den Kohlebeförderungen zu beobachten: diese stiegen entgegen dem langfristigen deutlichen Abwärtstrend um 7 % bzw. eine Menge von 1,1 Mio. t. Dies lag daran, dass aufgrund starker Rückgänge bei der Stromerzeugung aus Windenergie im ersten Halbjahr stattdessen Steinkohle eingesetzt werden musste. So berichtet die AG Energiebilanzen (AGEB) in ihrem Quartalsbericht[74], dass bezogen auf das erste Halbjahr der Einsatz von Steinkohle zur Stromerzeugung um 23 % stieg, während sich der Absatz an die Eisen- und Stahlindustrie um knapp 12 % verringerte. Für das Gesamtjahr 2025 berichtet die AGEB von einem Zuwachs des Steinkohleabsatzes zur Stromerzeugung von rund 10 % bei einem Rückgang an die Stahlindustrie von etwa 9 % und insgesamt rückläufigem Steinkohleabsatz (-2%). Da Kraftwerke häufiger mit dem Binnenschiff beliefert werden als Stahlwerke, profitiert das Binnenschiff von dieser Entwicklung.

Die „Sekundärrohstoffe, Abfälle“, unter die auch Schrottmetalle fallen, verzeichnen ebenfalls noch ein deutliches Plus von 4,6 %, was 0,5 Mio. t entspricht.

Die Gütergruppe Metalle und Metallerzeugnisse, die stark von der (deutschen) Stahlproduktion abhängt, kann beim Binnenschiff nach einem deutlichen Plus im Vorjahr auch weiterhin Zuwächse verzeichnen, wenn auch abgeschwächt (+2,3 % bzw. 0,2 Mio. t).

Der Kombinierte Verkehr der Binnenschifffahrt ist 2025 beim Aufkommen um 1,3 % und bei der Leistung um 4,2 % gesunken und zeigt somit ebenfalls eine rückläufige Transportweite. Beim KV entstand das Minus vor allem beim grenzüberschreitenden Versand, während der grenzüberschreitende Empfang eine positive Entwicklung zeigt.

---

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

Betrachtet man die gesamte Binnenschifffahrt nach Hauptverkehrsverbindungen für das abgelaufene Jahr, zeigen der grenzüberschreitende Empfang (+0,1 %) und der Binnenverkehr (-0,1 %) im abgelaufenen Jahr kaum Veränderungen, während der grenzüberschreitende Versand stark zurück ging (-5,1 %). Dies steht wie auch beim KV im Einklang mit den Entwicklungen des deutschen Außenhandels, also den stark gestiegenen Importen bei gleichzeitig leicht rückläufigen Exporten.

Beim Empfang gleichen die steigenden Importe von Kohle sowie sonstigen Produkten bzw. Containern den Rückgang bei „Erzen, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnissen“ annähernd aus. Das Minus beim Versand kommt vor allem aus den Chemische Erzeugnissen.

In der Winterprognose vom März 2025 haben wir für die Binnenschifffahrt ein weniger deutliches Minus prognostiziert (-1,5 % beim Aufkommen und -0,8 % bei der Leistung). Das Aufkommen entspricht nahezu dieser Prognose (-1,6 %), die Leistung war deutlich zu optimistisch (jetzt -2,1 %). Die Abweichungen zum jetzt geschätzten Ergebnis liegen vor allem in den Gütergruppen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ und „Chemische und Mineralerzeugnisse“, die wir damals in Erwartung einer sich 2025 erholenden Baukonjunktur zu positiv angesetzt hatten. In der Sommerprognose 2025 (jeweils -1,5 % bei Aufkommen und Leistung), war die Leistung zwar schon näher am jetzt geschätzten Wert, aber immer noch zu optimistisch.

Im laufenden Jahr **2026** ist nach dem Ausnahmejahr 2025 für die Kohletransporte entsprechend dem Steinkohleabsatz und hier vor allem an die Kraftwerke (vgl. Abschn. 2.4) wieder mit einem weiteren deutlichen Rückgang zu rechnen. Die absoluten Mengenverluste fallen mit 2,2 Mio. t etwas geringer aus als im vorvergangenen Jahr 2024 (-3,3 Mio. t). Zudem sind sie deutlich geringer als in den Jahren von 2017 bis 2020, in denen sich die Transportmenge von 34 auf 17 Mio. t halbiert hat (-16 % p. a.). Ein gegenläufiger Effekt entsteht innerhalb der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse": die Transporte von Baumaterialien nehmen durch die im Jahr 2026 anziehende Baukonjunktur wieder zu, können aber die Rückgänge bei den Erzen aufgrund der weiter rückläufigen Stahlproduktion nicht ausgleichen. Deshalb ist hier weiterhin ein Minus (-1,1 %) zu erwarten, was 0,5 Mio. t entspricht, was aber deutlich weniger ausgeprägt ist als noch im Vorjahr (2025: -6,6 % bzw. -2,9 Mio. t). Der KV sollte sich wieder erholen und zumindest beim Aufkommen ein sehr leichtes Plus verzeichnen (+0,2 %).

In den Jahren von **2027 bis 2029** ist für die **Kohletransporte** entsprechend dem Steinkohleabsatz mit einem weiteren deutlichen Rückgang zu rechnen. Die absoluten Mengenverluste liegen mit durchschnittlich 3,3 Mio. t p. a. wieder auf dem Niveau von 2024. Da die Bezugsbasis aber immer kleiner wird, erhöht sich die Veränderungsrate auf knapp -34 % p. a. in den kommenden drei Jahren. Über diesen Zeitraum aggregiert sinken die Kohletransporte um 10,0 Mio. t. In der Güterabteilung "Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" sollten die Transporte von der expandierenden Baukonjunktur und auch der sich stabilisierenden Stahlproduktion profitieren. Deshalb ist hier ein leichtes Plus (0,7 % p. a.) zu erwarten, welches immerhin knapp 1 Mio. t entspricht, aber das Minus aus der Kohle bei weitem nicht ausgleichen kann. Die Aussichten für den KV entsprechen jenen des laufenden Jahres: hier erwarten wir beim Aufkommen weiterhin ein sehr leichtes Plus (+0,2 % p. a.) und bei der Leistung ein Minus (-0,5 % p. a.).

Insgesamt resultiert aus alledem beim Aufkommen ein ähnliches Minus wie im Jahr 2025, nämlich um **-1,8 %** p. a. Bei der Leistung sollte sich das Minus wieder etwas zurückbilden, nämlich auf **- 0,9 %** p. a. Damit wird bei der Binnenschifffahrt das Vorkrisenniveau im Jahr 2029 um 23 % bzw. 20 % unterschritten. Dies stellt die mit Abstand höchste Abnahme zwischen 2019 und 2029 aller Güterverkehrsträger dar. Am Rande sei daran erinnert, dass das Aufkommen der Binnenschifffahrt vor der Finanzkrise 2009 bei fast 250 Mio. t (2008) lag, dagegen derzeit (2025) bei 171 Mio. t.

Dies zeigt das erhebliche Ausmaß des bereits bis zum heutigen Stand eingetretenen Güterstrukturwandels, der durch den Rückgang klassischer Massengüter geprägt ist.

3.2.5 Rohrleitungen

Die statistische Erfassung der Transporte in Rohrleitungen erstreckt sich nur auf die Beförderungen von Rohöl, also nicht von Mineralölprodukten und auch nicht von Erdgas. Erhebungseinheiten sind die Raffinerien, die vom **BAFA** zum Transportaufkommen befragt werden. Die Transportleistung sowie die Aufteilung auf Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Empfang werden vom Statistischen Bundesamt auf Basis der Herkunft und der Länge der jeweiligen Pipelines berechnet.

Im Jahr **2024** ist der Mineralölproduktenabsatz insgesamt leicht gesunken (-0,5 %). Jedoch nahmen die Ausfuhren um annähernd 20 % zu und die Einfuhren deutlich ab (-6 %), Raffinerieproduktion und Rohöleinfuhr verbuchten hingegen klare Zunahmen um jeweils knapp 10 %. In diesem Ausmaß erhöhte sich somit auch der Pipelinedurchsatz mit rund 10 %. Die Entwicklung der Transportleistung wich mit +6 % von derjenigen der Menge ab, d. h. die Transportweite ist zurückgegangen. Ursachen für die unterschiedliche Entwicklung der Einfuhren und Ausfuhren von Mineralölprodukten liegen zum einen in der geringen Inlandsnachfrage aufgrund der schwächelnden Industrie, die sich im Rückgang der Einfuhren niederschlug. Gleichzeitig stieg jedoch die Raffinerieproduktion, was zu einem Produktions- und in Folge der schwachen Inlandsnachfrage zu einem Exportüberschuss führte.

Für das Jahr **2025** liegen statistische Daten zur Beförderung von Rohöl in deutsche Raffinerien bis Jahresende vor. Demnach hat sich das Aufkommen um 3,0 % und die Leistung um 5,4 % gegenüber Vorjahr verringert, entsprechend verzeichnet auch die Transportweite einen Rückgang. Dieser Rückgang stammt ausschließlich aus dem Binnenverkehr, während Aufkommen und Leistung im grenzüberschreitenden Empfang gegenüber Vorjahr stabil blieben. Von Seiten der BAFA liegen uns für 2025 die detaillierten AMS-Daten bis einschließlich September vor, von der AG Energiebilanzen (AGEB) vorläufige Zahlen für das Gesamtjahr 2025. Die Raffinerieerzeugung ging gemäß AGEB im Gesamtjahr 2025 ebenso wie die Rohöleinfuhr um jeweils rund 4 % zurück, der auf Basis der AGEB-Daten geschätzte Inlandsabsatz von Mineralölprodukten reduzierte sich um 2,2 %, wobei die Ausfuhren mit -10 % deutlich stärker zurückgingen als die Einfuhren (-2 %).

In der **Winterprognose** vom März 2025 (jeweils -0,9 %) haben wir für 2025 ein leichtes Minus der Durchsatzmenge wie der Leistung angenommen in Erwartung eines ebenso leichten Rückgangs bei Mineralölproduktenabsatz, Raffinerieproduktion und Rohöleinfuhr. Die Abweichung zum jetzt sich abzeichnenden deutlichen Minus entsteht weniger bei der Entwicklung des Produktenabsatzes als vielmehr bei den schwer zu prognostizierenden Ein- und Ausfuhren. In der **Sommerprognose 2025** (jeweils rund -4 %) hat sich letztjähriger Verlauf bei den Pipelines bereits abgezeichnet.

Im laufenden Jahr **2026** ist für den Mineralölproduktenabsatz mit einem erneuten leichten Rückgang zu rechnen (-0,9 %). Für die Aus- und die Einfuhren haben wir eine Konstanz angenommen, weil wir die starken Schwankungen in den Jahren seit 2023 jeweils als Gegenbewegungen auf die Vorjahre 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 2026 eine Konstanz der Transportweite (in den beiden Hauptverkehrsverbindungen) an, so dass die Leistung im Ausmaß des Aufkommens sinkt.

Für die Entwicklung in den Jahren von **2027 bis 2029** rechnen wir mit einem etwas abgeschwächten Minus beim Mineralölproduktenabsatz (-0,7 % p. a.) sowie bei Rohöleinfuhr und Raffinerieproduktion. Dies sollte dann auch für den Pipelinedurchsatz und die Leistung gelten (beide - 0,7 % p. a.).

3.2.6 Luftfracht

Im Jahr **2025** kam es infolge der US-Zollpolitik zu Einmaleffekten. Wegen der Ankündigung von neuen Zollschranken füllten die Unternehmen ihre Lager auf. Des Weiteren stieg das Aufkommen von E-Commerce-Sendungen und die Weltwirtschaft erholte sich weiter. Dies alles führte zu einem Wachstum von 1,1 %. im Luftfrachtverkehr. Das Gesamtluftfrachtaufkommen im Jahr 2025 ist höher als das Gesamtluftfrachtaufkommen im Jahr 2019, welches in diesem Zusammenhang als Referenzjahr für die Zeit vor der Coronapandemie gilt.

Auch wenn die Luftfracht in Deutschland mit etwas mehr als 4,8 Millionen t., die im Jahr 2025 an deutschen Flughäfen ein- und ausgeladen wurden, die Vor-Corona-Werte erreicht und der Flughafen Frankfurt (Deutschlands größter Frachtflughafen) seine Nummer Eins Position als Europas größter Cargo-Airport nach einem Jahr von Istanbul zurückerlangen konnte, wächst der Luftfrachtverkehr anderswo noch stärker. Während in Deutschland die Luftfracht 2025 um 1,1 % zulegte, gab es europaweit ein Plus von 3,2 % im Vergleich zum Vorjahr.

Im Prognosezeitraum **2026** und jeweils **bis 2029** wird weiterhin von einem geringen Wachstum von 1,9 % bzw. 2,0 % ausgegangen. Die Weltwirtschaft erholt sich nur langsam und es liegen einige limitierende geopolitische Risiken, wie unter anderem die US-Zollpolitik und der Krieg in der Ukraine vor. Des Weiteren liegen einige wirtschaftliche Faktoren, wie unter anderem die steigenden Kosten für Treibstoff und die teilweise höheren Standortkosten wie z. B. die Luftverkehrssteuer, welche nicht in allen EU-Ländern erhoben wird und das an einigen deutschen Flughäfen vorhandene Nachtflugverbot, vor. Insbesondere der Aspekt der Kosten hat signifikante Auswirkungen auf die Luftfracht. Hohe Kosten bei der Luftfracht führen dazu, dass Fracht von der Luft auf günstigere Verkehrsträger (Seefracht, Schiene) oder auf Lkw umgeleitet wird, sofern es die Zeitkritikalität der Fracht zulässt. Des Weiteren könnte sich die Luftfracht auf das europäische Ausland verlagern, wo die Standortkosten teilweise geringer sind.

Um die Kosten im Luftverkehr zu senken ist für den Sommer 2026 von der Regierung geplant, eine Senkung der Luftverkehrssteuer herbeizuführen.

Geringere Kosten an deutschen Flughäfen können dafür sorgen, dass die Nachfrage steigt und dass Airlines gestrichene Strecken reaktivieren und so wieder mehr Flugverbindungen aus Deutschland angeboten werden.

Für das Jahr **2026** prognostiziert das BALM eine Steigerung von 1,9 %. Beim grenzüberschreitenden Versand kommt es zu einer Steigerung von 1,5 % und beim grenzüberschreitenden Empfang von 2,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Beim Binnenverkehr kommt es zu einer Steigerung von 3,4 %, bei einem insgesamt niedrigen Niveau.

Für die Jahre **bis 2029** wird aufgrund der weltwirtschaftlichen Erholung eine Gesamtsteigerung im Luftfrachtverkehr von jeweils 2,0 % erwartet. Durch die Volatilität im Welthandel und der u. a. unsicheren Zollpolitik der USA kommt es in den kommenden Jahren beim Export zu einer geringeren jährlichen Steigerungsrate von 1,5 % in 2026 bzw. jeweils 1,9 % bis 2029, als beim Import in Höhe von 2,0 % in 2026 bzw. jeweils 2,0 % bis 2029, welcher durch den immer größeren E-Commerce-Handel (KEP-Verkehr) getrieben wird.

3.2.7 Seeverkehr

Der Seeverkehr über die deutschen Seehäfen verbuchte im Pandemiejahr 2020 aufgrund der Abschwächung des Welthandels ein Minus von 6 % und fiel damit auf den Stand von 2010 zurück. Im Jahr 2021 hat eine klare Aufholbewegung stattgefunden, die im Jahr 2022 durch mehrere Sonderfaktoren wieder gebremst wurde. Erstens brach der Verkehr mit Russland ein. Zweitens entstand durch die Substitution von russischem Rohöl, das weit überwiegend per Pipeline nach Deutschland befördert wurde, durch Herkunftsländer, deren Lieferungen über deutsche Seehäfen nach Deutschland gelangen, für letztere ein Mehrverkehr. Drittens hatten sich damals die Importe von Steinkohle massiv erhöht. Im Jahr 2023 ist der Seeverkehr über die deutschen Seehäfen u. a. wegen der Abschwächung des deutschen Außenhandels um weitere 4,2 % geschrumpft.

Für das Jahr **2024** konnte wieder ein Plus beim deutschen Seehafenumschlag verzeichnet werden (2,5 %), das vor allem auf stark gestiegene Containerverkehre (+6,3 %) zurückzuführen ist, aber auch auf ein deutliches Plus in den Güterabteilungen „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ (+25 % bzw. 5 Mio. t) sowie beim Rohöl (+ 11 % bzw. fast 3 Mio. t). Dies glich den Rückgang bei Mineralölprodukten, Metallen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen mehr als aus.

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 den USA, nicht per Pipeline, sondern per Seeschiff nach Deutschland befördert. Dies stellte für die Seehäfen einen Neuverkehr dar. Die Mengen im Gesamtjahr 2022 beliefen sich lediglich auf 0,3 Mio. t. Im gesamten Jahr 2023 sind 4,8 Mio. t umgeschlagen worden. 2024 stieg der Umschlag nur noch sehr leicht auf knapp 5 Mio. t.

Obwohl im Jahr **2025** die erwartete Belebung des deutschen Außenhandels zumindest in Bezug auf die Exporte ausgeblieben ist, haben sich der Seeverkehr insgesamt sowie insbesondere der Containerverkehr sehr positiv entwickelt. So ist der Containerverkehr in den ersten elf Monaten um insgesamt rund 10 % in Bezug auf das Aufkommen (t) bzw. knapp 12 % in Bezug auf die Anzahl Container (TEU) gegenüber Vorjahreszeitraum gestiegen.[75] Dabei ist der Containerverkehr mit China, der rund ein Fünftel des Umschlags ausmacht, um gut 12 % gestiegen, jener mit EU-Staaten, der ein Viertel ausmacht, sogar um gut 13 %, während jener mit den USA zurückgegangen ist (-2,4 %).[76] Absolut ist der Containerverkehr im gesamten Jahr um über 10 Mio. t

---

75 vgl. Statistisches Bundesamt, Seeverkehrsstatistik November 2025, Statistischer Bericht vom 05.02.2026

76 vgl. Statistisches Bundesamt, Seeverkehr 2025: Güterumschlag steigt um 3,8 % gegenüber dem Vorjahr, Pressemitteilung 2026/077 vom 10.03.2026

gestiegen[77]. Entsprechend verzeichnet die Güterabteilung B10 „Sonstige Produkte“, in welcher der Containerverkehr weitgehend abgebildet wird, ebenfalls ein Plus von 10 % für 2025.

Die Entwicklung in den Güterabteilungen „Maschinen und Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter“ (+7 % bzw. +1,8 Mio. t) und „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ (+3 % bzw. +0,9 Mio. t) ist ebenfalls positiv. Hier ist zu bemerken, dass in der ersten Abteilung das Wachstum aus allen drei Teilsegmenten Maschinen und Ausrüstung, Fahrzeuge sowie Möbel kommt, wobei hier die Fahrzeuge am geringsten gestiegen sind (+3 %). In der Abteilung „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren“ sind insbesondere die Textilien deutlich gestiegen (+26 %), was mit den steigenden Importen aus Asien zusammenhängt.

Bei den Massengütern ist der Umschlag von Kohle im Gegensatz zu den Vorjahren nicht mehr zurückgegangen, sondern leicht gestiegen (knapp 3 %). Allerdings hat deren Bedeutung für das Gesamtergebnis durch die stark gesunkenen Mengen in den Vorjahren spürbar abgenommen. Beim Rohöl drehte das unerwartet starke Plus vom Vorjahr wieder ein zweistelliges Minus (-10 % bzw. rund 3 Mio. t), Dies kann darauf zurückgeführt werden, dass die auf den Seegüterumschlag expansiv wirkenden Verschiebungen zwischen den Herkunftsländern nunmehr weitestgehend abgeschlossen sind, so dass dieser jetzt wieder wie die Gesamteinfuhren verläuft, d. h. abnimmt. Bei Erdgas lagen in den ersten drei Monaten 2025 die Erdgaseinfuhren jeweils bei rund 0,3 Mio. t und somit unter den jeweiligen Monaten des Vorjahres. Ab April änderte sich das Bild schlagartig: im April und Mai verdoppelten sich die Einfuhren auf jeweils rund 0,6 Mio. t und lagen somit nicht nur deutlich höher als in den ersten Monaten 2025, sondern auch als in den Vergleichsmonaten 2024 (0,4 bzw. 0,5 Mio. t, +30 %). Dies liegt an der Inbetriebnahme des zweiten Terminals in Wilhelmshaven im Mai 2025, das bereits im April festgemacht hatte und im Testbetrieb lief. In den Folgemonaten bis November lagen die Einfuhren ebenfalls bei jeweils deutlich mehr als 0,6 Mio. t, so dass im Gesamtjahr mehr als 7 Mio. t Erdgas eingeführt wurden, was einer Zunahme von mehr als 40 % entspricht. Dennoch können diese enormen Zuwächse beim Erdgas die Rückgänge beim Rohöl nicht ausgleichen, so dass die gesamte Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ insgesamt ein Minus für 2025 aufweist (-2,4 % bzw. -1 Mio. t).

Ein nennenswerter Rückgang war zudem bei land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen (-6 %, -0,8 Mio. t) festzustellen, die schon seit 2016 nahezu durchgehend deutlich rückläufige Zahlen verzeichnen. Saldiert überwogen beim Seeverkehr 2025 dennoch die Zunahmen, und zwar deutlich. Für den **Gesamtumschlag** ergibt sich ein Anstieg um 3,6 **%**[78] bzw. 10 Mio. t. Dabei ist der Güterempfang aus dem Ausland gegenüber Vorjahr stark gestiegen ist (+5,3 %), während der Versand nur leicht zugenommen hat (+0,5 %).

In der **Winterprognose** vom März 2025 hatten wir für 2025 eine stagnierende Entwicklung prognostiziert (-0,1 %), was also vom jetzt vorliegenden Ergebnis deutlich übertroffen wird. Vor allem die positive Entwicklung im Containerverkehr wurde damals deutlich unterschätzt. Auch in der **Sommerprognose 2025** (+1,9 %) wurde vor allem das Wachstum im Containerverkehr noch zu vorsichtig für das Gesamtjahr angesetzt. Hier lagen zwar die positiven Wachstumsraten für die ersten Monate vor, jedoch wurden diese angesichts der fortdauernden Unsicherheiten im Zuge

---

77 Die Verkehrsstatistik (46331-0002) liegt in Genesis bereits bis Dezember 2025 vor, der oben zitierte Statistische Bericht nur bis November 2025.

78 In der o.g. Pressemitteilung 2026/077 des Statistischen Bundesamts vom 10.03.2026 wird ein Wachstum des Güterumschlags im Seeverkehr von 3,8 % auf 284,4 Mio. t für 2025 genannt. Die Meldeeinheiten der dort zitierten Seeverkehrsstatistik sind die Häfen, so dass die Statistik an deren Umschlag anknüpft. Somit sind die Binnenverkehre in allen Genesis-Dateien und auch in den Statistischen Berichten doppelt erfasst, während wir diese für die Mittelfristprognose entsprechend bereinigen.

der US-Handelspolitik und deren Auswirkungen auf den Welthandel für die restlichen Monate abgeschwächt, was zu dem insgesamt zu niedrigen Gesamtergebnis führte.

Im laufenden Jahr **2026** sollte sich der deutsche Außenhandel erholen und sowohl die Exporte zumindest leicht als auch die Importe wachsen, was sich insbesondere positiv auf den Containerverkehr auswirken sollte. Allerdings bestehen beim Seeverkehr nicht nur die genannten geopolitischen Risiken mit möglichen Auswirkungen auf Welthandel und Weltwirtschaft, die die weitere Entwicklung maßgeblich beeinflussen. Der internationale Seeverkehr wird seit Beginn des Iran-Kriegs durch die Blockade der Seestraße von Hormus direkt beeinträchtigt. So sitzen seit Beginn des Krieges etwa 2.000 Schiffe im Persischen Golf fest, darunter auch etwa 30 Container-, Tank- und Massengutschiffe deutscher Reedereien. Da zudem die vom Iran unterstützten Huthi-Rebellen Frachtschiffe im Roten Meer angreifen, vermeiden viele Schiffe aktuell die Route durch Suez-Kanal und Rotes Meer und fahren stattdessen über das Kap der Guten Hoffnung an der Südspitze Afrikas, was die Route erheblich, d. h. um mehrere Wochen verlängert. Je nachdem wie lange der Krieg anhält und die Straße von Hormus sowie das Rote Meer nicht gefahrlos befahren werden können, wird sich dies auch in den Ergebnissen des deutschen Seeverkehrs zeigen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Prognose (Mitte März 2026) rechnen wir bereits mit einem gedämpften Jahresergebnis für den Seeverkehr 2026, selbst wenn Krieg und Seeblockaden in wenigen Wochen vorbei sein sollten und sich Außenhandel sowie die deutsche Wirtschaft so entwickeln wie in den Rahmenbedingungen beschrieben.

Von dieser Belebung des Außenhandels im laufenden Jahr wird der **Containerverkehr** grundsätzlich angeregt (+3,6 % bzw. +3,1 Mio. t), allerdings wird das Wachstum schwächer ausfallen als im abgelaufenen Jahr. Für die Abteilungen „Maschinen, langlebige Konsumgüter“ erwarten wir ebenfalls im laufenden Jahr ein Plus (+1,2 % bzw. +0,3 Mio. t) ebenso bei den „Sekundär-rohstoffen, Abfällen“ (+9,6 % bzw. +0,3 Mio. t), wenn auch in beiden Abteilungen jeweils nicht so ausgeprägt wie im Vorjahr.

Bei den Massengütern ist wieder mit Bremseffekten im Kohlesektor zu rechnen, die das leichte Plus beim Erdgas mehr als aufheben. Hier kann damit gerechnet werden, dass die monatlichen Einfuhren weiterhin in etwa jenen der Vorjahresmonate nach Inbetriebnahme des zweiten Flüssiggasterminals im April (Testbetrieb) bzw. Mai (offizielle Inbetriebnahme) entsprechen und es somit lediglich zu einem positiven Basiseffekt in den ersten drei Monaten 2026 kommt. Da wir bei den Rohöleinfuhren wie auch im Vorjahr ein Minus annehmen, das durch den Iran-Krieg noch zusätzlich verstärkt wird, verzeichnet die gesamte Güterabteilung „Kohle, Rohöl, Erdgas“ einen Rückgang um 2,8 % bzw. rund 1 Mio. t.

Für die Abteilung „Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse“ erwarten wir gemäß dem rückläufigen Trend der letzten Jahre ein deutliches Minus (-2,8 % bzw. -0,4 Mio. t). Für die Abteilung „Erze, Steine, Erden“ gehen wir aufgrund der weiteren Rückgänge bei der Stahlindustrie, die mögliche positive Effekte auf Seiten der Baustoffe aufheben, von einem leichten Minus aus (-1,3 %, -0,4 Mio. t). Die Krise der Stahlindustrie im laufenden Jahre zeigt sich auch beim Umschlag mit „Metallen und Metallerzeugnissen“ (-4,2 % bzw. -0,3 Mio. t).

Daraus ergibt sich für den **Gesamtumschlag** ein leichtes Wachstum (**0,5 %**), das deutlich niedriger liegt als im vergangenen Jahr.

In den Jahren von **2027 bis 2029** wird für den deutschen Außenhandel insgesamt eine höhere Dynamik erwartet als für 2026, da neben den weiterhin steigenden Importen (+2,1 % p. a.) auch die Exporte wieder deutlicher wachsen (+1,9 % p. a.). Deshalb wird der Containerverkehr wieder an Dynamik gewinnen. Ein Plus von knapp 4 % p. a. bedeutet einen Mengenanstieg um

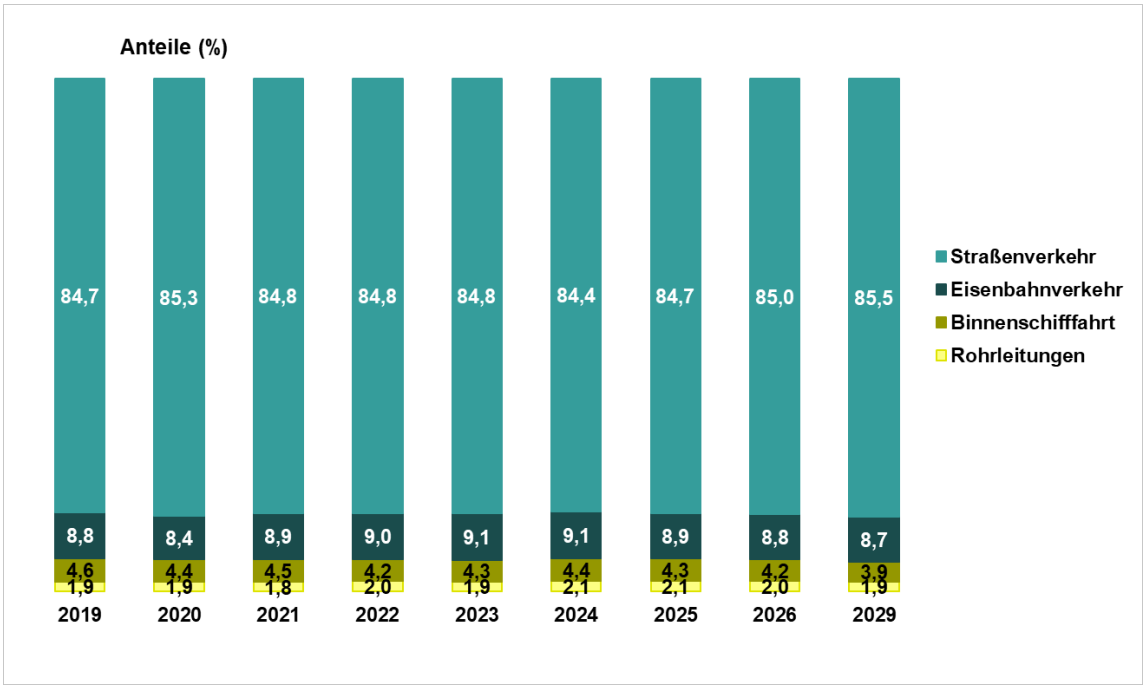
(insgesamt) 11 Mio. t im Zeitraum 2027 bis 2029. Positiv entwickeln sich wegen der anspringenden Baukonjunktur und der sich langsam erholenden Stahlindustrie die „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“ (+1,0 % p. a.). In der Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ ist aggregiert mit einer konstanten Entwicklung zu rechnen, da sich Rückgänge bei der Kohle durch Zunahmen bei Öl, die 2027 durch den Sondereffekt des Iran-Kriegs 2026 entstehen, aufheben, während sich die Erdgas-Einfuhren konstant weiterentwickeln. Schließlich wird der Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen seinen fallenden Trend fortsetzen, was in diesem Zeitraum immerhin einen Verlust von 1,1 Mio. t bedeutet. Diese dämpfenden Effekte gleichen einen Teil des Wachstums des Containerverkehrs aus, so dass für den Gesamtumschlag insgesamt ein Anstieg in Höhe von 1,6 % p. a. verbleibt. Damit wird das Vorkrisenniveau des Jahres 2019 (290 Mio. t) im Jahr 2029 erstmals wieder erreicht. Der Höchststand, der vor der Weltwirtschaftskrise erreicht wurde (317 Mio. t, 2008), ist weiterhin deutlich entfernt.

3.2.8 Modal Split

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

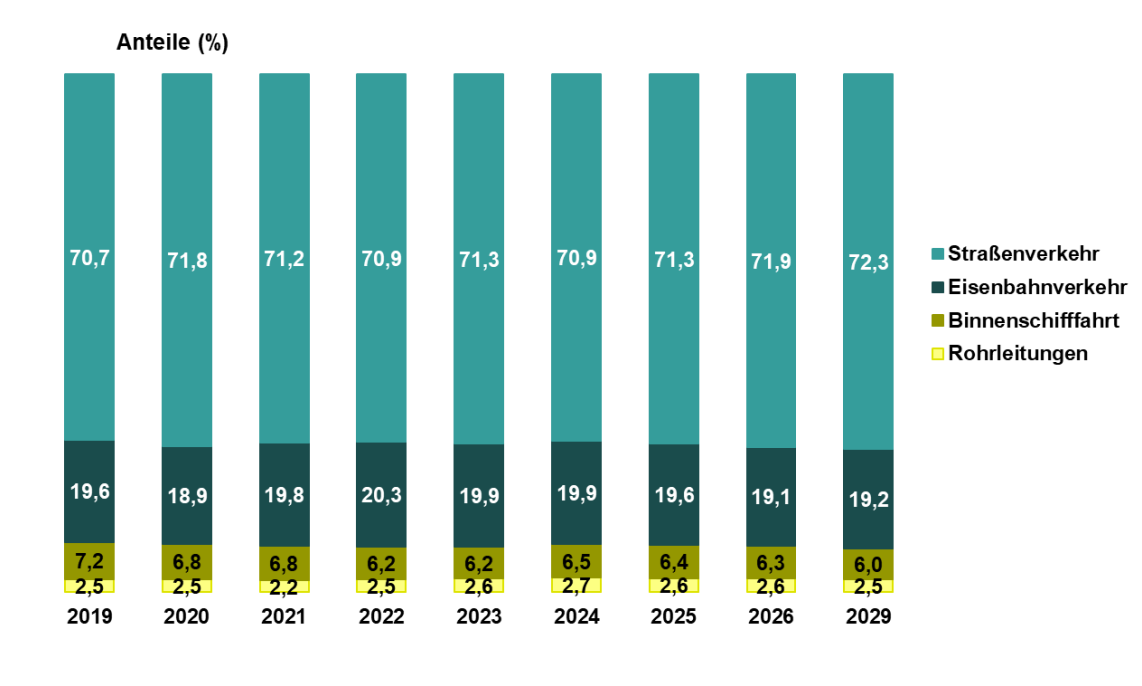
Die Darstellung zeigt zunächst, dass im Jahr 2020 der Straßengüterverkehr sowohl beim Verkehrsaufkommen als auch bei der Leistung deutliche Marktanteile gewonnen hat. Bei allen anderen Verkehrsträgern wurden die Auswirkungen der Pandemie durch erhebliche Rückgänge bei Massengütern, allen voran Kohle,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

Abbildung G - 1 Modal Split des Transportaufkommens der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Abbildung G - 2 Modal Split der Transportleistung der Landverkehrsträger



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Im Jahr **2023** ist die Transportleistung der Eisenbahnen etwas stärker gesunken als die des gesamtmodalen Verkehrs, so dass sie Anteile an den Straßenverkehr abgeben mussten. Die der beiden anderen Verkehrsträger blieben annähernd konstant. Im Jahr **2024** konnte die Binnenschifffahrt bei der Leistung Anteile hinzugewinnen, während die Straße verlor und der Schienenanteil konstant blieb.

Ab dem Jahr **2025** verlieren Schienenverkehr und Binnenschifffahrt, während die Straße wieder gewinnt. Mit anziehender Wirtschaft wird sich die Straße bereits ab **2026** wieder positiv entwickeln, während die Schiene weiterhin mit schwierigen Rahmenbedingungen insbesondere in Bezug auf die Infrastruktur zu kämpfen hat und erst mittelfristig wieder wachsen wird.

Bei der Binnenschifffahrt überwiegen grundsätzlich die wachstumsschwachen bzw. sogar rückläufigen Segmente die wenigen wachstumsträchtigen bei Weitem, so dass ihre Anteile kontinuierlich abnehmen. Die Marktanteile der Rohrleitungen nehmen wegen des schrumpfenden Mineralölsektors langfristig leicht ab, allerdings wird dies in mehreren Jahren des Betrachtungszeitraums durch die erwähnten Sondereffekte überlagert.

3.2.9 Transportintensität

In Abbildung G - 3 ist die langfristige Entwicklung der (gesamtmodalen) Transportleistung, des BIP und des Quotienten beider Größen, also der Transportintensität, dargestellt, jeweils indiziert auf 1995 = 100. Die Darstellung beginnt im Jahr 1995, weil die Entwicklung in den ersten Jahren nach der Vereinigung Deutschlands von den dadurch ausgelösten Sondereffekten und Strukturbrüchen geprägt war. Die Transportintensität war im Rahmen der Berichterstattung zur nachhaltigen Entwicklung von Beginn an einer der sog. „Nachhaltigkeitsindikatoren“. Mit der Umstellung des Indikatorensets ab dem Bericht 2016 wurde diese Größe 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 (absolutem) 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 %). Gegenläufig 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 %).

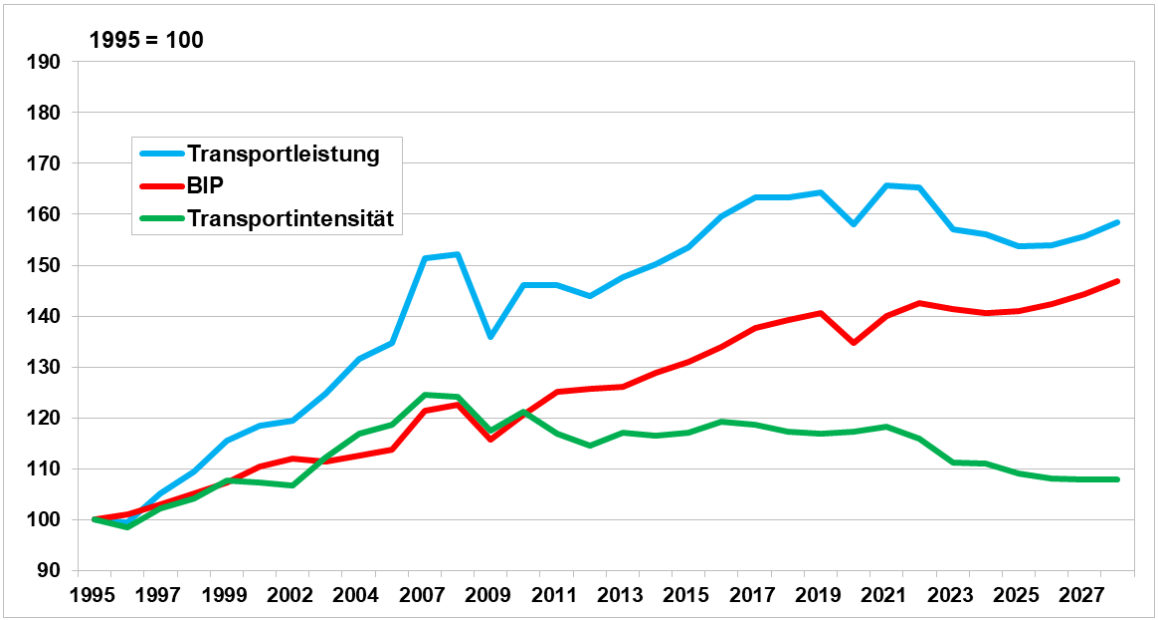
Im Jahr **2022** wurde das weitgehend wettgemacht, weil das BIP noch – trotz des beginnenden Konjunkturabschwungs – um 1,8 % (im Jahresdurchschnitt) wuchs, die Transportleistung dagegen leicht (-0,1 %) und die Intensität somit spürbar (-1,9 %) abnahmen. Letzteres ist auf den Rückgang von zahlreichen 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 wirksam werden, zurückzuführen.

Im Jahr **2024** ist – im Gegensatz zu den Nachkrisenjahren 2010 und 2021, in denen beide Größen einen unmittelbaren kräftigen Wiederanstieg verbuchten – das BIP nochmals leicht gesunken, ebenso wie der Güterverkehr Letzterer wurde erneut von der ausbleibenden konjunkturellen

Erholung sowie dem Außenhandel und einigen Massengütern gebremst, die Intensität stagnierte entsprechend (-0,1 %).

Abbildung G - 3 Transportleistung und Transportintensität



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Für das Jahr **2025** ist für das BIP eine Stagnation und für den Güterverkehr ein stärkerer Rückgang als im Vorjahr zu verzeichnen. Letzterer wird nun noch deutlicher von der Gesamtwirtschaft, vom Außenhandel und einigen Massengütern gebremst, so dass die Intensität nun wieder leicht abnimmt (-1,7 %).

Im laufenden Jahr **2026** wird zwar das BIP wieder steigen (+1,0 %), dies wirkt aber zunächst nur im Straßengüterverkehr positiv, während die gesamtmodale Leistung kaum mehr als stagniert (+0,2 %), die Intensität ist daher leicht rückläufig (-0,9 %).

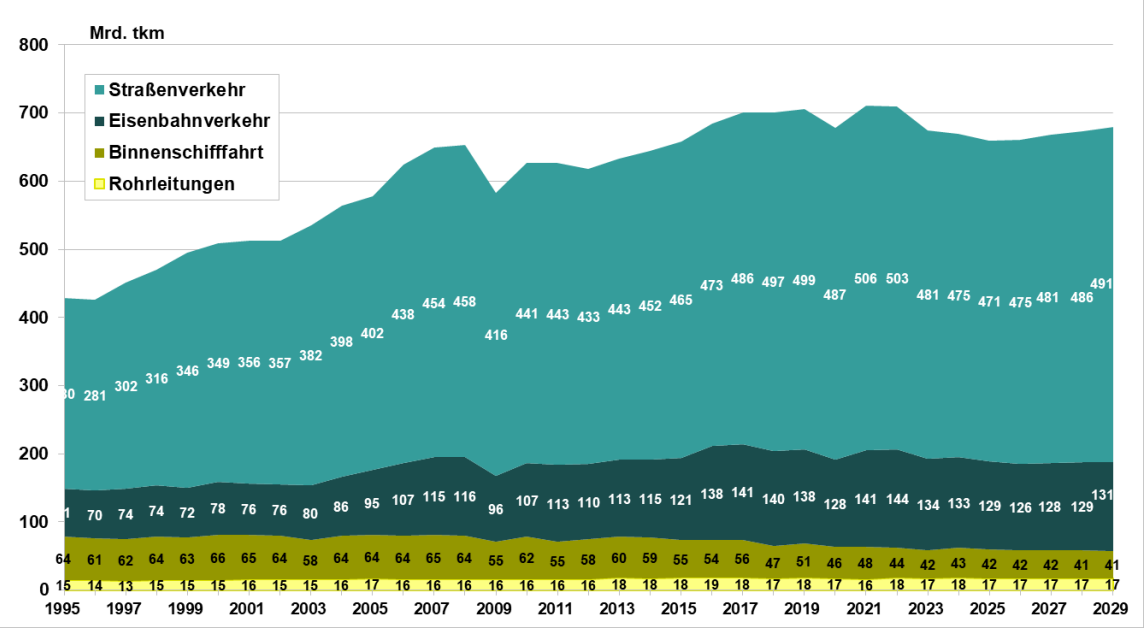
In den Folgejahren **2027 bis 2029** sollte der Güterverkehr wieder auf einen moderaten Wachstumspfad (+1,0 % p. a.) zurückfinden, der auf Niveau der erwarteten Zunahme des BIP (+1,0 % p. a.) liegt. Damit bleibt die Intensität konstant. Infolge des kräftigen Rückgangs im Jahr 2023 wird die Transportintensität aber noch weit unter dem (stabilen) Niveau der Jahre 2011 bis 2022 sowie dem Höchststand der Jahre 2006 bis 2008 liegen (vgl. Abbildung G - 3).

Insgesamt kann hieraus gefolgert werden, dass die Transportintensität trotz des Güterstruktureffekts keinen langfristig absinkenden Trend zeigt, sondern vielmehr seit fast 20 Jahren annähernd konstant ist, wenn die starken Rückgänge in Folge der Weltwirtschaftskrise 2009 und jene des Jahres 2023 im Nachgang des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine als Sondereffekte betrachtet werden. Offensichtlich werden die Rückgänge der Transportleistung, die durch die rückläufigen Massengüter entstehen, annähernd kompensiert.

3.2.10 Langfristige Entwicklung nach Verkehrsträgern

In Abbildung G - 4 ist die langfristige Entwicklung der Gütertransportleistung 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.[79] stärker als der Lkw-Verkehr (2,0 % p. a.). Im Pandemiejahr 2020 hat sich das zwar ins Gegenteil verkehrt, vor allem wegen teilweise massiver Verluste in einigen Massengutbereichen, allen voran Kohle. Dies wurde in den beiden Folgejahren aber wieder wettgemacht, so dass auch zwischen 2019 und 2022 der Eisenbahnverkehr stärker zunahm als der Straßenverkehr (+1,4 % ggü. +0,3 % p. a.). Im Rezessionsjahr 2023 hat sich das ins Gegenteil verkehrt (-6,9 % ggü. -4,4 %), während im Jahr 2024 wiederum sowohl Schiene als auch Straße ein Minus aufwiesen (-0,9 % ggü. -1,3 %), weil nunmehr der Lkw-Verkehr von der Baukrise gebremst wurde. Im Jahr 2025 verzeichnet die Eisenbahn ein deutlich stärkeres Minus als der Straßenverkehr (-3,1 % ggü. - 0,9 %). Im laufenden Jahr kann nur der Straßenverkehr von der anziehenden Konjunktur profitieren (+1,0 %), während die Schiene im Minus bleibt (-2,2 %). In den Folgejahren bis 2029 liegen die dann positiven Veränderungsraten annähernd gleichauf (1,1 % p. a. Straße bzw. 1,2 % p. a. Schiene). Die Leistung der Binnenschifffahrt sinkt dagegen seit 1995 spürbar (-1,3 % p. a.) und seit 2021 mit Ausnahme von 2024 noch stärker. Erst mittelfristig wird sich der jährliche Rückgang etwas reduzieren (2027 bis 2029: -0,9 % p. a.) Die Rohrleitungstransporte zeigten von Mitte des letzten Jahrzehnts bis zu den Pandemiejahren 2020/21 und auch in Folge des russischen Angriffskrieges in der Ukraine 2023 einen leichten Rückgang, der aber im Jahr 2024 wieder aufgeholt wurde. Zwischen 2000 und 2029 ist eine annähernde Stagnation zu beobachten.

Abbildung G - 4 Langfristige Entwicklung der Güterverkehrsleistung nach Verkehrsträgern



Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

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

3.3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

Der Lkw-Verkehr der deutschen und der ausländischen Unternehmen wird statistisch auf unterschiedlichen Wegen erfasst. Das empirische Grundgerüst bildet die amtliche Güterkraftverkehrsstatistik für die deutschen Fahrzeuge, weil diese sowohl verkehrliche Kennwerte wie z. B. die Fahrleistung oder Fahrtenrelationen als auch Informationen zur Ladung, wie z. B. Art und Umfang der Ladung, erfasst. Gemäß dieser vom Kraftfahrt-Bundesamt durchgeführten Erhebung hat das Beförderungsaufkommen der deutschen Lkw im ersten Pandemiejahr 2020 um 2,7 % und die Leistung um 1,8 %[80] 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-, die Leistung jedoch noch 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 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 die für den Güterverkehr relevanten 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.[81] Die fehlenden Werte für andere Staaten werden vom DLR für die Publikation „Verkehr in Zahlen“ geschätzt. Die Zeitverzögerung, mit der die Veröffentlichung der Daten durch das KBA erfolgt, hat sich entsprechend den Lieferungen von Eurostat auf derzeit gut ein Jahr verkürzt. Zusätzlich zu diesen Daten wird für die ausländischen Lkw deren mautpflichtige Fahrleistung auf Bundesfernstraßen erfasst. Sie stellt im Gegensatz zu den o. a. verkehrsstatistischen Erhebungen, die allesamt auf unterschiedlich großen Stichproben der einzelnen Meldestaaten beruhen, für das mautpflichtige Netz eine Vollerhebung dar. Deshalb können die Ergebnisse der Mautstatistik seit vielen Jahren als die mit Abstand belastbarsten Daten für den Verkehr der ausländischen Fahrzeuge in Deutschland betrachtet werden.

---

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

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

Tabelle G - 3 Straßengüterverkehr nach Fahrzeugherkunft und Entfernungsstufen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %				
							p.a.				Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Transportaufkommen											
Deutsche Fahrzeuge	3193,7	2842,5	2763,7	2761,1	2786,4	2867,6	-2,8	-0,1	0,9	1,0	-10,2
- Nahverkehr	1788,4	1535,1	1472,0	1477,8	1503,3	1576,2	-4,1	0,4	1,7	1,6	-11,9
- Regionalverkehr	770,1	717,1	710,8	719,4	731,0	761,7	-0,9	1,2	1,6	1,4	-1,1
- Fernverkehr	635,2	590,3	580,9	563,8	552,1	529,7	-1,6	-2,9	-2,1	-1,4	-16,6
Ausländische Fahrzeuge	565,0	578,0	576,6	577,3	587,9	616,6	-0,2	0,1	1,8	1,6	9,1
- Grenzüb. Verkehr	489,8	492,9	492,7	493,2	502,6	527,6	0,0	0,1	1,9	1,6	7,7
- Kabotage	75,2	85,1	83,9	84,1	85,3	89,0	-1,4	0,3	1,5	1,4	18,3
Insgesamt	3758,7	3420,5	3340,3	3338,4	3374,3	3484,1	-2,3	-0,1	1,1	1,1	-7,3
Transportleistung[1)]											
Deutsche Fahrzeuge	291,6	268,7	263,5	258,7	259,6	265,7	-1,9	-1,8	0,3	0,8	-8,9
- Nahverkehr	34,1	30,3	29,3	29,5	30,1	31,8	-3,5	0,9	2,0	1,8	-6,9
- Regionalverkehr	68,7	64,1	63,5	64,2	65,3	68,0	-0,9	1,2	1,6	1,4	-1,1
- Fernverkehr	188,7	174,3	170,7	165,0	164,3	165,9	-2,0	-3,4	-0,4	0,3	-12,1
Ausländische Fahrzeuge	207,0	212,0	211,1	211,8	215,6	225,6	-0,4	0,3	1,8	1,5	9,0
- Grenzüb. Verkehr	182,0	183,7	183,2	183,9	187,4	196,5	-0,2	0,4	1,9	1,6	8,0
- Kabotage	25,0	28,3	27,8	27,8	28,2	29,1	-1,7	0,0	1,2	1,1	16,4
Insgesamt	498,6	480,7	474,6	470,5	475,2	491,4	-1,3	-0,9	1,0	1,1	-1,5

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, Eurostat, eigene Prognosen

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

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

Für den Verkehr der ausländischen Lkw im Jahr 2024 einschließlich der Kabotagetransporte lag die Veränderung der mautpflichtigen Fahrleistung bei -0,4 %, die Schätzung des DLR für Verkehr in Zahlen, die in Abstimmung mit Intraplan erfolgte, liegt ebenfalls bei -0,4 % für die Transportleistung sowie -0,2 % beim Aufkommen. Damit nahm der Marktanteil der ausländischen Lkw im Jahr 2024 nur geringfügig zu, nämlich auf 44,5 %, auch weil der grenzüberschreitende Verkehr in diesem Jahr ebenfalls nicht wuchs.

Im ersten Halbjahr **2025** nahm die mautpflichtige Fahrleistung der deutschen Fahrzeuge aufgrund der ausbleibenden Erholung insbesondere der Bauwirtschaft um 1,7 % und die der ausländischen

Lkw um 0,7 % ab. Im zweiten Halbjahr entwickelte sich die Fahrleistung etwas positiver, so dass jene der deutschen Lkw bei -1,2 % und jene der ausländischen bei +0,2 % im Gesamtjahr liegt.

Für die Transportleistung der deutschen Fahrzeuge kann auf Basis der bis September vorliegenden Daten ein Minus (im gesamten Jahr) von 1,8 % geschätzt werden. Für das Transportaufkommen lassen diese Daten hingegen einen deutlich geringeren Rückgang um lediglich 0,1 % erwarten (vgl. Abschn. 3.2). Dies ist vor allem auf den in den ersten drei Quartalen rückläufigen Fernverkehr zurückzuführen, während sich Nah- und Regionalverkehr positiv entwickelten.

Für den Verkehr der ausländischen Lkw im Jahr 2025 einschließlich der Kabotagetransporte schätzen wir auf Basis der Veränderung der auf diese Fahrzeuge bezogenen mautpflichtigen Fahrleistung (+0,2 %) ein leichtes Plus der Transportnachfrage (+0,1 % beim Aufkommen, +0,3 % bei der Leistung). Damit nahm deren Marktanteil im Jahr 2025 nur geringfügig zu, nämlich auf 45,0 %, auch weil der grenzüberschreitende Verkehr in diesem Jahr ebenfalls nicht wuchs.

Im laufenden Jahr **2026** ist für die deutschen Exporte – nach den Rückgängen der Vorjahre – ein leichtes Plus zu erwarten (+0,8 %). Zudem sollte sich die Bauwirtschaft deutlich erholen. Unter diesen Voraussetzungen sollten sowohl das gesamte Straßengüterverkehrsaufkommen als auch die Leistung um jeweils rund 1 % steigen. Der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr sollte sich jeweils etwas positiver entwickeln (+1,3 % beim Aufkommen, +1,4 % bei der Leistung).

In den Folgejahren **bis 2029** sollte sich dieses Wachstum des (gesamten) Straßengüterverkehrs auf gleichem Niveau fortsetzen (jeweils rund 1 % p. a. für Aufkommen und Leistung). Der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr sollte sich auch in den Folgejahren bis 2029 etwas überdurchschnittlich entwickeln mit +1,2 % (Aufkommen) und +1,3 % (Leistung). Es gibt keinen Grund für die Annahme, dass sich die Anteilsgewinne der ausländischen Lkw (im Verkehr mit dem Ausland) nicht fortsetzen, 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 im laufenden Jahr (+1,8 %) sowie in den Folgejahren (+1,5 % p. a.). Deren Marktanteil steigt damit bis 2029 auf knapp 46 %.

Für den **Kabotageverkehr** der ausländischen Fahrzeuge im Jahr 2023 weisen die Eurostat-Daten einen Anstieg um 8,6 % (Aufkommen) bzw. 4,0 % (Leistung) aus. Ein derartiges Plus in einem Rezessionsjahr, welches den Straßengüterverkehr insgesamt stark nach unten drückt, ist als unplausibel zu bewerten, zumal auch die mautpflichtige Fahrleistung der ausländischen Lkw ein Minus aufweist (-2,8 %, s.o.). Ersatzweise hat das DLR einen Rückgang um 2,4 % (beide Größen) geschätzt und für 2024 einen nochmaligen Rückgang um 1,4 % (Aufkommen) bzw. 1,7 % (Leistung). 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 2025 wurden über eine Extrapolation des Anteils der ausländischen Fahrzeuge am gesamten Binnenverkehr ermittelt.

Vom Verkehr der deutschen Unternehmen entfallen 97 % auf den **Binnenverkehr**. Dieser ist im Jahr 2024 spürbar gesunken (-2,9 %) und somit auch der gesamte Verkehr mit deutschen Lkw (-2,8 %, jeweils Aufkommen). Im abgelaufenen Jahr 2025 zeigt sich im Binnenverkehr beim Aufkommen eine konstante Entwicklung gegenüber Vorjahr (+0,1 %), die ähnlich auch beim Aufkommen des gesamten Verkehrs der deutschen Lkw abzulesen ist (-0,1 %). Für 2026 und die Folgejahre bis 2029 ist beim Binnenverkehr ein moderater Anstieg zu erwarten (jeweils rund 1 % p. a., vgl. hierzu auch Tabellen G - 11 und G - 12 in Kapitel 3.6).

Innerhalb der drei **Entfernungsstufen** (des Verkehrs mit deutschen Lkw) ist der Nahverkehr (bis 50 km) im Jahr 2024 überdurchschnittlich gesunken (-4,1 %, Aufkommen), weil sich hier erneut die sinkenden Baustofftransporte stärker niederschlagen. Im abgelaufenen Jahr 2025 hat sich der Nahverkehr hingegen leicht positiv entwickelt (+0,4 %), was vor allem auf ein Plus bei den sonstigen Mineralerzeugnissen zurückzuführen ist. Für das laufende Jahr 2026, in dem der Bausektor ein deutliches Plus verzeichnen wird, rechnen wir mit einem entsprechenden Anstieg (+1,7 %), das sich auch in den Folgejahren auf diesem Niveau fortsetzen wird. Im Regionalverkehr (51 bis 150 km) hat sich die schon seit vielen Jahren zu beobachtende überdurchschnittliche Entwicklung im Vergleich zum Fernverkehr (über 150 km) auch im Jahr 2024 fortgesetzt, so dass das Minus im Regionalverkehr wiederum nicht so stark ausgeprägt war wie im Fernverkehr (- 0,9 % gegenüber -1,6 %). Im Jahr 2025 zeigt sich im Regionalverkehr ein Plus (+1,2 %), während der Fernverkehr durch einen deutlichen Rückgang gekennzeichnet ist (- 2,9 %), der vor allem durch rückläufige Transporte von Nahrungs- und Genussmitteln (aus der Abteilung „Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch…“, die den Fernverkehr dominieren, hervorgerufen wird. Im laufenden Jahr sollte sich das Minus im Fernverkehr abschwächen und der Regionalverkehr noch deutlicher wachsen (Regionalverkehr: +1,6 %; Fernverkehr: -2,1 %). In den Folgejahren 2027 bis 2029 bleibt das Wachstum im Regionalverkehr auf ähnlichem Niveau erhalten (+1,4 % p. a.), während sich der Rückgang im Fernverkehr weiter deutlich abschwächt (- 1,4 % p. a.). Der Regionalverkehr profitiert hierbei im laufenden Jahr wie mittelfristig vom leicht überdurchschnittlich zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehr (der deutschen Lkw), 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 dynamisch steigenden 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.[82] 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. Letztere sind somit der Gegenstand, der 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.[83]

Die Anzahl der im LNF-Verkehr in Deutschland 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.[84] 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 2010 eine durchschnittliche Fahrleistung (pro Kfz) in Höhe von 15.000 km, die sich zwischen privaten und gewerblichen Haltern nicht sehr unterschied. Diejenige der SNF

---

82 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.

83 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

84 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).

war mit 62.000 km rund viermal so hoch, so dass von der gesamten Fahrleistung nur 52 % auf LNF entfielen. Vor allem Sattelzugmaschinen erbrachten mit fast 100.000 km pro Jahr eine weit überdurchschnittliche Fahrleistung. Der Unterschied (zwischen LNF und SNF) entstand also weniger bei der Fahrtenzahl pro Kfz, sondern bei der mittleren Länge der Fahrten, die bei SNF mit 29 km ebenfalls fast viermal so hoch war wie 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 tkm, von SNF hingegen 17 tkm befördert, also das 34-fache. Deshalb entfallen von der Transportleistung nur 3 % auf LNF. Zusammengefasst haben die LNF bei der Fahrleistung eine erhebliche, bei der verkehrsstatistisch zentralen Transportleistung nur eine untergeordnete Bedeutung.

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

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

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

Quelle: KiD 2010

Die erste Prognosezielgröße bildet der **Bestand** von LNF, der vom KBA primärstatistisch erhoben wird und deshalb sehr belastbar ist. Er hat sich von 2010, dem Jahr der KiD-Erhebung, bis 2022 um 3,6 % p. a. erhöht. Von 2017 bis 2022 belief sich der Anstieg in allen Jahren, also auch in den Pandemiejahren 2021 und 2022, mit einer erstaunlichen Stabilität auf jeweils 4,1 % bis 4,4 %. Bereits in dieser Größe kommt die ungebrochene Dynamik des Verkehrs der LNF zum Ausdruck. In den Jahren 2023 und 2024 (jeweils Jahresanfang) hat sich das Tempo allerdings auf 2,8 % bzw. 2,9 % abgeschwächt. Im Jahr 2025 ist es aufgrund der der weiterhin ausbleibenden konjunkturellen Erholung nochmals etwas niedriger ausgefallen (2,6 %) als im Vorjahr. Für 2026 und 2027-2029 rechnen wir mit einem spürbaren Anstieg (3,0 % p. a.) aufgrund der erwarteten Wirtschaftsbelebung, der in der Größenordnung jedoch unterhalb des Trends von 2010 bis 2022 liegt (3,6 % p. a., vgl. Tabelle G - 5).

Für die **Fahrleistung** der LNF verwenden wir die Werte, die vom DLR, früher vom DIW, in ihrer Fahrleistungsrechnung ermittelt werden. Für das Jahr 2010 beläuft er sich auf 47,8 Mrd. Fzkm, was höher ist als der Wert laut KiD 2010 (32 Mrd.). Jedoch haben die DLR-Werte erstens den Vorteil einer konsistenten Zeitreihe, was für die Prognose erforderlich ist. Zweitens stimmen sie

gut mit denen aus der KBA-Statistik „Verkehr in Kilometern“ überein, die für 2019 55,3 Mrd. Fzkm (definiert als Kfz mit einer zGM < 7,5 t) ausweist (DLR (<3,5 t Nutzlast): 55,6 Mrd. Fzkm, vgl. Tabelle G - 5). Hier beläuft sich das Wachstum zwischen 2010 und 2019 auf 1,8 % p. a. Im (Pandemie-)Jahr 2020 ist sie nach den jetzt vorliegenden Daten der Fahrleistungsrechnung um 5,6 % gesunken, hat dies aber im Folgejahr (+7,6 %) mehr als wettgemacht. In den Jahren 2022 und 2023 wurde ein geringes Plus (2,7 % und 0,6 %) erreicht, ebenso im Jahr 2024 (+2,0 %). Für das Jahr 2025 haben wir die Veränderung der mittleren Fahrleistung auf den Bestand gelegt, so dass die (gesamte) Fahrleistung im Jahr 2025 um 1,3 % steigt. Im laufenden Jahr 2026 sowie den folgenden Jahren wird entsprechend der erwarteten leichten konjunkturellen Belebung ein etwas höherer Anstieg erwartet, die geschätzte Wachstumsrate beträgt 2,2 % p. a. bis 2029.

Tabelle G - 5 Verkehr der leichten Nutzfahrzeuge

	Absolute Werte						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
LNF[1]												
Bestand (1000)[2]	2842	3324	3419	3508	3613	3947	2,8	2,9	2,6	3,0	3,0	38,9
Fahrleistung[3]	55,63	58,34	59,51	60,29	61,64	65,88	0,6	2,0	1,3	2,2	2,2	18,4
Transportleistg.[3]	19,14	20,07	20,47	20,74	21,21	22,67	0,6	2,0	1,3	2,2	2,2	18,4
KEP-Verkehr												
Anz. Sendungen (Mio.)	3650	4175	4290	4410	4550	5010	0,6	2,8	2,8	3,2	3,3	37,3

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

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

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

Darüber hinaus ist in Tabelle G - 5 die Zahl der im **KEP-Verkehr** beförderten Sendungen ausgewiesen, die in den regelmäßig durchgeführten Marktanalysen des Bundesverbands BPEX (vormals BIEK) sowohl geschätzt und auch mittelfristig prognostiziert wird.[85] Generell repräsentiert der KEP-Verkehr nur einen kleinen 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 mehr als 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 einem Zuwachs um 6,0 % entspricht. In den beiden Pandemiejahren belief sich das Plus sogar auf jeweils 11 %. Allerdings ist die Zahl der Sendungen gemäß der aktuellen BPEX-Studie im Jahr 2022 um 8 % gesunken und hat sich im Jahr 2023 (0,6 %) davon kaum erholt. Im letzten Jahr stieg die Zahl der Sendungen hingegen wieder deutlicher an (2,8 %). Für den Prognosehorizont übernehmen wir auch diesmal wieder die Erwartungen des BPEX. Für 2025 rechnet er wie im Vorjahr mit einer Wachstumsrate von 2,8 %.

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

Ab 2026 wird aufgrund der konjunkturellen Erholung wieder mit etwas höheren Wachstumsraten gerechnet (2026: 3,2 %; 2027: 3,1 %), auch wenn diese nicht wieder an die Raten vor 2022 heranreichen.

Aufgrund der Abschneidegrenze in der Güterkraftverkehrsstatistik bei 3,5 t Nutzlast besteht eine statistische Lücke beim Güterverkehr mit leichten Nutzfahrzeugen (LNF). Die letzte umfassende Erhebung zum Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland (KiD), die u. a. diese Lücke schließen sollte, liegt über 15 Jahre zurück. Da die KiD für den Güterverkehr mit **leichten Nutzfahrzeugen** eine wichtige Datenquelle darstellt, wäre eine zeitnahe nächste Erhebung und regelmäßige Durchführung für die Verkehrsstatistik, die Verkehrsplanung sowie die Erstellung von Verkehrsprognosen wichtig. In Ergänzung wäre die Möglichkeit einer Ausweitung der statistischen Erfassung des Güterverkehrs mit LNF trotz des erheblichen Aufwands von Interesse.

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 Mittelfristprognose 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 2025 nach dem Plus im Vorjahr (2024: +1,1 %) wieder abgenommen (-2,3 %, ohne Luft- und Seeverkehr[86]). Diese Gesamtentwicklung wird grundsätzlich von dem hier dominierenden Straßenverkehr geprägt (Anteil: rund 90 %, 2025: -1,7 %). 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. 3.2.3). In den Jahren 2022 und 2023 hat sich das nicht fortgesetzt und im Jahr 2024 sogar in ein hohes Minus (-16 %) gedreht. Letzteres setzt sich in gleichem Maße im Jahr 2025 fort (-16 %), während der Rückgang im Straßenverkehr deutlich weniger ausgeprägt ist (-1,7 %). Für das laufende Jahr 2026 sowie mittelfristig bis 2029 rechnen wir bei der Straße mit einer leichten Steigerung (rund 1 % p. a.), bei der Eisenbahn sogar mit etwas deutlicheren Wachstumsraten (2026, 2027-2029 jeweils 1,2 % p. a.). Binnenschifffahrt und Seeverkehr müssen für 2026 bis 2029, wie schon seit 2021, mit Verlusten rechnen.

Die Güterabteilung **„Kohle, rohes Erdöl und Erdgas (B2)“** ist die einzige, in der der Straßenverkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Im Jahr 2025 ist das gesamtmodale Aufkommen (ohne Seeverkehr) nach einer konstanten Entwicklung im Jahr zuvor (0 %) wieder gesunken (-3,6 %). Dies kam durch erheblich reduzierte Rohöleinfuhren zustande, weshalb die Pipelinetransporte 2025 um 3,0 % zurückgegangen sind. Bei den Kohletransporten zeigten sich hingegen unterschiedliche Entwicklungen: aufgrund der Zunahme der Kohleverstromung im ersten Halbjahr 2025

---

86 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.

konnte die Binnenschifffahrt ein deutliches Plus bei den Kohletransporten verzeichnen (+7,0 %). Die die Schiene verbuchte hingegen weiterhin ein Minus (-6,5 %), das aber immerhin nicht so hoch ausfiel wie in den Jahren davor. Der Seeverkehr zeigte in dieser Güterabteilung ebenfalls einen Rückgang (-2,4 %). Hier konnten die erheblichen Steigerungen bei Erdgas, die durch die Inbetriebnahme des zweiten Flüssiggas-Terminals in Wilhelmshaven hervorgerufen wurden und die leichte Zunahme bei der Kohle den erheblichen Rückgang bei der Rohöleinfuhr nicht ausgleichen. Im laufenden Jahr sowie in den Folgejahren bis 2029 wird sich der Abwärtstrend im Kohlesektor weiter fortsetzen und zu erheblichen Minusraten bei Eisenbahn und Binnenschifffahrt führen. Aufgrund der nicht mehr steigenden Rohöltransporte wird dieser Rückgang auch gesamtmodal durchschlagen und ein Minus von rund 5 % p. a. nach sich ziehen. Auch im Seeverkehr rechnen wir für das laufende Jahr mit einem Minus aufgrund rückläufiger Kohle- und Rohölimporte. In den Jahren 2027 bis 2029 werden zumindest 2027 wieder steigenden Rohölimporte das Minus bei der Kohle ausgleichen, während die Erdgasimporte stabil bleiben.

In der Güterabteilung **„Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse (B3)“** ist das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2025 im vierten Jahr in Folge zurückgegangen (-2,2 %). Der hier dominierende Lkw-Verkehr (-1,9 %) sowie der Schienenverkehr (-3,0 %) und verstärkt die Binnenschifffahrt (-6,6 %) mussten jeweils Verluste hinnehmen, die vor allem durch die schwächelnde Baukonjunktur entstanden. Lediglich der Seeverkehr (+1,8 %) konnte in dieser Güterabteilung ein Plus verzeichnen. Im Jahr 2026 kommt es gesamtmodal zu einem Wachstum (+2,8 %), da die Bauproduktion deutlich wächst und diese die negativen Effekte aus der weiter rückläufigen Stahlerzeugung mehr als ausgleichen kann. Die anspringende Baukonjunktur wird vor allem den Lkw-Verkehr (+3,1 %) beeinflussen, während die Zunahme bei Eisenbahnen (+1,6 %) geringer ausfällt und die Binnenschifffahrt (-1,1 %) aufgrund der weiterhin schwächelnden Stahlproduktion noch im Minus bleibt. Für 2027 bis 2029 sehen wir sowohl gesamtmodal (+2,3 % p. a.) als auch beim Straßenverkehr (+2,4 % p. a.) ein etwas geringeres Plus als 2026, bei der Schiene (+2,0 % p. a.) und beim Binnenschiff (+0,7 % p. a.) legen die Transporte hingegen (deutlicher) zu.

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

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	229,3	233,3	236,0	230,4	232,6	238,7	-4,7	1,1	-2,3	1,0	0,9	4,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	150,1	138,2	138,3	133,2	127,1	108,5	-8,7	0,0	-3,6	-4,6	-5,1	-27,8
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	1056,9	925,8	885,8	866,4	890,4	953,4	-9,0	-4,3	-2,2	2,8	2,3	-9,8
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	599,8	547,5	538,7	534,4	526,5	502,2	-3,7	-1,6	-0,8	-1,5	-1,6	-16,3
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	185,8	162,2	163,8	165,0	163,7	161,2	-1,5	1,0	0,7	-0,8	-0,5	-13,3
B6 Chemische/Mineralerz.	659,3	554,5	533,9	541,8	549,5	569,3	-11,6	-3,7	1,5	1,4	1,2	-13,7
B7 Metalle u. Metallerz.	254,7	222,5	219,1	212,4	210,4	213,7	-5,3	-1,5	-3,0	-0,9	0,5	-16,1
B8 Masch., langleb.Kons.	247,0	228,6	217,9	220,7	223,7	234,8	4,7	-4,7	1,3	1,4	1,6	-4,9
B9 Sekundärrohst., Abf.	315,7	262,9	260,5	262,4	263,5	268,0	-5,3	-0,9	0,7	0,4	0,6	-15,1
B10 Sonstige Produkte	741,0	760,0	766,1	775,7	783,7	825,9	-4,2	0,8	1,3	1,0	1,8	11,5
Insgesamt	**4439,6**	**4035,5**	**3960,0**	**3942,4**	**3971,1**	**4075,7**	**-6,1**	**-1,9**	**-0,4**	**0,7**	**0,9**	**-8,2**
Transportleistung[2)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	41,6	41,4	41,9	40,7	40,7	40,8	-4,3	1,3	-2,9	0,0	0,1	-2,0
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	31,3	33,2	31,9	30,6	29,1	25,4	0,7	-3,9	-4,1	-4,8	-4,4	-18,7
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	57,4	53,6	51,8	51,2	52,1	56,0	-7,0	-3,4	-1,2	1,7	2,5	-2,3
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	124,2	116,9	114,9	111,4	110,1	106,4	-5,0	-1,7	-3,1	-1,2	-1,1	-14,3
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	32,5	30,0	30,7	30,0	29,5	29,6	3,8	2,3	-2,4	-1,5	0,1	-8,8
B6 Chemische/Mineralerz.	91,6	77,2	76,8	76,5	77,3	80,6	-11,7	-0,6	-0,4	1,0	1,4	-12,0
B7 Metalle u. Metallerz.	55,9	48,1	46,6	46,2	45,6	46,5	-6,1	-3,0	-0,9	-1,3	0,7	-16,8
B8 Masch., langleb.Kons.	61,5	60,4	59,7	59,0	59,7	62,6	5,6	-1,2	-1,1	1,1	1,6	1,8
B9 Sekundärrohst., Abf.	28,5	25,4	25,3	25,6	26,7	31,3	-6,3	-0,3	1,1	4,6	5,4	9,9
B10 Sonstige Produkte	181,0	187,8	190,1	188,4	189,8	200,2	-6,3	1,2	-0,9	0,8	1,8	10,6
Insgesamt	**705,4**	**674,0**	**669,6**	**659,5**	**660,6**	**679,5**	**-5,0**	**-0,6**	**-1,5**	**0,2**	**0,9**	**-3,7**

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 bereits seit vielen Jahren rückläufig. Im Jahr 2025 ist sie erneut gesunken (-0,8 %). Der Rückgang entstand vor allem bei „Holz, Papier, Druckerzeugnissen“ (-1,0 %), während die (dominierenden) Nahrungs- und Genussmittel nur einen leichten Rückgang aufzeigten (-0,4 %). Betroffen war hier neben dem dominierenden Lkw-Verkehr (-0,6 %) insbesondere die Schiene (-13,6 %), während das Binnenschiff eine positive Entwicklung zeigte (+1,1 %). Für die gesamte Abteilung erwarten wir sowohl für das laufende Jahr wie auch für die Folgejahre bis 2029 eine Abnahme in Höhe von 1,5 % (2026) bzw. 1,6 % p. a. (2027 bis 2029.

In der Güterabteilung **„Kokerei- und Mineralölerzeugnisse (B5)“** verbuchte das gesamtmodale Aufkommen im Jahr 2025 wie schon im Vorjahr einen geringfügigen Anstieg (0,7 %). Während die Straße leicht (+0,9 %) und die Schiene stark (+3,9 %) hinzugewinnt, verzeichnet das Binnenschiff (-3,7 %) ebenso wie der Seeverkehr (-3,9 %) einen Rückgang. Bei allen Verkehrsträgern werden vorwiegend Mineralölerzeugnisse transportiert. Wie oben bereits beschrieben ist die Einfuhr von Mineralölprodukten im Jahr 2025 mit -2,4 %, die Ausfuhr hingegen deutlich stärker mit - 10,2 % zurückgegangen, was sich insbesondere beim rückläufigen grenzüberschreitenden Versand beim Binnenschiff (-2,9 %) und im Seeverkehr (-15 %) zeigt. Beim Lkw und auf der Schiene dominiert jeweils der Binnenverkehr, der bei beiden Verkehrsmitteln ein Plus verzeichnet (Lkw: + 1,2 %; Schiene: +6,1 %). Für das laufende Jahr 2026 sowie die Folgejahre 2027 bis 2029 rechnen wir

damit, dass die Transporte in dieser grundsätzlich wachstumsschwachen Güterabteilung geringfügig abnehmen werden. Dies ist gesamtmodal sowie auch für alle Verkehrsträger zu erwarten.

Tabelle G - 7 Straßengüterverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in % p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	207,2	207,4	212,0	208,5	210,6	216,3	-5,0	2,2	-1,7	1,0	0,9	4,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	9,2	16,3	16,1	14,0	12,9	11,1	95,0	-1,2	-12,9	-8,1	-4,8	20,7
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	947,1	827,1	791,2	776,1	799,9	858,9	-9,5	-4,3	-1,9	3,1	2,4	-9,3
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	577,9	527,8	518,3	515,4	507,4	483,0	-3,3	-1,8	-0,6	-1,5	-1,6	-16,4
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	100,7	85,9	85,4	86,2	85,6	83,9	-4,6	-0,6	0,9	-0,7	-0,7	-16,7
B6 Chemische/Mineralerz	596,3	501,8	477,3	485,2	492,2	510,6	-12,1	-4,9	1,7	1,4	1,2	-14,4
B7 Metalle u. Metallerz.	188,7	162,7	158,3	152,9	152,0	154,1	-5,5	-2,7	-3,4	-0,6	0,5	-18,3
B8 Masch., langleb.Kons.	226,0	212,4	201,8	205,4	208,7	219,6	4,1	-5,0	1,8	1,6	1,7	-2,8
B9 Sekundärrohst., Abf.	292,5	242,5	239,5	241,7	243,3	248,1	-5,7	-1,2	0,9	0,7	0,6	-15,2
B10 Sonstige Produkte	613,0	636,8	640,5	653,1	661,7	698,5	-3,8	0,6	2,0	1,3	1,8	14,0
Insgesamt	**3758,7**	**3420,5**	**3340,3**	**3338,4**	**3374,3**	**3484,1**	**-6,1**	**-2,3**	**-0,1**	**1,1**	**1,1**	**-7,3**
Transportleistung[1)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	33,4	32,3	32,9	32,3	32,4	32,6	-3,4	1,9	-1,8	0,4	0,2	-2,3
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	1,1	5,3	5,2	5,0	4,8	4,3	335,0	-2,5	-2,4	-5,3	-3,3	279,2
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	33,3	30,4	29,3	29,0	29,9	32,2	-9,4	-3,8	-1,0	3,2	2,5	-3,2
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	114,8	108,3	106,3	103,6	102,4	98,5	-3,9	-1,9	-2,5	-1,1	-1,3	-14,2
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	10,8	9,9	9,7	9,5	9,5	9,7	0,1	-2,1	-2,2	0,5	0,4	-10,6
B6 Chemische/Mineralerz	73,0	60,9	59,8	59,9	60,9	63,7	-12,9	-1,9	0,2	1,6	1,5	-12,7
B7 Metalle u. Metallerz.	39,2	33,5	32,2	31,9	31,8	32,3	-5,9	-3,7	-1,1	-0,2	0,5	-17,6
B8 Masch., langleb.Kons.	51,6	53,1	52,9	52,4	53,4	56,4	4,8	-0,5	-0,8	1,8	1,8	9,1
B9 Sekundärrohst., Abf.	22,6	20,2	19,8	20,3	21,6	26,0	-5,2	-1,8	2,3	6,4	6,5	15,2
B10 Sonstige Produkte	118,7	126,8	126,6	126,7	128,6	135,6	-5,9	-0,1	0,0	1,5	1,8	14,2
Insgesamt	**498,6**	**480,7**	**474,6**	**470,5**	**475,2**	**491,4**	**-4,4**	**-1,3**	**-0,9**	**1,0**	**1,1**	**-1,5**

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Die Güterabteilung **„Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse (B6)“** stieg im Jahr 2025 nach vier rückläufigen Jahren erstmals wieder (+1,5 %). Zwar waren die Transporte von chemischen Erzeugnissen weiterhin im Minus, jedoch stieg der von der Bauproduktion abhängige Teilbereich der „Sonstige Mineralerzeugnisse“, auf den rund zwei Drittel aller Beförderungen in dieser Güterabteilung entfallen, trotz insgesamt schwacher Baukonjunktur. Von diesem Plus profitierten der Lkw-Verkehr und die Eisenbahnen, wohingegen die Binnenschifffahrt weiterhin ein Minus zeigte. Im laufenden Jahr 2026 soll zumindest die Bauproduktion wieder steigen. Sowohl gesamtmodal (+1,4 %) als auch bei Straße (+1,4 %) und insbesondere bei der Schiene (+3,3 %) kommt es daher zu steigenden Transporten, die auch mittelfristig, wenn auch auf niedrigerem Niveau, zunehmen werden (gesamtmodal und Straße: je +1,2 % p. a.; Schiene: +1,3 % p. a.). Bei der Binnenschifffahrt haben die für die Baubranche bestimmten Mineralerzeugnisse jedoch ein geringeres Gewicht, daher ist hier auch für 2026 sowie mittelfristig mit einem weiteren leichten Rückgang zu rechnen (-0,2 % p. a.).

Tabelle G - 8 Eisenbahnverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	8,7	13,3	11,1	9,4	9,5	9,8	1,0	-16,3	-15,7	1,2	1,2	12,7
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	32,5	27,1	23,4	21,9	19,9	14,7	-11,3	-13,5	-6,5	-9,2	-9,6	-54,9
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	55,0	52,3	49,8	48,3	49,1	52,1	-6,5	-4,8	-3,0	1,6	2,0	-5,2
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	10,8	10,9	10,7	9,3	9,4	9,9	-16,1	-1,5	-13,6	1,5	1,6	-8,2
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	47,0	42,9	43,8	45,5	44,8	44,2	2,2	2,1	3,9	-1,5	-0,5	-6,1
B6 Chemische/Mineralerz.	37,9	33,3	34,9	35,1	36,3	37,8	-7,4	4,7	0,8	3,3	1,3	-0,3
B7 Metalle u. Metallerz.	55,8	51,0	51,4	50,0	48,8	48,8	-4,6	0,7	-2,8	-2,3	0,0	-12,5
B8 Masch., langleb.Kons.	18,5	14,5	14,5	13,9	13,6	13,8	15,8	0,3	-4,5	-2,2	0,5	-25,6
B9 Sekundärrohst., Abf.	11,9	10,4	9,8	9,1	8,6	8,3	-9,2	-5,9	-7,4	-5,5	-1,0	-29,8
B10 Sonstige Produkte	112,7	111,2	112,8	109,6	109,1	114,9	-5,9	1,4	-2,8	-0,5	1,8	2,0
Insgesamt	**390,8**	**366,9**	**362,3**	**352,1**	**349,1**	**354,3**	**-5,0**	**-1,3**	**-2,8**	**-0,9**	**0,5**	**-9,3**
Transportleistung[1)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	3,2	4,7	4,2	3,6	3,6	3,6	-7,1	-10,6	-12,7	-2,6	0,3	12,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	7,7	7,0	5,6	4,9	4,4	3,5	-13,5	-19,8	-12,2	-11,9	-7,3	-54,9
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	13,8	14,3	13,7	13,9	13,9	15,1	-7,4	-4,1	1,4	-0,3	2,7	8,9
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	6,3	6,3	6,0	5,2	5,1	5,2	-18,6	-4,8	-14,0	-1,6	1,1	-17,3
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	12,0	11,9	12,4	12,5	12,0	11,9	5,7	4,1	1,2	-4,2	-0,3	-0,6
B6 Chemische/Mineralerz.	11,4	10,8	10,7	10,5	10,4	10,8	-8,9	-1,4	-2,0	-0,6	1,2	-5,3
B7 Metalle u. Metallerz.	13,6	12,2	11,7	11,6	11,1	11,2	-6,9	-3,8	-0,8	-4,6	0,3	-18,0
B8 Masch., langleb.Kons.	8,9	6,5	6,2	6,0	5,7	5,7	13,5	-5,9	-2,5	-5,4	0,0	-36,4
B9 Sekundärrohst., Abf.	3,0	2,8	2,7	2,4	2,3	2,4	-16,1	-3,8	-10,6	-5,8	1,5	-20,3
B10 Sonstige Produkte	58,3	57,9	60,1	58,4	58,0	61,4	-7,6	3,8	-2,8	-0,7	1,9	5,3
Insgesamt	**138,2**	**134,4**	**133,3**	**129,1**	**126,3**	**130,7**	**-6,9**	**-0,9**	**-3,1**	**-2,2**	**1,1**	**-5,5**

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

In der Güterabteilung **„Metalle und Metallerzeugnisse (B7)“** zeigt sich für das Jahr 2025 nach drei rückläufigen Jahren ein nochmaliger gesamtmodaler Rückgang (- 3 %), der sowohl im Lkw-Verkehr (-3,4 %) als auch auf der Schiene (-2,8 %) zu beobachten ist. Lediglich die Binnenschifffahrt konnte Zuwächse realisieren (+2,3 %). Mit ausbleibender Erholung der Stahlindustrie im Jahr 2026 bleibt der gesamtmodale Rückgang erhalten, wenn auch abgeschwächt (-0,9 %). Während die Transporte per Lkw jetzt jedoch moderater sinken (-0,6 %), zeichnet sich auf der Schiene weiterhin ein deutlicheres Minus ab (-2,3 %). Die Transporte per Binnenschiff stagnieren annähernd (-0,2 %). Ab 2027 stabilisiert sich die Stahlproduktion. Daher ist mittelfristig in dieser Güterabteilung gesamtmodal wieder mit einem leichten Plus zu rechnen (+0,5 % p. a.), von dem vor allem die Binnenschifffahrt (+4,0 % p. a.) aber auch der Lkw-Verkehr (+0,5 % p. a.) profitieren.

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 lag. 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 damit verbundene Transportnachfrage zweistellig (-22 %) einbrechen lassen, was in den drei Folgejahren auch aufgrund der Lieferkettenproblematik kaum aufgeholt werden konnte. Im Jahr 2024 hatten Straße und Binnenschiff einen kräftigen Rückgang vor allem bei Maschinen u. ä. zu verzeichnen. Für das Jahr 2025 ist gesamtmodal nur ein leichtes Plus in dieser Güterabteilung zu verzeichnen (1,3 %), auf der Straße fällt dieses höher aus, während Schiene und Wasserstraße nicht profitieren, sondern deutliche Rückgänge zeigen

(Schiene: -4,5 %; Wasserstraße: -9,5 %). Im laufenden Jahr 2026 steigen die Transporte in dieser Güterabteilung weiterhin moderat (+1,4 %), aber wiederum hauptsächlich auf der Straße (+1,6 %). In den Folgejahren verzeichnet auch die Schiene wieder leichte Wachstumsraten (+0,5 % p. a.).

Tabelle G - 9 Binnenschifffahrt nach Güterabteilungen

	Mio. t bzw. Mrd. tkm						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	13,4	12,7	12,8	12,6	12,6	12,5	-5,3	1,5	-1,8	-0,2	-0,1	-6,1
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	23,3	18,5	15,2	16,3	14,1	4,1	-27,9	-17,9	7,0	-13,5	-33,5	-82,3
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	54,8	46,4	44,9	41,9	41,5	42,3	-1,1	-3,4	-6,6	-1,1	0,7	-22,8
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	11,1	8,8	9,6	9,7	9,6	9,3	-10,7	10,0	1,1	-1,3	-1,1	-16,4
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	38,1	33,4	34,6	33,3	33,3	33,1	2,1	3,6	-3,7	-0,2	-0,1	-13,1
B6 Chemische/Mineralerz.	25,1	19,4	21,8	21,4	21,0	20,9	-4,5	11,9	-1,7	-1,8	-0,2	-16,7
B7 Metalle u. Metallerz.	10,1	8,7	9,4	9,6	9,6	10,8	-4,9	7,2	2,3	-0,2	4,0	6,6
B8 Masch., langleb.Kons.	2,5	1,7	1,6	1,4	1,4	1,4	-4,5	-7,1	-9,5	-0,6	-0,2	-43,5
B9 Sekundärrohst., Abf.	11,4	10,0	11,1	11,6	11,6	11,6	9,1	11,0	4,6	0,0	0,0	2,3
B10 Sonstige Produkte	15,3	12,0	12,8	13,0	12,9	12,5	-10,4	6,8	1,6	-1,0	-1,0	-18,2
Insgesamt	**205,1**	**171,7**	**173,8**	**170,9**	**167,5**	**158,7**	**-5,9**	**1,2**	**-1,7**	**-2,0**	**-1,8**	**-22,6**
Transportleistung[1)]												
B1 Land- u. forstw.Erz.	5,0	4,5	4,9	4,7	4,7	4,6	-7,3	8,9	-2,3	-1,0	-0,8	-8,8
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	4,8	3,5	2,7	3,2	2,7	0,8	-39,7	-23,5	18,4	-14,2	-33,6	-83,2
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	10,2	8,9	8,8	8,3	8,3	8,7	3,0	-0,8	-6,3	0,0	1,8	-14,7
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	3,0	2,3	2,7	2,7	2,7	2,6	-13,3	16,3	1,0	-1,0	-0,5	-11,6
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	9,7	8,2	8,6	8,0	8,0	8,1	6,0	5,0	-7,7	0,2	0,2	-17,0
B6 Chemische/Mineralerz.	7,3	5,5	6,3	6,1	6,0	6,1	-2,9	15,9	-3,7	-1,8	0,8	-15,8
B7 Metalle u. Metallerz.	3,1	2,4	2,7	2,7	2,7	3,1	-5,2	10,5	1,3	-0,2	4,0	-1,5
B8 Masch., langleb.Kons.	0,9	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	-1,0	-8,8	-11,1	0,3	0,7	-37,1
B9 Sekundärrohst., Abf.	2,9	2,4	2,8	2,9	2,9	2,9	-3,1	16,4	3,8	0,2	0,2	-0,8
B10 Sonstige Produkte	4,0	3,1	3,3	3,3	3,3	3,2	2,9	6,5	-0,8	-0,7	-0,7	-19,6
Insgesamt	**50,9**	**41,5**	**43,4**	**42,4**	**41,8**	**40,7**	**-5,9**	**4,7**	**-2,3**	**-1,5**	**-0,9**	**-20,2**

1) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

Die Güterabteilung **„Sekundärrohstoffe, Abfälle (B9)“** ist im Allgemeinen eines der weniger dynamischen Segmente der Transportnachfrage. In den Jahren 2022 und 2023 war allerdings ein spürbares Minus (-7 % bzw. -5 %) zu verzeichnen, das sich im Jahr 2024 wieder deutlich reduziert hat (knapp -1 %). Für 2025 zeigt sich ein leichtes Wachstum (+0,7 %), das in ähnlicher Größenordnung auch 2026 sowie in den Folgejahren gelten sollte. Diese Abteilung tangiert überwiegend 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 (2018/2011: +6,5 % p. a.).[87] 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 Jahren 2021 und 2022 ein spürbarer Wiederanstieg ein (zusammen 9 %).

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

Im Jahr 2023 löste der Konjunkturabschwung ein neuerliches Minus um bemerkenswerte 4 % aus. Im Jahr 2024 haben – trotz annähernd gleicher gesamtwirtschaftlicher Rahmenbedingungen – die gesamtmodalen Transporte moderat zugenommen (0,8 %). Dieser Zuwachs konnte 2025 auf +1,3 % gesteigert werden. Die Entwicklung im Straßengüterverkehr (+2,0 %) ist angesichts seiner auch hier sichtbaren Dominanz (83 % des Aufkommens) ebenso positiv, während der Eisenbahnverkehr ein Minus zeigte (-2,8 %). In der Binnenschifffahrt (+1,6 %) sowie insbesondere im Seeverkehr (+10,5 %) war ebenfalls ein Plus zu beobachten. Für das laufende Jahr 2026 sind etwas schwächere Wachstumsraten als für 2025 zu erwarten, die aber mittelfristig ab 2027 wieder höher ausfallen sollten. Mit Ausnahme des Binnenschiffs sollten ab 2027 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 %) mehr als halbiert und wird bis zum Ende des Prognosehorizonts 2029 annähernd auf diesem Niveau verbleiben (2029: 1,5 %).

Tabelle G - 10 Seeverkehr nach Güterabteilungen

	Mio. t						Veränderung in %					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Transportaufkommen												
B1 Land- u. forstw.Erz.	16,9	15,9	14,6	13,7	13,4	12,2	-6,1	-8,5	-5,6	-2,8	-2,8	-27,4
B2 Kohle, Rohöl, Erdgas	37,3	38,5	41,1	40,1	39,0	39,0	4,6	6,8	-2,4	-2,8	0,0	4,6
B3 Erze, Steine/Erden u.a.	31,6	29,6	30,1	30,7	30,3	31,1	-4,9	1,9	1,8	-1,3	1,0	-1,4
B4 Konsumg. z.kurzfr.V.	40,3	33,4	31,6	32,5	32,5	32,7	-7,5	-5,4	2,7	0,1	0,1	-18,9
B5 Kokerei-/Mineralölerz.	15,8	16,1	14,6	14,0	13,9	13,9	6,2	-9,3	-3,9	-1,0	0,0	-12,2
B6 Chemische/Mineralerz.	28,5	23,5	22,7	23,1	23,1	23,2	-5,9	-3,5	1,8	-0,1	0,2	-18,5
B7 Metalle u. Metallerz.	10,6	9,4	7,8	7,5	7,2	7,2	2,6	-16,9	-4,3	-4,2	0,0	-32,4
B8 Masch., langleb.Kons.	20,2	20,2	25,4	27,2	27,5	29,6	7,1	25,5	7,2	1,2	2,5	46,8
B9 Sekundärrohst., Abf.	3,5	2,6	2,4	3,0	3,3	3,4	-23,6	-8,3	24,2	9,6	1,2	-2,4
B10 Sonstige Produkte	85,7	74,1	79,5	87,8	91,0	102,0	-10,0	7,3	10,5	3,6	3,9	19,1
Insgesamt	**290,2**	**263,3**	**269,8**	**279,6**	**281,0**	**294,3**	**-4,2**	**2,5**	**3,6**	**0,5**	**1,6**	**1,4**

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 (-2,6 %). Neben der Gesamtwirtschaft wirkte sich hier auch der Rückgang der transportintensiven Bauproduktion aus. Im Jahr 2025 stagnierte der Binnenverkehr bei weiterhin schwacher Bauproduktion etwa auf Vorjahresniveau (-0,1 %), während der grenzüberschreitende Verkehr ein deutlicheres Minus gegenüber Vorjahr zeigte. Im laufenden Jahr 2026 kann aufgrund der anspringenden Baukonjunktur mit einem moderaten Plus gerechnet werden (+0,9 %), das sich so auch in den Folgejahren bis 2029 fortsetzen wird. Im Jahr 2029 wird für den Binnenverkehr der Vorkrisenstand von 2019 (gesamtmodal) immer noch um rund 10 % unterschritten. Der Lkw-Verkehr wurde im Jahr 2024 von der Bauwirtschaft überdurchschnittlich stark gebremst (-2,9 %), zeigt aber aufgrund seiner quantitativen Dominanz grundsätzlich sehr ähnliche Veränderungsraten wie der gesamtmodale Verkehr, d. h. für 2025 eine stagnierende und ab 2026 eine positive Entwicklung. Bei den Eisenbahnen ist der Binnenverkehr im Jahr 2025 wie schon im Vorjahr leicht gesunken (-0,4 %). Für 2026 sowie die Folgejahre ist mit einer Stagnation zu rechnen, da die im Binnenverkehr dominierenden Güterabteilungen „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse" und „Chemische Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse“ wieder einen Zuwachs verzeichnen, welcher die Rückgänge bei den Mineralölerzeugnissen sowie den Kohletransporten ausgleicht, während „Metalle und Metallerzeugnisse“ weiterhin stagnieren. Bei der Eisenbahn wird der Abstand im Jahr 2029 zum Vorkrisenniveau 2019 etwas geringer ausfallen (- 8 %). Bei der Binnenschifffahrt hingegen wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2029 um 22 % unterschritten. Hier machen sich die spürbaren Abnahmen in allen Jahren von 2020 bis 2023 bemerkbar, die im Jahr 2024 nur zu einem geringen Teil aufgeholt wurden. 2025 stagniert der Binnenverkehr, setzt aber strukturwandelbedingt 2026 sowie mittelfristig seine negative Entwicklung fort. Die Rohrfernleitungen verzeichneten im Binnenverkehr in den letzten Jahren markante Schwankungen: das deutliche Minus im Jahr 2023 (-9,2 %) wurde im Jahr 2024 vollständig aufgeholt (+13,2 %), verwandelte sich aber 2025 wieder in ein ebenso hohes Minus (-13,1 %). Für das laufende Jahr 2026 sowie die Folgejahre bis 2029 rechnen wir jeweils mit einem deutlich abgeschwächten jährlichen Rückgang. Für die Luftfracht und den Seeverkehr hat der Binnenverkehr keine maßgebliche Bedeutung.

Im grenzüberschreitenden **Versand** schlug sich im Jahr 2025 die weiterhin geringe Dynamik der deutschen Exporte nieder, so dass für den gesamtmodalen Versand ein deutliches Minus von 4,3 % zu verzeichnen ist, das in ähnlicher Höhe bei allen Landverkehrsträgern zu finden ist. Lediglich Luftfracht und Seeverkehr zeigen eine positive Entwicklung. Im laufenden Jahr 2026 werden sich die deutschen Ausfuhren beleben, so dass der grenzüberschreitende Versand gesamtmodal sowie bei der Straße wächst. Eisenbahn und Binnenschifffahrt werden erst in den Folgejahren vom weiter steigenden grenzüberschreitenden Versand profitieren. Das Vorkrisenniveau 2019 wird hier im Jahr 2029 gesamtmodal noch nicht wieder erreicht (-5 %).

Der grenzüberschreitende **Empfang** hat 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 (+0,3 %) zu verzeichnen, der aber fast ausschließlich durch die deutlich erhöhten Rohöleinfuhren ausgelöst wurde und bei den Pipelines stattfand (+8 %). Generell ist beim Empfang der Anteil der Massengüter weit überdurchschnittlich. Deshalb steigt der Empfang im Allgemeinen wesentlich schwächer (1997-2024: 1,0 % p. a.) als der Versand (2,3 % p. a.).

Im Jahr 2025 blieb der Impuls vom Außenhandel nahezu vollständig aus. Spürbare Rückgänge sind für die Abteilung „Erze, Steine und Erden …“ zu verzeichnen (gesamtmodal rund -3 %). Außerdem ist der grenzüberschreitende Empfang der gesamten Abteilung „Kohle, rohes Erdöl und Erdgas“ weiterhin rückläufig (gesamtmodal -1,1 %). Bezüglich der Verkehrsträger zeigte die Schiene einen deutlichen Rückgang (- 9 %), der hauptsächlich aus den abnehmenden Kohletransporten herrührte. Insgesamt sank der grenzüberschreitende Empfang – ohne den Seeverkehr – um -0,2 % oder rund 1 Mio. t. Das laufende Jahr 2026 wird einen Rückgang in ähnlicher Höhe verzeichnen (-0,4 %), mittelfristig sollte der grenzüberschreitende Empfang gesamtmodal schließlich stagnieren. Deshalb wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2029 gesamtmodal – noch deutlicher als beim Versand – verfehlt (-7 %). Bei der Binnenschifffahrt (-27 %) und bei den Eisenbahnen (- 24 %) sind die Abstände zum Vorkrisenniveau 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 2029 über dem Stand von 2019 liegen sollte (+5 %). Das gesamtmodale Aufkommen aller Hauptverkehrsverbindungen ist in der bisherigen Kommentierung ohne den Seeverkehr definiert (vgl. Tabelle G - 11). Bei diesem Verkehrsträger steigt der Empfang 2025 wie schon im Vorjahr vergleichsweise dynamisch um gut 5 % bzw. knapp 9 Mio. t. Hier hat 2025 zum einen der Containerverkehr (+10 Mio. t) maßgeblich beigetragen, was noch durch den stark erhöhten Umschlag von Flüssiggas (über +7 Mio. t) spürbar angehoben wurde. Im laufenden Jahr 2026 wird der Empfang im Seeverkehr zum einen durch den Iran-Krieg gebremst. Zum anderen wird 2026 sowie in den Folgejahren die Dynamik durch einen nun wieder stärker sinkenden Massengutumschlag gebremst, so dass das gesamte Plus schwächer ausfällt als noch 2025 (2026: 0,5 %; 2027 bis 2029: 1,2 % p. a.). Damit liegt der Empfang im Seeverkehr im Jahr 2029 rund 2 % über 2019.

Der **Durchgangsverkehr** weist seit Jahrzehnten die stärkste Dynamik aller Hauptverkehrsverbindungen auf (2017/1995: +6,3 % p. a.[88]). In einem Land mit der geographischen Lage Deutschlands schlägt sich die Zunahme der internationalen Arbeitsteilung am stärksten nieder. Im Jahr 2023 löste die europaweite Abschwächung des Außenhandels einen Rückgang des Transitverkehrs aus, der aber deutlich geringer (-2,4 %) ausfiel als in allen anderen Hauptverkehrsverbindungen. Drei Viertel des gesamten Durchgangsverkehrs werden mit dem Lkw transportiert, und hier nahezu ausschließlich mit ausländischen Fahrzeugen. Die Veränderung von deren (gesamter) Transportleistung ist in aller Regel nicht weit entfernt von derjenigen der mautpflichtigen Fahrleistung, die im Jahr 2025 um 0,2% gestiegen ist (vgl. Abschnitt 3.3). Die Verteilung auf Versand, Empfang und Transit ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt unsicherer. Für letzteren schätzen wir derzeit für 2025 ein Plus von 1,8 % (Lkw-Verkehr). In der Binnenschifffahrt ist 2025, nach dem spürbaren Plus im Vorjahr (2024: +13 %) wieder ein kräftiges Minus (-6,6 %) festzustellen. Auch der Eisenbahnverkehr liegt beim Durchgangsverkehr mit -10,7 % deutlich im Minus, weshalb auch der gesamtmodale Durchgangsverkehr eine leicht negative Entwicklung aufweist (-0,4 %). Für 2026 rechnen wir gesamtmodal mit einer Erholung, da der jetzt wieder deutlich dynamischere Außenhandel im Transitverkehr zu einem Plus führen sollte (+1,1 %), das jedoch noch weit von der o. g. Dynamik der beiden vergangenen Jahrzehnte entfernt ist. Die Zuwachsraten werden sich mittelfristig noch etwas erhöhen, so dass 2029 der Durchgangsverkehr die Einzige von den vier Hauptverkehrsverbindungen sein wird, die über dem Vorkrisenstand 2019 liegt (+10 %).

---

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

Tabelle G - 11 Transportaufkommen nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mio. t						Veränderung in %				
							p.a.				Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Straßengüterv.[1)]	3759	3421	3340	3338	3374	3484	-2,3	-0,1	1,1	1,1	-7,3
Binnenverkehr	3169	2842	2759	2761	2788	2874	-2,9	0,1	1,0	1,0	-9,3
Grenzüb. Versand	230,8	225,4	226,0	216,2	218,7	225,4	0,3	-4,3	1,2	1,0	-2,4
Grenzüb. Empfang	222,7	216,8	217,2	220,5	223,5	233,3	0,2	1,5	1,4	1,4	4,7
Durchgangsverkehr	136,1	136,8	138,0	140,5	143,7	151,7	0,9	1,8	2,3	1,8	11,5
Eisenbahnverkehr[2)]	390,8	366,9	362,3	352,1	349,1	354,3	-1,3	-2,8	-0,9	0,5	-9,3
Binnenverkehr	257,2	237,3	235,9	234,9	234,9	235,9	-0,6	-0,4	0,0	0,1	-8,3
Grenzüb. Versand	52,9	48,9	50,0	48,0	47,9	49,9	2,4	-4,0	-0,3	1,4	-5,7
Grenzüb. Empfang	63,9	57,4	54,2	49,3	47,5	48,9	-5,6	-9,0	-3,7	1,0	-23,5
Durchgangsverkehr	16,8	23,4	22,2	19,8	18,7	19,5	-5,0	-10,7	-5,5	1,4	16,4
Binnenschifffahrt	205,1	171,7	173,8	170,9	167,5	158,7	1,2	-1,7	-2,0	-1,8	-22,6
Binnenverkehr	53,0	42,5	42,8	42,7	42,2	41,2	0,7	-0,1	-1,3	-0,8	-22,2
Grenzüb. Versand	48,9	42,0	43,2	41,0	40,7	41,0	2,8	-5,1	-0,7	0,3	-16,1
Grenzüb. Empfang	90,5	77,3	76,6	76,7	74,2	65,9	-0,9	0,1	-3,2	-3,9	-27,1
Durchgangsverkehr	12,7	10,0	11,3	10,5	10,4	10,5	13,2	-6,6	-1,6	0,3	-17,8
Rohrfernleitungen[3)]	85,1	76,3	83,6	81,1	80,3	78,6	9,5	-3,0	-1,0	-0,7	-7,7
Binnenverkehr	24,5	20,5	23,2	20,2	20,0	19,5	13,2	-13,1	-1,0	-0,7	-20,1
Grenzüb. Empfang	60,7	55,9	60,4	60,9	60,3	59,0	8,1	0,9	-1,0	-0,7	-2,7
Luftfracht[4)]	4,772	4,679	4,777	4,831	4,924	5,221	2,1	1,1	1,9	2,0	9,4
Binnenverkehr	0,123	0,121	0,113	0,117	0,121	0,125	-6,0	2,9	3,4	1,3	1,4
Grenzüb. Versand	2,357	2,338	2,336	2,360	2,396	2,536	-0,1	1,0	1,5	1,9	7,6
Grenzüb. Empfang	2,201	2,116	2,221	2,271	2,317	2,457	4,9	2,3	2,0	2,0	11,7
Durchgangsverkehr	0,091	0,104	0,107	0,084	0,091	0,103	3,4	-21,7	7,8	4,2	12,6
Gesamter Güterv.	4444	4040	3965	3947	3976	4081	-1,9	-0,4	0,7	0,9	-8,2
Binnenverkehr	3504	3142	3061	3059	3086	3171	-2,6	-0,1	0,9	0,9	-9,5
Grenzüb. Versand	335,0	318,6	321,5	307,6	309,7	318,9	0,9	-4,3	0,7	1,0	-4,8
Grenzüb. Empfang	439,9	409,5	410,6	409,6	407,9	409,6	0,3	-0,2	-0,4	0,1	-6,9
Durchgangsverkehr	165,7	170,2	171,6	171,0	172,9	181,8	0,8	-0,4	1,1	1,7	9,7
Seeverkehr[5)]	290,2	263,3	269,8	279,6	281,0	294,3	2,5	3,6	0,5	1,6	1,4
Binnenverkehr	3,3	4,5	4,2	4,8	5,1	6,2	-8,5	15,7	5,1	7,3	89,6
Grenzüb. Versand	112,8	101,5	103,2	103,7	104,0	109,8	1,7	0,5	0,3	1,8	-2,6
Grenzüb. Empfang	174,2	157,3	162,4	171,1	171,9	178,3	3,2	5,3	0,5	1,2	2,4

1) Einschließlich Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland

2) Einschließlich Behältergewichte im kombinierten Verkehr

3) Nur Rohölleitungen

4) Einschließlich Luftpost. Einschließlich Doppelzählungen von Umladungen

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

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Tabelle G - 12 Transportleistung nach Hauptverkehrsverbindungen

	Mrd. tkm[1]						Veränderung in %				
							p.a.				Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Straßengüterv.[2]	498,6	480,7	474,6	470,5	475,2	491,4	-1,3	-0,9	1,0	1,1	-1,5
Binnenverkehr	298,5	281,4	275,7	272,1	273,6	281,1	-2,0	-1,3	0,6	0,9	-5,8
Grenzüb. Versand	60,3	59,6	59,2	56,9	57,7	59,7	-0,6	-3,9	1,4	1,2	-0,9
Grenzüb. Empfang	62,5	61,1	60,9	61,7	62,6	65,5	-0,3	1,3	1,5	1,5	4,7
Durchgangsverkehr	77,3	78,6	78,8	79,8	81,4	85,0	0,2	1,4	1,9	1,5	10,0
Eisenbahnverkehr[3]	138,2	134,4	133,3	129,1	126,3	130,7	-0,9	-3,1	-2,2	1,1	-5,5
Binnenverkehr	71,3	66,4	66,9	65,4	64,5	65,5	0,7	-2,2	-1,4	0,5	-8,1
Grenzüb. Versand	26,8	25,4	26,0	25,6	25,4	27,0	2,3	-1,6	-0,6	2,0	0,6
Grenzüb. Empfang	29,1	27,0	25,9	24,7	23,7	24,9	-4,2	-4,7	-3,9	1,7	-14,3
Durchgangsverkehr	11,0	15,6	14,5	13,5	12,6	13,2	-7,1	-7,1	-6,2	1,6	19,7
Binnenschifffahrt	50,9	41,5	43,4	42,4	41,8	40,7	4,7	-2,3	-1,5	-0,9	-20,2
Binnenverkehr	10,3	8,2	8,4	8,4	8,3	8,1	1,9	-0,1	-1,1	-0,6	-20,8
Grenzüb. Versand	12,9	11,3	11,9	11,0	11,0	11,3	5,7	-7,3	-0,1	0,8	-12,7
Grenzüb. Empfang	19,6	15,6	15,8	16,2	15,8	14,3	1,5	2,5	-2,9	-3,2	-26,9
Durchgangsverkehr	8,2	6,4	7,3	6,8	6,7	6,9	14,0	-7,0	-1,2	0,9	-15,0
Rohrfernleitungen[4]	17,6	17,3	18,4	17,4	17,2	16,9	6,2	-5,4	-1,0	-0,7	-4,5
Binnenverkehr	4,7	4,0	4,5	3,8	3,7	3,6	10,8	-15,7	-1,0	-0,7	-22,3
Grenzüb. Empfang	13,0	13,3	13,9	13,6	13,5	13,2	4,8	-2,2	-1,0	-0,7	1,9
Luftfracht[5]	1,587	1,516	1,547	1,512	1,540	1,631	2,0	-2,3	1,9	1,9	2,8
Binnenverkehr	0,049	0,045	0,042	0,041	0,043	0,045	-6,9	-2,1	3,5	1,3	-8,9
Grenzüb. Versand	0,784	0,738	0,738	0,718	0,730	0,772	0,0	-2,8	1,7	1,9	-1,6
Grenzüb. Empfang	0,754	0,732	0,766	0,752	0,768	0,815	4,7	-1,8	2,0	2,0	8,1
Gesamter Güterv.	707,0	675,5	671,2	661,0	662,1	681,1	-0,6	-1,5	0,2	0,9	-3,7
Binnenverkehr	384,8	360,1	355,5	349,7	350,1	358,4	-1,3	-1,6	0,1	0,8	-6,9
Grenzüb. Versand	100,8	97,0	97,9	94,2	94,9	98,8	0,9	-3,7	0,7	1,4	-2,0
Grenzüb. Empfang	124,9	117,7	117,3	117,0	116,4	118,7	-0,4	-0,3	-0,6	0,7	-4,9
Durchgangsverkehr	96,5	100,7	100,6	100,1	100,7	105,2	-0,1	-0,4	0,6	1,4	9,0

1) Innerhalb Deutschlands
2) Einschließlich Kabotageverkehr ausländischer Fahrzeuge in Deutschland
3) Einschließlich Behältergewichte im kombinierten Verkehr
4) Nur Rohölleitungen
5) Einschließlich Luftpost. Für die Transportleistung des Durchgangsverkehrs sind keine Daten verfügbar

Quellen: Statistisches Bundesamt, Kraftfahrt-Bundesamt, eigene Prognosen

Luftfracht

Das Luftfrachtaufkommen lag 2025 mit 4.831.382 t über dem Niveau von 2019 mit 4.771.980 t (vor der Coronapandemie).

Für das Jahr 2026 prognostiziert das BALM ein Wachstum i. H. von 1,9 % (4.924.104 t) im Vergleich zum Vorjahr.

Die Zunahme ist unter anderem auf das steigende Aufkommen von E-Commerce-Sendungen aus Asien an den Flughäfen Köln/Bonn und Leipzig und die sich langsam erholende Weltwirtschaft zurückzuführen.

Tabelle G - 13 Luftfracht nach Kontinenten

	Mio. t						Veränderung in %[1]					
							p.a.					Insg.
	2019	2023	2024	2025	2026	2029	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	29/19
Gesamt[2]	**4,772**	**4,679**	**4,777**	**4,831**	**4,924**	**5,221**	**-6,6**	**2,1**	**1,1**	**1,9**	**2,0**	**9,4**
Innerdeutsch	0,123	0,121	0,113	0,117	0,121	0,125	-6,7	-6,0	2,9	3,4	1,3	1,4
Grenzüberschreitend	**4,558**	**4,454**	**4,556**	**4,631**	**4,713**	**4,993**	**-7,1**	**2,3**	**1,6**	**1,8**	**1,9**	**9,6**
- davon Europa	**1,529**	**1,358**	**1,384**	**1,392**	**1,400**	**1,492**	**-10,0**	**1,9**	**0,6**	**0,6**	**2,2**	**-2,4**
- darunter EU-28/27	0,908	0,962	0,956	0,983	0,993	1,057	-7,6	-0,6	2,8	1,0	2,1	16,4
- davon Interkontinental	**3,029**	**3,097**	**3,173**	**3,241**	**3,313**	**3,501**	**-5,7**	**2,4**	**2,1**	**2,2**	**1,9**	**15,6**
- davon Afrika	0,114	0,073	0,075	0,080	0,085	0,096	2,2	2,6	6,0	6,9	4,0	-16,0
- davon Amerika	0,971	1,075	1,035	1,019	1,030	1,060	-6,5	-3,8	-1,5	1,0	1,0	9,1
- davon Asien	1,944	1,948	2,063	2,142	2,198	2,345	-5,6	5,9	3,8	2,7	2,2	20,7
- davon Australien/Ozean.	0,004	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-

1) Die Veränderungsraten in allen Luftfracht-Tabellen beziehen sich auf die nicht gerundeten Daten des Statistischen Bundesamtes und die nicht gerundeten Prognosew erte 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 2026 ein Gesamtluftfrachtaufkommen von ca. 4,713 Millionen t. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung von 1,8 %. Auf den genannten Teilmärkten ergibt sich dadurch eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr (Europa: +0,6 %); (Interkontinental: +2,2 %). Für die einzelnen Interkontinentalteilmärkte entspricht dies folgenden Steigerungen:

» Afrika: +6,9 %;

» Amerika: +1,0 %;

» Asien: +2,7 %;

» Australien/Ozeanien: 0,0 %

Für die Jahr bis 2029 wird davon ausgegangen, dass die einzelnen Teilmärkte weiter zulegen. Es wird jeweils von einem Wachstum im einstelligen Bereich ausgegangen (Europa 2,2 %; Interkontinental: 1,9 %).

Neben den USA und China spielt die Europäische Union eine bedeutende Rolle für den Anteil am Gesamtluftfrachtmarkt. Auch das Jahr 2026 sowie die nächsten Jahre werden weiterhin von zahlreichen Unsicherheiten (außen- und geopolitische Risiken sowie gesamtwirtschaftliche Faktoren) gekennzeichnet sein. Zum einen wird man beobachten müssen, inwieweit die US-Zollpolitik den Markt einschränkt und wie stark der KEP-Verkehr mit Asien wächst.

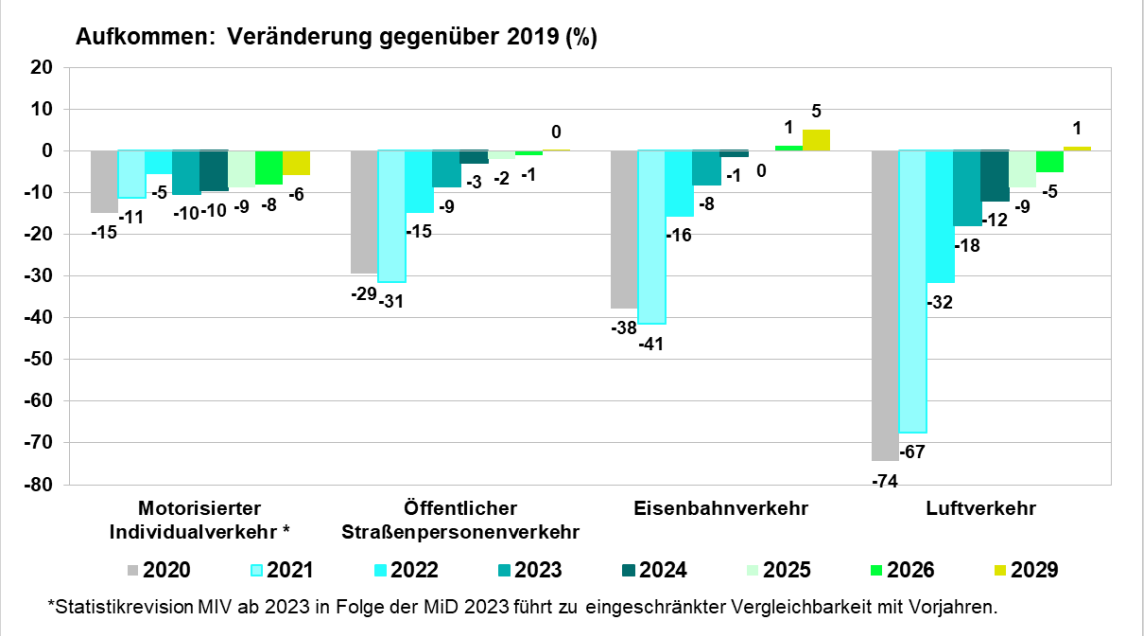
Zum anderen wird man die Einflüsse des Iran-Kriegs betrachten müssen. Es ist noch nicht abzusehen, wie lange der Krieg andauert. Ein längerfristiger Iran-Krieg wird Auswirkungen auf die Verkehre von und nach Asien haben wie z. B. Flugroutenänderungen, Flugausfälle und damit verbundene höhere Preise. Je länger der Konflikt andauert, desto gravierender werden diese Auswirkungen sein.

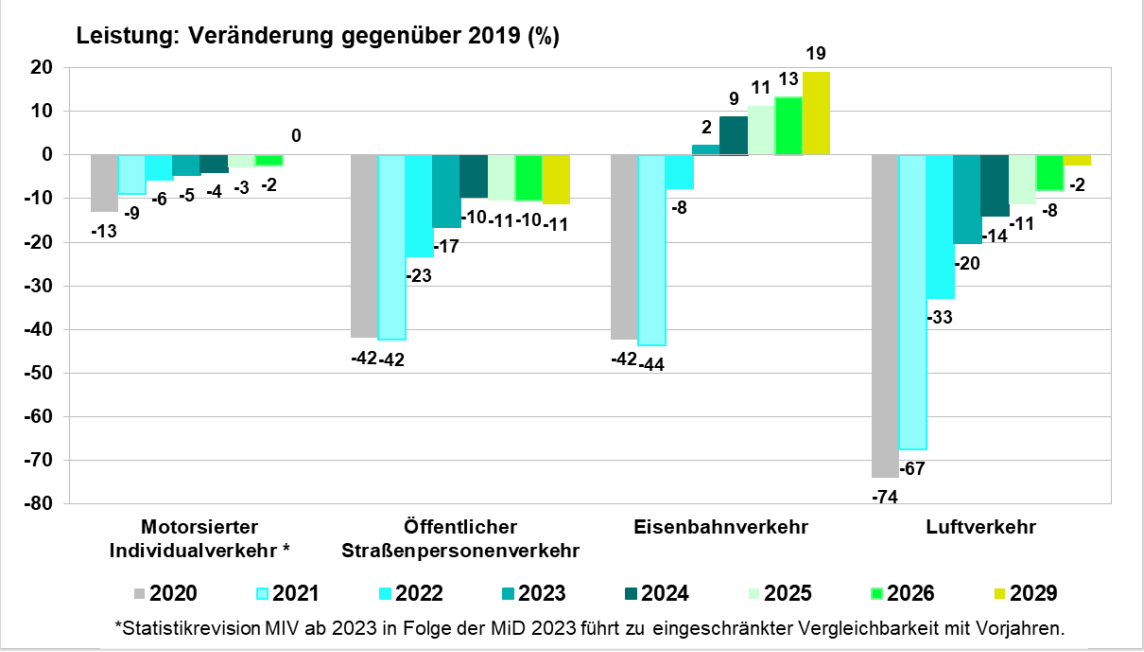
4 Personenverkehr

4.1 Überblick

Die Entwicklungen des Personenverkehrs standen in den letzten Jahren im Zeichen der außergewöhnlichen Verläufe in den Jahren von 2020 bis 2022, die aufgrund der Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie entstanden, sowie in den folgenden Aufholbewegungen. Da sich inzwischen die pandemiebedingten Aufholprozesse zunehmend verlangsamt und in ihrer Bedeutung abgenommen haben bzw. zum Teil bereits ausgelaufen sind (wie auch in der folgenden Abbildung zu sehen ist), kehren wir zum ursprünglichen Aufbau der Berichtslegung zurück und starten mit der Analyse des Jahres 2025. Für die ausführliche Betrachtung der Jahre 2020 bis 2024 und deren Besonderheiten wird auf die Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose bis einschließlich Winter 2024/25 verwiesen.

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





Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2025

Zunächst analysieren wir die für den Personenverkehr relevanten Leitdaten, bevor wir die Entwicklung des gesamtmodalen Personenverkehrs sowie jene der einzelnen Verkehrsmittel betrachten.

Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten verzeichneten die privaten Konsumausgaben im abgelaufenen Jahr ein deutliches Plus von 1,4 %. Die Zahl der Erwerbstätigen blieb hingegen nahezu konstant. Die Entwicklung des Pkw-Bestands lag im abgelaufenen Jahr etwas unter jener in den beiden Vorjahren (+0,3 %). Die Kraftstoffpreise wurden durch die Anhebung des CO_2-Preises zwar leicht erhöht, was aber durch den Rohölpreisrückgang mehr als ausgeglichen wurde, so dass die Kraftstoffpreise insgesamt leicht sanken (rund 3 %).

Vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung einerseits und der dauerhaften Auswirkungen der Pandemie andererseits lag der **gesamtmodale Personenverkehr** im Jahr 2025 sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung jeweils rund 1 % über Vorjahr. Damit unterschreitet die Leistung das Vorpandemieniveau 2019 nur noch um knapp 3 %. Beim gesamtmodalen Aufkommen ist der Vergleich mit dem Vorkrisenniveau 2019 nur noch von eingeschränkter Aussagekraft. Hier wird die Revision wichtiger Kennziffern im Motorisierten Individualverkehr (MIV) im Zuge der Studie „Mobilität in Deutschland 2023“ sowie des Zensus 2022 besonders sichtbar. Gemäß der aktuellen Ausgabe von Verkehr in Zahlen 2025/26 wird das Verkehrsaufkommen des MIV für das Jahr 2023 um rund 3 Mrd. auf 46,947 Mrd. Personenfahrten (-6 %) nach unten korrigiert, die Verkehrsleistung um rund 2 Mrd. auf jetzt 874,7 Mrd. Pkm (-0,25 %). Die Vorjahre 2022 und früher wurden hingegen nicht revidiert, weshalb eine Zeitreihenbetrachtung insbesondere der jährlichen Veränderungsraten für den MIV sowie gesamtmodal nur noch eingeschränkt möglich ist. Für die Jahre 2023 und 2024 übernehmen wir die revidierten Kennziffern für den MIV aus Verkehr in Zahlen 2025/26 und setzen unsere Schätzung für 2025 sowie unsere Prognosen für die Folgejahre darauf auf.

Basierend auf den leicht positiven wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, dem nur noch leicht wachsenden Pkw-Bestand sowie moderat sinkenden Kraftstoffpreisen ist von einer geringen Zunahme des **Motorisierten Individualverkehrs** im abgelaufenen Jahr auszugehen. Hinzu kommen noch letzte verbliebene Aufholprozesse im Zuge der Pandemie, so dass wir auch in Anbetracht vorliegender Zahlen zum Kraftstoffabsatz sowie der Entwicklung der Fahrleistung auf Bundesfernstraßen für die Fahrleistung des abgelaufenen Jahres einen Anstieg um 0,9 % gegenüber dem Vorjahr schätzen. Für Verkehrsleistung und Aufkommen gehen wir von den gleichen Steigerungsraten aus (jeweils +0,9 %).

Im **öffentlichen Straßenpersonenverkehr** wurde der **Liniennahverkehr** im abgelaufenen Jahr von der Zunahme der Zahl der Auszubildenden zumindest etwas angeregt. Zusätzlich erhöhten verbliebene postpandemische Aufholprozesse die Ergebnisse. Die positiven Basiseffekte in den ersten beiden Quartalen, die durch Streiks im Vorjahr entstanden, wurden hingegen zumindest im ersten Quartal durch erneute Streiks gedämpft. Reduzierend wirkte zudem die Preiserhöhung des Deutschlandtickets zu Jahresbeginn. Insgesamt schätzen wir basierend auf bisher vorliegenden empirischen Ergebnissen sowie diesen Rahmenbedingungen für den Liniennahverkehr die Zunahme der Fahrgastzahlen auf 1,0 %. Das Fahrgastaufkommen nähert sich somit dem Vorkrisenniveau 2019 weiterhin an, wenn auch deutlich verlangsamt, und liegt 2025 noch 1,5 % darunter. Die Verkehrsleistung im Liniennahverkehr nimmt hingegen um 0,7 % ab und liegt knapp unter dem Niveau von 2019 (- 0,8 %).

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 haben die Zahlen im abgelaufenen Jahr noch leicht angehoben. Die vorliegenden Zahlen für die ersten drei Quartale zeigen deutliche Schwankungen, die z. T. auf Basiseffekte aus dem Vorjahr zurückgehen. Für das Gesamtjahr 2025 schätzen wir ein Plus bei der Fahrgastzahl von rund 4 % und ein Minus bei der Leistung von rund 2 %.

Auch für den **Gelegenheitsverkehr** nehmen wir an, dass sich der langfristige Abwärtstrend im abgelaufenen Jahr grundsätzlich fortgesetzt hat. Dazu tragen sowohl weitere anzunehmende Verlagerungen zu ausländischen Unternehmen als auch Abnahmen in der Nachfrage nach Ferienzielreisen bei. Dem stehen positive Effekte aus dem postpandemischen Aufholprozess entgegen. Da für 2025 noch keine empirischen Daten vorliegen, ist unsere Schätzung, dass der Gelegenheitsverkehr 2025 gegenüber dem Vorjahr zumindest beim Aufkommen noch leicht zu (0,4 %), bei der Leistung hingegen abnimmt (rund -2 %) mit einer gewissen Unsicherheit verbunden. Mit diesen Ergebnissen liegt der Gelegenheitsverkehr weiter deutlich unter Vorkrisenniveau (Aufkommen um 40 %, Leistung um 30%).

Im **gesamten ÖSPV** entwickelte sich das Aufkommen auch 2025 im Ausmaß des Nahverkehrs (+1 %). Bei der Leistung veränderte sich der gesamte ÖSPV (-1 %) schwächer als der Nahverkehr, da hier die negative Entwicklung des Linienfernverkehrs und des Gelegenheitsverkehrs stärker zu Buche schlugen. Die Annäherung an die Zahlen des Vorkrisenjahrs 2019 verlangsamt sich weiter. Insgesamt liegt das Aufkommen im ÖSPV 2025 rund 2 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung rund 11 %.

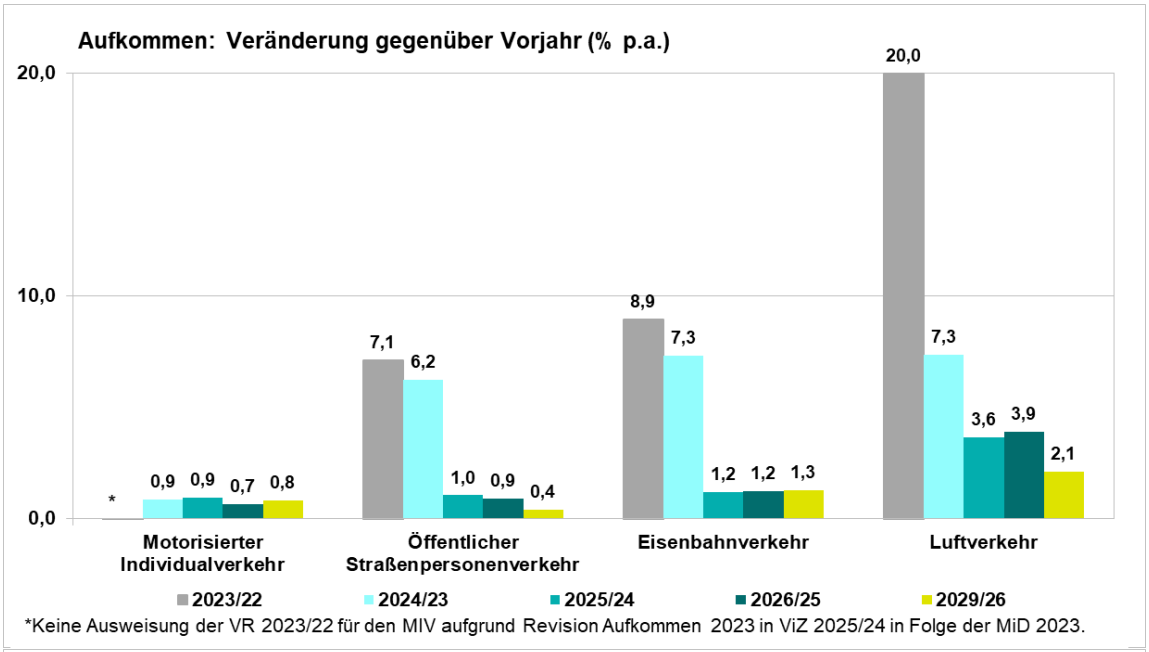
Beim **Eisenbahnverkehr** hat im **Nahverkehr** die zunehmende Auszubildendenzahl generell eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV, die relevantere Erwerbstätigenzahl stagnierte im abgelaufenen Jahr. Der Homeoffice-Effekt, der den SPNV wegen der hier längeren Entfernungen der Berufsverkehrsfahrten und der dadurch entstehenden höheren Affinität zum Homeoffice wesentlich stärker bremst als alle anderen Verkehrsarten, hat sich weitgehend verstetigt. Neben geringen verbliebenen Aufholprozessen kam es 2025 zu positiven Basiseffekten aufgrund der GDL-Streiks im Jahr 2024. Die Verteuerung des Deutschlandtickets wirkte sich aufgrund der überdurchschnittlich langen Distanzen der Berufsverkehrsfahrten im SPNV und der deshalb höheren Preise für konventionelle Zeitkarten hingegen geringer aus als im ÖSPNV. Für die Fahrgastzahl des Jahres 2025 schätzen wir auf Basis vorliegender Daten sowie dieser Rahmenbedingungen somit ein Plus von 1,1 % gegenüber 2024, ähnlich bei der Leistung (+1,2 %). Die Fahrgastzahl liegt damit genau auf Vorkrisenniveau, die Leistung überschritt dieses wie schon im Vorjahr deutlich und liegt 2025 gut 13 % darüber.

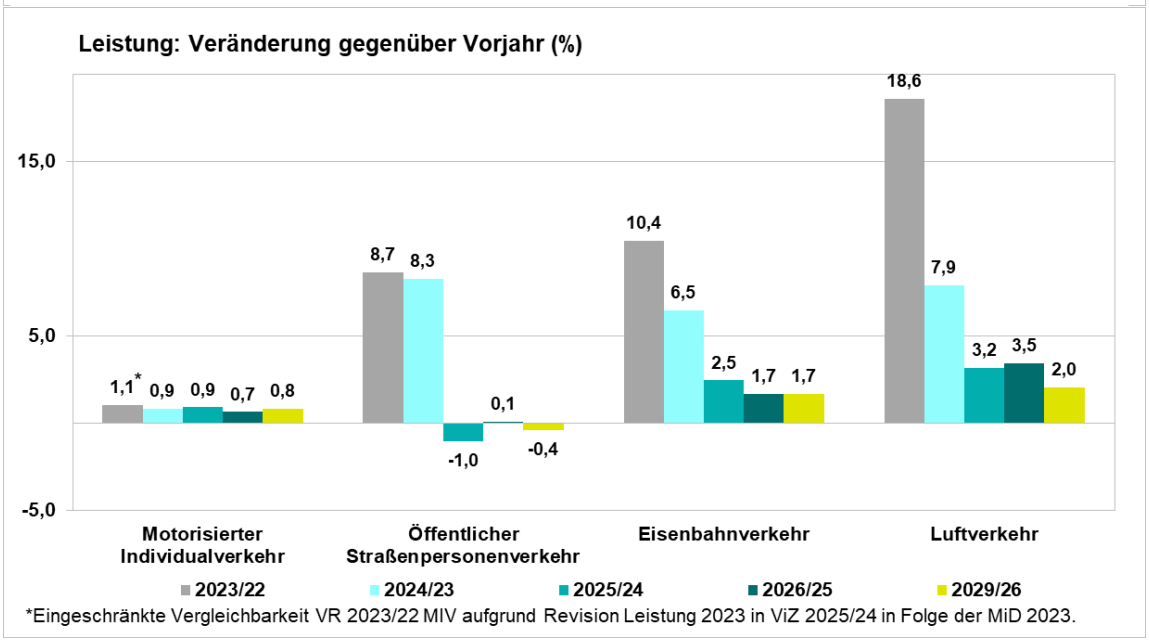
Im **Fernverkeh**r wurde das Angebot zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 verbessert und ausgeweitet. Zudem gab es im abgelaufenen Jahr 2025 positive Basiseffekte durch die Streiks im Vorjahr. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- (Einkommen) als auch der Geschäftsreisen (Konjunktur allgemein) sind im Jahr 2025 etwas günstiger ausgefallen als im Jahr davor. Die anhaltenden Reisezeitverlängerungen durch Großbaustellen sowie die fortdauernden Qualitätsprobleme im Betriebsablauf aufgrund des Zustands der Schieneninfrastruktur wirkten jedoch dämpfend auf das Nachfragewachstum. Saldiert schätzen wir auf Basis der vorliegenden statistischen Daten und Erkenntnisse für den SPFV für 2025 gegenüber 2024 ein Wachstum um 3,6 % (Fahrgastzahl) bzw. 4,2 % (Leistung). Somit liegt im SPFV das Aufkommen weiter unter (- 1,6 %), die Leistung jedoch deutlich über Vorkrisenniveau 2019 (+8,9 %).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2025/2019 für die Leistung ein deutliches Plus (11,4 %), während das Aufkommen nahezu auf Vorkrisenniveau liegt (-0,1 %).

Das Jahr 2025 war im **Luftverkehr** weiterhin von Erholung des Marktes geprägt. Nach den deutlichen Steigerungen in den letzten Jahren, bedingt durch die Aufholeffekte der Corona-Pandemie, sanken die Wachstumsraten im Laufe des Jahres in den erwarteten einstelligen Prozentbereich. Der Rückgang der Wachstumsraten ist das Ergebnis mehrerer Faktoren, die sich auf die Nachfrage auswirken. Zum einen wirken sich die in Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern höheren Standortkosten auf das Streckenangebot und 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 sowie die Luftverkehrssteuer, machen ca. 30 % des Flugpreises aus und fielen im Jahr 2025 im Vergleich zu den Vorjahren nochmals höher aus. Dies hatte insbesondere Auswirkungen auf den innerdeutschen Personenluftverkehr. Neben dem knappen Angebot und den hohen Preisen fiel hier auch die verstärkte Nutzung von digitalen Kommunikationsmedien und der damit verbundene Wegfall von Dienstreisen ins Gewicht. Im Jahr 2025 wurden rund 11,9 Millionen innerdeutsche Passagiere gezählt. Damit sank die Zahl der innerdeutschen Passagiere um 0,8 %. Die positiven Impulse auf die gesamte Passagierentwicklung kommen seitens der Verkehre innerhalb Europas als auch durch den Interkontinentalverkehr. So konnte der Personenluftverkehr in Europa um 3,8 % zulegen. Dies bedeutet rd. 152,2 Millionen Passagiere innerhalb Europas. Im Interkontinentalverkehr beträgt die Steigerungsrate +4,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere die Verkehre nach Afrika (+6,1 %) und Asien (+7,5 %) konnten stark zulegen. Etwas schwächer war das Wachstum zu Destinationen auf dem nord- und südamerikanischen Kontinent, dieses betrug +0,5 %, wobei die Steigerung im Verkehr mit den USA um 6,0 % (jeweils bezogen auf den Vorjahreszeitraum) zulegen konnte.

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





Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Prognose der Entwicklung im Jahr 2026

Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für das laufende Jahr 2026 eine Wachstumsrate von knapp 1 % angenommen. Während bei der Einwohnerzahl insgesamt eine Trendumkehr einsetzt und diese tendenziell rückläufig ist (- 0,1 %), wird die Erwerbstätigenzahl stagnieren (0,0 %) und die Zahl der Auszubildenden weiterhin leicht zunehmen (+0,6 %). Hinsichtlich der Kraftstoffpreise haben wir für den Rohölpreis im Jahr 2026 nicht wie in den Konjunkturprognosen vor Beginn des Iran-Kriegs erwartet eine weitere Absenkung angenommen, sondern aufgrund des im Zuge dieses Krieges erheblich gestiegenen Ölpreises einen deutlich höheren Jahresdurchschnitt von 75 USD angesetzt. Zusätzlich berücksichtigen wir für den CO_2-Preis eine Preissteigerung um 10 Euro/t, was zu einem Anstieg der Kraftstoffpreise im Jahresdurchschnitt von nominal 3 % und real 1 % führt. Die Entwicklung des Pkw-Bestands wird auf Vorjahresniveau verbleiben (+0,3 %). Die konjunkturelle Aufwärtsbewegung, die ebenso wie

die Kraftstoffpreise von den weiteren Entwicklungen des Iran-Kriegs beeinflusst wird, sollte die Ausweitung anregen, die leicht rückläufige Einwohnerzahl wirkt dem jedoch entgegen.

Vor diesem Hintergrund der Leitdatenentwicklung einerseits und der dauerhaften Auswirkungen der Pandemie andererseits wird der **gesamtmodale Personenverkehr** im laufenden Jahr 2026 sowohl beim Aufkommen um 0,7 % als auch bei der Leistung um 0,9 % moderat zunehmen.

Im laufenden Jahr 2026 bleibt das jährliche Wachstum der **Pkw-Fahrleistung** mit +0,7 % unter Vorjahresniveau, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiv sind, aber die Einwohner- und die Erwerbstätigenzahl stagnieren, letzte pandemiebezogene Aufholeffekte endgültig auslaufen und zudem die Kraftstoffpreise steigen. Die Veränderungsraten für die Verkehrsleistung und das Aufkommen prognostizieren wir ebenfalls mit jeweils +0,7 % und somit etwas geringer als im Vorjahr.

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 im laufenden Jahr kein positiver Impuls ausgehen, die Zahl der Auszubildenden dagegen zunehmen. Die Kraftstoffpreise steigen an, aber ohne Verlagerungseffekte aus dem MIV zu generieren. Ebenso laufen die letzten postpandemischen Aufholprozesse aus. Leicht dämpfend wirken die erneute Preiserhöhung beim Deutschlandticket ebenso wie wiederum Warnstreik-Tage. Somit prognostizieren wir für das Aufkommen im Liniennahverkehr für 2026 eine leichte Zunahme von 0,9 % und für die Leistung von 0,5 %. Im Jahr 2026 liegt das Aufkommen dann nur noch 0,6 % unter Vorkrisenniveau 2019, die Leistung 0,3 %.

Beim **Linienfernverkehr** gehen wir mittelfristig grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Für 2026 setzen wir nur noch einen leichten positiven Impuls aus dem postpandemischen Aufholprozess an, für die Folgejahre hingegen nicht mehr. Somit prognostizieren wir für das Jahr 2026 eine Wachstumsrate von 1,0 % sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung. Der große Abstand zum Vorpandemieniveau bleibt mit rund 39 % (Aufkommen) und gut 43 % (Leistung) weiterhin erhalten.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der sehr langfristige Abwärtstrend von vor der Pandemie auch mittelfristig fortsetzen wird. Für 2026 kommt es durch letzte postpandemische Aufholeffekte zumindest beim Aufkommen noch zu einer positiven Entwicklung (+0,4 %), bei der Leistung ist diese weiterhin negativ (-2,2 %). Der große Abstand zum Vorkrisenniveau 2019 bleibt auch hier mit rund 40 % (Aufkommen) und 32 % (Leistung) erhalten bzw. vergrößert sich sogar wieder.

Insgesamt entwickelt sich das Fahrgastaufkommen des **ÖSPV** im laufenden Jahr leicht positiv, nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (+0,9 %). Die Leistung stagniert hingegen, da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennah- und Linienfernverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2026 mit -1,0 % 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 mit rund -10 % unter 2019.

In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im **Schienenpersonennahverkehr** wird die Erwerbstätigenzahl 2026 stagnieren. Die Zahl der Auszubildenden wird zwar steigen, hat aber für den SPNV eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Die Kraftstoffpreise steigen zwar, werden jedoch nicht zu maßgeblichen Verlagerungen vom MIV in den SPNV führen. Für das Angebot im SPNV ist keine maßgebliche Erweiterung zu erwarten. Positive Impulse kommen 2026 noch aus den letzten verbliebenen Aufholprozessen. Grundsätzlich prognostizieren wir daher für das laufende

Jahr 2026 für den SPNV ein Wachstum von 1,2 % beim Aufkommen und 1,4 % bei der Leistung, was aufgrund der geringen Impulse aus den wirtschaftlichen und demographischen Rahmenbedingungen etwas unter den langjährigen vorpandemischen Trendraten liegt. Das Fahrgastaufkommen wird 2026 gut 1 % über dem Vorpandemiejahr 2019 liegen, die Leistung wird dieses sogar um rund 15 % übertreffen.

Im **SPFV** setzen wir für 2026 keine Basiseffekte oder postpandemische Aufholprozesse an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich leicht positiv, so dass für Aufkommen und Leistung die Veränderungsraten aus der langjährigen vorpandemischen Entwicklung angesetzt werden können. Jedoch sind für 2026 im Zuge der Generalsanierung zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant, die wiederum einen dämpfenden Einfluss haben. Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr eine Wachstumsrate von jeweils rund 2 % für Aufkommen und Leistung. Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst bei der Leistung auf +12 % und das Aufkommen liegt 2026 annähernd auf dem Niveau von 2019 (-0,6 %).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2026/2019 ein Plus in Höhe von rund 1 % bzw. 13 % (Aufkommen bzw. Leistung).

Im **Luftverkehr** werden für das Jahr 2026 ca. 12,2 Millionen innerdeutsche Passagiere erwartet. Dies entspricht einer Steigerung um 2,0 %. Bei den Passagieren von und nach Europa werden ca. 159,2 Millionen Passagiere (+4,6 %) erwartet, wovon etwa 108 Millionen (+4,0 %) auf Flüge innerhalb der EU entfallen werden. Im Interkontinentalverkehr werden ca. 43,9 Millionen Passagiere (+2,0 %) erwartet. Die meisten Passagiere werden auf Flügen von und nach Asien (18,4 Millionen), gefolgt von Amerika (16,3 Millionen) und Afrika (9,2 Millionen) erwartet.

Prognose der Entwicklung bis zum Jahr 2029

Innerhalb der gesamtwirtschaftlichen Leitdaten liegen die privaten Konsumausgaben mittelfristig bei einer jährlichen Wachstumsrate von 1 % p. a. Während die Einwohnerzahl rückläufig ist (- 0,2 % p. a.), wird die Erwerbstätigenzahl kaum mehr als stagnieren (+0,1 % p. a.), die Zahl der Auszubildenden jedoch weiterhin leicht zunehmen (+0,5 % p. a.). Die Kraftstoffpreise werden 2027 zunächst sinken, aber aufgrund des ab 2028 erneut steigenden CO_2-Preises wieder zunehmen, jedoch auch 2029 noch unter dem bisherigen Höchststand von 2022 liegen.

Die Entwicklung des Pkw-Bestands wird sich aufgrund der rückläufigen Bevölkerung weiter verlangsamen (+0,2 % p. a.).

Vor dem Hintergrund dieser Leitdatenentwicklung wird der **gesamtmodale Personenverkehr** in den Jahren 2027 bis 2029 sowohl beim Aufkommen mit +0,8 % p. a. als auch bei der Leistung mit +0,9 % p. a. weiterhin moderat zunehmen.

In den Jahren 2027 bis 2029 verbleibt das jährliche Wachstum der **Pkw-Fahrleistung**, der Verkehrsleistung sowie des Verkehrsaufkommens mit jeweils 0,8 % p. a. etwa auf Niveau der Vorjahre, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiver sind, die Erwerbstätigenzahlen aber weiterhin stagnieren, die Einwohnerzahl rückläufig ist und zudem die Kraftstoffpreise zumindest ab 2028 wieder leicht steigen. Pandemiebezogene Aufholeffekte werden für diesen Zeitraum im MIV nicht mehr angesetzt. Das Vorkrisenniveau der Pkw-Fahrleistung von rund 645 Mrd. Fzkm wird 2029 noch um knapp 1 % unterschritten.

Vor 2019 war die langjährige Entwicklung des **Liniennahverkehrs**, die wir als Grundlage unserer Prognose verwenden, leicht positiv in Bezug auf Aufkommen und Leistung, wobei sich die Leistung etwas schwächer entwickelte als das Aufkommen. Betrachtet man die Haupteinflussfaktoren, wird von der Erwerbstätigenzahl auch mittelfristig kein positiver Impuls ausgehen, da diese weiterhin eher stagniert. Die Zahl der Auszubildenden wird dagegen zunehmen. Die (nominalen) Kraftstoffpreise steigen ab 2028 wieder leicht an. Für das Deutschlandticket ist mit weiteren moderaten nominalen Preissteigerungen zu rechnen. Die postpandemischen Aufholprozesse sind nun auch im ÖPNV ausgelaufen, so dass wir hier ab 2027 keine Zuschläge mehr ansetzen. Somit prognostizieren wir beim Aufkommen im Liniennahverkehr mittelfristig eine leichte Zunahme von durchschnittlich 0,4 % p. a. und für die Leistung von 0,2 % p. a. Bis 2029 erreichen bzw. übertreffen dann sowohl das Aufkommen (+0,6 %) als auch die Leistung (+0,3 %) das Vorkrisenniveau 2019.

Wie erwähnt gehen wir beim **Linienfernverkehr** mittelfristig grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Ab 2027 werden keine positiven Impulse aus dem postpandemischen Aufholprozess mehr angesetzt. Somit prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum 2027 bis 2029 eine Stagnation sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung (jeweils 0,0 % p. a.). Der große Abstand zum Vorpandemieniveau bleibt somit mit rund 39 % (Aufkommen) und 43 % (Leistung) auch mittelfristig erhalten.

Auch beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der sehr langfristige Abwärtstrend mittelfristig fortsetzen wird. Da auch hier ab 2027 die postpandemischen Aufholprozesse ausgelaufen sind, nehmen wir an, dass sich sowohl die Fahrtenanzahl (durchschnittlich -0,6 % p. a.) als auch die Leistung (durchschnittlich -3,2 % p. a.) im mittelfristigen Prognosezeitraum negativ entwickeln werden. Der große Abstand zum Vorkrisenniveau 2019 bleibt auch hier mit rund 41 % (Aufkommen) und 38 % (Leistung) erhalten bzw. vergrößert sich sogar wieder.

In der Gesamtbetrachtung entwickelt sich das Fahrgastaufkommen des **ÖSPV** bis 2029 leicht positiv, nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (durchschnittlich 0,4 % p. a.). Die Leistung ist hingegen rückläufig (-0,4 % p. a.), da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennahverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2029 etwa auf Vorkrisenniveau 2019. In Bezug auf die Leistung des gesamten ÖSPV findet keine weitere Wiederannäherung an 2019 statt. Sie liegt mit -11 % im Jahr 2029 wieder etwas weiter von 2019 entfernt als in den Jahren 2024-2026 (jeweils rund -10 %).

Im **SPNV** gehen wir für die Jahre 2027 bis 2029 von keinen Sondereffekten aus (Vorjahres-) Streiks oder ähnlichem aus. Postpandemische Aufholprozesse werden nicht mehr angesetzt. Die Erwerbstätigenzahl wird weiterhin stagnieren, während die Zahl der Auszubildenden zwar weiterhin steigen wird, aber mit geringerer Bedeutung für den SPNV. Die Kraftstoffpreise werden ab 2028 wieder leicht ansteigen, jedoch nicht in einem Ausmaß, das zu Verlagerungen führen würde. Für das Angebot im SPNV ist mit der einsetzenden konjunkturellen Erholung zum Ende des Prognosezeitraums wieder mit Erweiterungen zu rechnen. Grundsätzlich gehen wir somit für die Jahre bis 2029 für den SPNV von einem jährlichen Wachstum von 1,3 % p. a. beim Aufkommen und 1,4 % p. a. bei der Leistung aus. Das Fahrgastaufkommen wird 2029 gut 5 % über dem Vorpandemiejahr 2019 liegen, die Leistung wird dieses sogar um rund 20 % übertreffen.

Auch im **SPFV** setzen wir für 2027 bis 2029 keine Basiseffekte oder postpandemischen Aufholprozesse an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich in diesen Jahren positiv, so dass für Aufkommen und Leistung die Veränderungsraten aus der langjährigen vorpandemischen Entwicklung angesetzt werden können.

Angekündigte Angebotserweiterungen von FlixTrain sowie weiterer insbesondere italienischer Eisenbahnunternehmen werden erst nach Ende des Prognosezeitraums konkrete Auswirkungen haben. Jedoch sind auch für 2027 bis 2029 zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant, die einen dämpfenden Einfluss haben werden. Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für den Zeitraum 2027 bis 2029 eine jährliche Wachstumsrate von jeweils rund 2 % (Aufkommen 2,0 % p. a. Leistung 2,1 % p. a.). Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst auf knapp +6 % (Aufkommen) bzw. rund +18 % (Leistung).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2029/2019 ein Plus in Höhe von rund 5 % (Aufkommen) bzw. rund 19 % (Leistung).

Für 2029 werden im **Luftverkehr** 13,2 Millionen innerdeutsche Passagiere und 215,9 Millionen grenzüberschreitende Passagiere erwartet, davon 169,3 Millionen Passagiere von und nach Europa (119,4 Millionen zu und von Zielen innerhalb der EU). Insgesamt beträgt das Wachstum bei der Passagierzahl +2,1 % p. a. für den Zeitraum 2027 bis 2029.

Tabelle P - 1 Personenverkehrsaufkommen und -leistung nach Verkehrsmittel

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm								
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2029**
Verkehrsaufkommen									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	52350	44609	46456	49552	46947	47347	47785	48100	49308
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3)]	9735	6864	6682	8311	8900	9455	9554	9640	9753
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2509	2733	2933	2968	3005	3122
Luftverkehr[4)]	227	58	74	155	186	200	207	215	229
Insgesamt	65283	53382	54952	60526	58766	59935	60514	60959	62412
Verkehrsleistung[1)]									
Motorisierter Individualverkehr[2)]	917,4	798,7	835,9	865,5	874,7	882,2	890,4	896,3	918,8
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3)]	78,9	45,7	45,4	60,6	65,8	71,3	70,6	70,6	69,9
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,1	110,9	113,6	115,5	121,5
Luftverkehr	71,8	18,7	23,4	48,3	57,3	61,8	63,8	66,0	70,1
Insgesamt	1170,1	921,9	962,3	1068,7	1102,0	1126,2	1138,4	1148,4	1180,3

	Veränderung p.a. in %					Veränd. ggü. 2019 in %				
	23/22	**24/23**	**25/24**	**26/25**	**29/26**	**23/19**	**24/19**	**25/19**	**26/19**	**29/19**
Verkehrsaufkommen										
Motorisierter Individualverkehr[2)]	-5,3	0,9	0,9	0,7	0,8	-10,3	-9,6	-8,7	-8,1	-5,8
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3)]	7,1	6,2	1,0	0,9	0,4	-8,6	-2,9	-1,9	-1,0	0,2
Eisenbahnverkehr	8,9	7,3	1,2	1,2	1,3	-8,0	-1,3	-0,1	1,1	5,1
Luftverkehr[4)]	20,0	7,3	3,6	3,9	2,1	-17,9	-11,9	-8,7	-5,1	1,0
Insgesamt	-2,9	2,0	1,0	0,7	0,8	-10,0	-8,2	-7,3	-6,6	-4,4
Verkehrsleistung[1)]										
Motorisierter Individualverkehr[2)]	1,1	0,9	0,9	0,7	0,8	-4,7	-3,8	-2,9	-2,3	0,2
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr[3)]	8,7	8,3	-1,0	0,1	-0,4	-16,5	-9,6	-10,5	-10,4	-11,4
Eisenbahnverkehr	10,4	6,5	2,5	1,7	1,7	2,1	8,7	11,4	13,2	19,1
Luftverkehr	18,6	7,9	3,2	3,5	2,0	-20,3	-13,9	-11,2	-8,1	-2,4
Insgesamt	3,1	2,2	1,1	0,9	0,9	-5,8	-3,8	-2,7	-1,9	0,9

1) Innerhalb Deutschlands

2) Verkehr mit Pkw , Krafträdern und Mopeds, einschl. Taxi- und Mietw agenverkehr;

Hinweis: Revision VA und VL MIV 2023 in ViZ 2025/26 in Folge MiD 2023

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

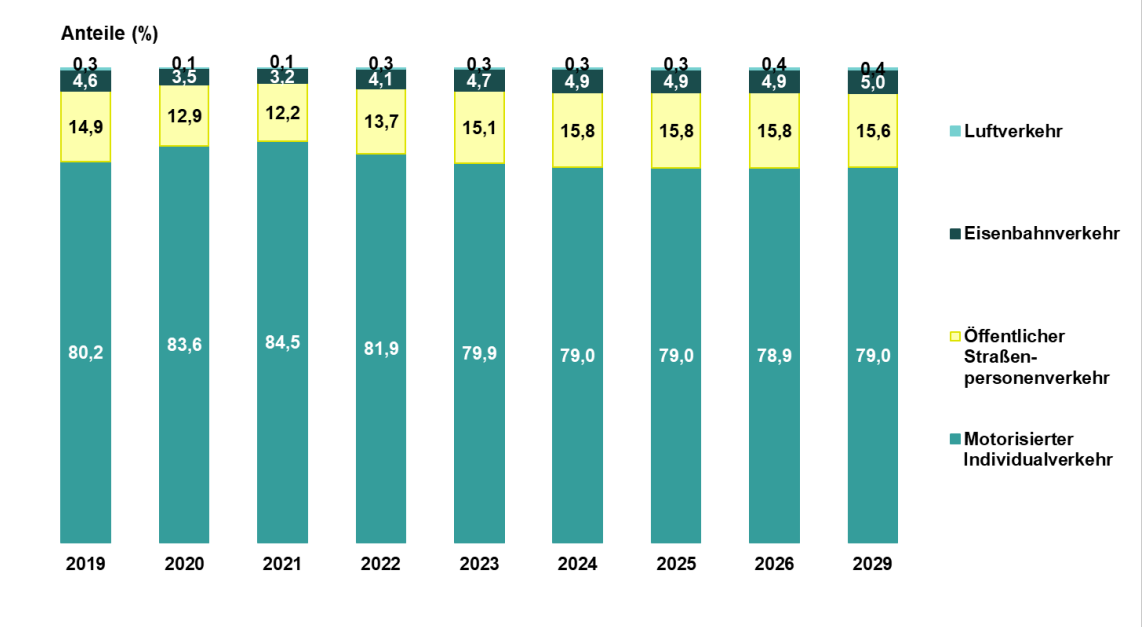
4) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Modal Split

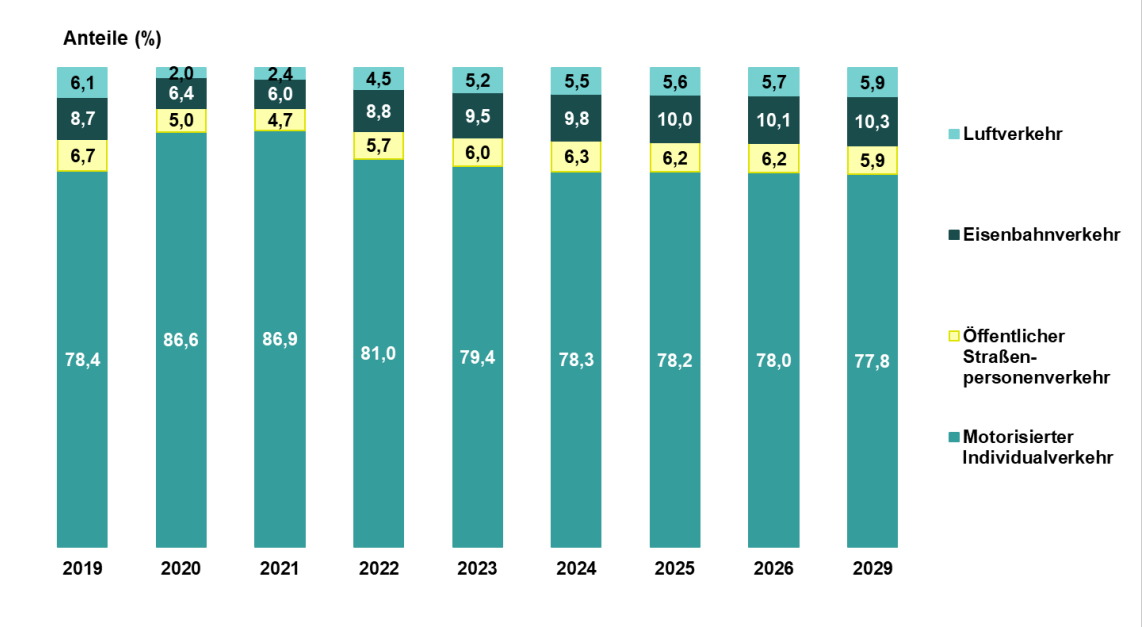
Aus den dargestellten Entwicklungsverläufen ergibt sich im Modal Split des Personenverkehrs folgendes Bild, das auch hier zunächst maßgeblich von der Pandemie geprägt ist: Der Anteil des **motorisierten Individualverkehrs** stieg im Jahr 2020 pandemiebedingt in einem Ausmaß, das seit Jahrzehnten nicht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

Abbildung P - 3 Modal Split des Personenverkehrsaufkommens



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Abbildung P - 4 Modal Split der Personenverkehrsleistung



Quellen: Statistisches Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

Die Anteile sowohl des **Eisenbahnverkehrs** als auch des **ÖSPV** entwickeln sich gegenläufig zum MIV. Zwischen 2019 und 2021 nahmen sie während der Pandemie kräftig ab, in den drei Folgejahren aber wieder zu. Dazu tragen das Deutschlandticket und die post-pandemischen Aufholprozesse bei. Im Eisenbahnverkehr wurde das Vorkrisenniveau bereits im Jahr 2022 erreicht, der ÖSPV wird auch bis 2027 das Niveau noch nicht ganz erreichen (jeweils Leistung).

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

4.2 Motorisierter Individualverkehr

In den letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelristprognose wurde vor der Analyse der jeweiligen aktuellen Entwicklung des Individualverkehrs zum besseren Verständnis auf den außergewöhnlichen pandemiebedingten Verlauf in den Jahren 2020 bis 2022 eingegangen sowie auf das Jahr 2023, das ebenfalls stark durch Wiederannäherungsprozesse geprägt war. Da sich seitdem die pandemiebedingten Aufholprozesse zunehmend verlangsamt und in ihrer Bedeutung abgenommen haben, kehren wir zum ursprünglichen Aufbau der Berichtslegung zurück und starten mit der Analyse des Jahres 2025. Für die ausführliche Betrachtung der Jahre 2020 bis 2023 und deren Besonderheiten wird auf die Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose bis einschließlich Winter 2024/25 verwiesen.

Aktualisierte Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2025

Bevor das Jahr 2025 analysiert werden kann, muss zunächst auf die Revision wichtiger Kennzahlen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) in der aktuellen Ausgabe von Verkehr in Zahlen (ViZ) 2025/26[89] im Zuge der Erhebung Mobilität in Deutschland 2023[90] (MiD 2023) sowie des Zensus 2022 eingegangen werden, da wir diese Kennzahlen und deren Zeitverläufe in der Regel für unsere Prognosen verwenden. Gemäß ViZ 2025/26 wird das Verkehrsaufkommen des MIV für das Jahr 2023 mit 46,947 Mrd. Personenfahrten angegeben, was rund 3 Mrd. bzw. 6 % unter den 50,208 Mrd. der vorangegangenen Ausgabe ViZ 2024/25 liegt. Die Verkehrsleistung des MIV wurde für das Jahr 2023 ebenfalls nach unten korrigiert, wenn auch mit jetzt 874,7 Mrd. Pkm gegenüber 877,2 Mrd. Pkm in der vorherigen Ausgabe in deutlich geringerem Umfang als das Aufkommen (rund 2 Mrd. was -0,25 % entspricht). Die Vorjahre 2022 und früher wurden hingegen nicht revidiert, weshalb eine Zeitreihenbetrachtung insbesondere der jährlichen Veränderungsraten nur noch für die Jahre 2017 (seit der letzten Datenrevision in Folge der MiD 2017) bis 2022 und dann wieder ab 2023 bis 2024 Sinn ergibt. Die Revision des Verkehrsaufkommens sowie der Verkehrsleistung des MIV in Verkehr in Zahlen ist zum einen auf Modellanpassungen im Zuge der Ergebnisse und Erkenntnisse der MiD 2023 zurückzuführen, zum anderen auf veränderte Eingangsdaten zur Bevölkerung auf Basis des Zensus 2022 mit entsprechend nach unten korrigierter Bevölkerungszahl (vgl. Kapitel 2.2).

Die MiD 2023 zeigt, dass die Motorisierung (d. h. die Anzahl der Pkw je 1000 Einwohner) sowie der Pkw-Bestand gegenüber früheren Erhebungen deutlich gewachsen sind, während der Anteil an Pkws mit Fahrten am Stichtag, die Anzahl der Fahrten pro Pkw und Tag sowie die mittlere Fahrleistung pro Pkw und Tag zurückgingen (jeweils verglichen zu 2008 und 2017, MiD 2023). Die per MIV (Fahrt und Mitfahrt) zurückgelegten Wege pro Tag gingen in der MiD 2023 auf 130 Mio. zurück, in der MiD 2017 lagen die MIV-Wege (Fahrt und Mitfahrt) noch bei 147 Mio. (entspricht -12 %). Die im MIV täglich zurückgelegten Personenkilometer (ebenso Fahrt und Mitfahrt) gingen hingegen von 2.404 Mio. Pkm bei der MiD 2017 auf 2.204 Mio. Pkm zurück, was einem etwas geringeren Rückgang von -8 % entspricht. Die gleichzeitig voranschreitende Pkw-Bestandsausweitung sowie zunehmende Motorisierung führen im Gegenzug zu geringeren Nutzungsintensitäten und weiter abnehmenden Besetzungsgraden. Die Ergebnisse der MiD 2023 zu Aufkommen und Leistung im MIV sowie der im Zuge des Zensus 2022 nach unten korrigierter Einwohnerzahl führten dazu, dass diese beiden Kenngrößen in Verkehr in Zahlen 2025/26 für

---

89 BMV (Hrsg.) / DLR (Bearb.), Verkehr in Zahlen 2025/26

90 infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland 2023 (im Auftrag des BMV)

2023 im Rahmen von Modellanpassungen nach unten korrigiert wurden, das Verkehrsaufkommen dabei wesentlich stärker als die Verkehrsleistung.

Die in Verkehr in Zahlen 2025/26 ausgewiesene gesamte Pkw-Fahrleistung (Inländer) wurde hingegen nicht angepasst. Diese beruht auf der Fahrleistungs- und Verbrauchsrechnung, die in einem iterativen Prozess die in Deutschland abgesetzten Kraftstoffmengen, den Pkw-Bestand, durchschnittliche Verbräuche und Fahrleistungen berücksichtigt. Gemäß der MiD 2023 beträgt die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw und Tag 26 km. Eine Hochrechnung auf die Jahresfahrleistung ergibt etwa 10.000 km, was unter den bisher bekannten durchschnittlichen Jahresfahrleistungen je Pkw von etwa 12.500 km liegt. Verkehr in Zahlen 2025/26 weist hier für 2023 12.449 km und das KBA in Verkehr in Kilometern, was derzeit noch auf der alten Methodik der Tachostandsablesungen beruht, 12.320 km aus. Die MiD verweist als mögliche Erklärung auf die Untererfassung von Urlaubsfahrten aufgrund des Untersuchungsdesigns basierend auf einer Stichtagserfassung, die vor allem auf die möglichst genaue Darstellung der Alltagsmobilität abzielt. An dieser Stelle sei jedoch darauf verwiesen, dass das KBA derzeit im Rahmen des Forschungsprojekts „Weiterfahrt“ die Fahrleistungsstatistik aus Tachostandsablesungen der bei den Hauptuntersuchungen geprüften Kraftfahrzeuge weiterentwickelt. Mit der Veröffentlichung erster Ergebnisse zu (Jahres-)Fahrleistungen ist im September 2026 zu rechnen. Aufgrund der erwarteten deutlichen Verbesserung der Modellgüte der entsprechenden Hochrechnungen werden sich möglicherweise auch andere Statistiken wie Verkehr in Zahlen oder Erhebungen wie die aktuell laufende Fahrleistungserhebung 2026 (FLE) und künftige MiD-Erhebungen an den dort veröffentlichten Zahlen zur Fahrleistung MIV orientieren, so dass es eventuell auch bei der Pkw-Fahrleistung in diesem oder im nächsten Jahr zu einer Niveauverschiebung kommen könnte.

Für die Gleitende Mittelfristprognose übernehmen wir die nach unten revidierten Zahlen für Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung im MIV für 2023 sowie 2024. Somit sind Leistung und Aufkommen ab 2023 nicht mehr mit 2022 und den Vorjahren vergleichbar; d. h. dass auch die jährlichen Veränderungsraten zwischen 2019 und 2022 mit den Raten ab 2023 nicht mehr direkt vergleichbar sind.

Auf Basis der bisherigen Daten für Fahrleistung, Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen im MIV waren wir bei unseren Prognosen davon ausgegangen, dass sich die postpandemischen Aufholprozesse bei allen drei Kenngrößen zunehmend verringern, aufgrund der unterschiedlich großen Abstände zum Vorpandemieniveau dies jedoch in unterschiedlich hohen Geschwindigkeiten der Wiederannäherung erfolgt. Während nach altem Datenstand die gesamte Fahrleistung 2023 noch 5,5 % unter 2019 lag, war die Verkehrsleistung nur 4,4 % und das Verkehrsaufkommen nur 4,1 % vom Vorpandemieniveau entfernt, d. h. wir hatten für die Fahrleistung etwas höhere Zuwachsquoten angenommen, so dass bis 2027 schließlich alle drei Kenngrößen etwa 0,5 % unter 2019 liegen würden. Mit der beschriebenen Datenrevision liegen jetzt jedoch die Fahrleistung 2023 weiterhin bei 5,5 %, die Verkehrsleistung knapp 5 % und das Aufkommen rund 10 % unter 2019. Die Veränderungsraten für 2024 zu 2023 liegen gemäß aktueller Ausgabe von Verkehr in Zahlen bei allen drei Kennziffern bei jeweils 0,9 %. Damit liegen 2024 die gesamte Fahrleistung 4,7 %, die Verkehrsleistung 3,8 % und das Verkehrsaufkommen 9,6 % unter 2019. Die Ergebnisse der MiD 2023 deuten nicht darauf hin, dass sich das Verkehrsaufkommen im MIV schneller wieder an das Vorpandemieniveau annähern würde als die anderen Kennziffern, stattdessen ist hier davon auszugehen, dass es bei der statistischen Kennziffer Verkehrsaufkommen im MIV zu einer Niveauverschiebung kam, die zu einem Teil auf die neue Einwohnerstatistik, zu einem anderen Teil auf die Methodikanpassung im Zuge der MiD 2023 und zuletzt auch auf erfolgte Verhaltensänderungen im Nachgang der Pandemie zurückzuführen ist.

Das Verkehrsaufkommen im MIV wird somit im Prognosezeitraum deutlich unterhalb des Niveaus von 2019 verbleiben, während die Abstände bei Verkehrsleistung und Fahrleistung deutlich geringer sein werden. Grundsätzlich gehen wir für die vorliegende Mittelfristprognose daher davon aus, dass die künftigen jährlichen Veränderungsraten aller drei Kennziffern wie in den Jahren vor der Pandemie wieder auf jeweils ähnlichem Niveau sein werden.

Für die Analyse und Einschätzung der Entwicklungen im MIV im abgelaufenen Jahr 2025 sehen wir uns nun in einem ersten Schritt die üblichen Haupteinflussfaktoren an. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen Leitdaten** legten die privaten Konsumausgaben im abgelaufenen Jahr 2025 mit 1,4 % deutlich stärker zu als zunächst erwartet und auch stärker als im Vorjahr (2024: +0,5 %) (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 jährlichen Anstieg um 0,4 %. Der frühere langjährige Durchschnitt (+1,5 % p. a., 2011-2019) liegt weit höher. Die Zahl der Erwerbstätigen reagiert mit Zeitverzögerung auf den Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion und stagnierte 2025 ebenso wie die Einwohnerzahl insgesamt.

Zum 01.10.2025 zeigt der mittlerweile vorliegende Ist-Wert eine Pkw-Bestandszunahme um 0,3 % gegenüber dem entsprechenden Vorjahresstand, zum 01.07.2025 lag der **Pkw-Bestand** bei 49,5 Mio. und somit ebenfalls 0,3 % über 2024. Da die Einwohnerzahl wie erwähnt lediglich stagnierte und jene der volljährigen Einwohner ein minimales Wachstum von 0,1 % aufwies, stieg die Pkw-Dichte bezogen auf Einwohner über 18 Jahren folglich zu diesem Zeitpunkt nur um 0,2 %. Die Zuwachsquote liegt somit sowohl etwas unter jener 2024 als auch deutlich unter der Dynamik der Jahre bis 2019 (1,0 % p. a.). Die Pkw-Neuzulassungen liegen gemäß KBA im abgelaufenen Jahr zwar mit 2,9 Mio. Fahrzeugen etwas über Vorjahr (+1,4 %), aber weit entfernt von den Neuzulassungszahlen vor der Pandemie (2019: 3,6 Mio. Neuzulassungen).[91] Mögliche Gründe liegen in der weiter ausgebliebenen konjunkturellen Erholung sowie der Kaufzurückhaltung der Verbraucher in Folge von Sorgen in Bezug auf die Arbeitsplatzsicherheit sowie geopolitische und wirtschaftliche Krisen auf der einen Seite und Unsicherheiten in Bezug auf die Wahl der Antriebsart durch wechselnde Aussagen zu Fördermöglichkeiten alternativer Antriebe bzw. möglicher künftiger Neuzulassungsverbote klassischer Verbrennungsmotoren auf der anderen Seite. Daher gehen wir davon aus, dass Pkw-Bestand und -Dichte sich bis zum Jahresende ähnlich weiterentwickelt haben wie in den ersten drei Quartalen. Bezogen auf 2019 bedeutet das ein Plus beim Pkw-Bestand um insgesamt 4,0 %. Die Schwelle von 50 Mio. Pkw wird entgegen früheren Prognosen aufgrund der aktuell stagnierenden und in den nächsten Jahren sogar rückläufigen Bevölkerung und vor allem des zaghafteren Anstiegs der Pkw-Dichte in den Jahren nach der Pandemie erst nach 2029 überschritten.

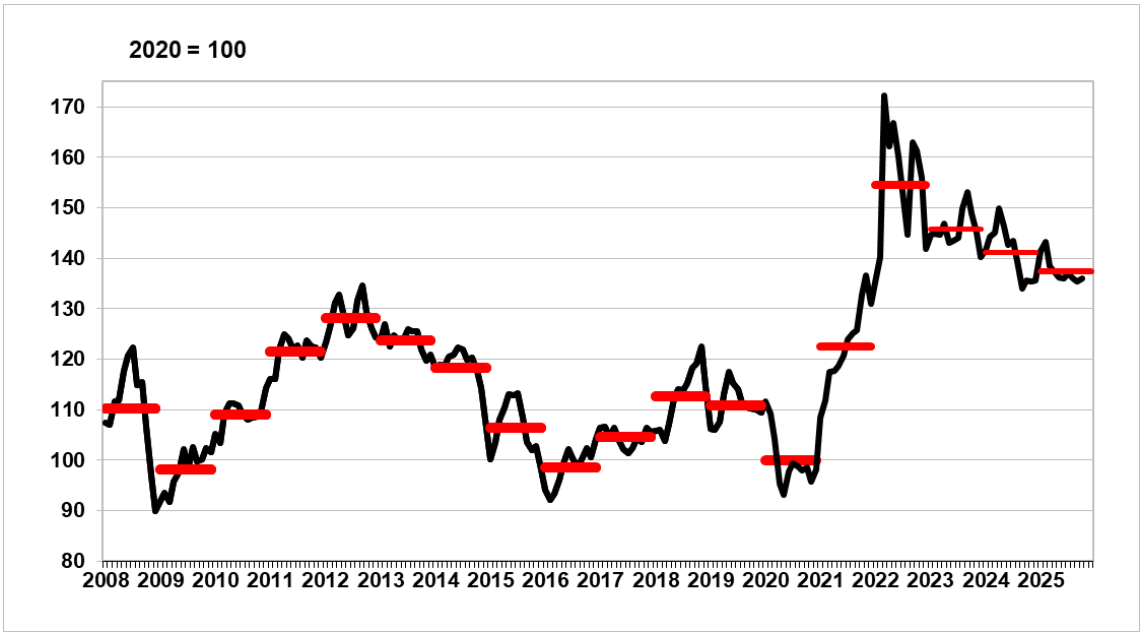
Die **Kraftstoffpreise** lagen zu Beginn des Jahres 2025 zunächst auf Niveau des Vorjahres, sanken aber dann im Jahresverlauf. Grund hierfür war der Rohölpreis, der von knapp 80 USD im Januar auf rund 62 USD je Barrel im Dezember zurückging und im Jahresdurchschnitt bei 69 USD lag (2024: gut 80 USD). Insgesamt ist somit für den Rohölpreis im Jahr 2025 (deutscher Einfuhrpreis, Jahresdurchschnitt, vgl. Abschnitt 2.5) ein deutlicher Rückgang gegenüber Vorjahr (16 %) zu verzeichnen. Dies vermindert den Kraftstoffpreis um rund 9 Cent pro Liter (inkl. anteiliger Mehrwertsteuer). Der CO_2-Preis wurde hingegen zu Jahresbeginn 2025 um 10 Euro/t auf 55 Euro/t erhöht. Dies entspricht einem Aufschlag von 3 Cent pro Liter (ebenfalls einschließlich anteiliger Mehrwertsteuer) gegenüber dem Preis 2024.

---

91 https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2026/pm01_2026_n_12_25_pm_komplett.html vom 06.01.2026

Dies gleicht den Rohölpreisrückgang bei weitem nicht aus, so dass die Kraftstoffpreise im Jahr 2025 nominal um rund 5 Cent oder gut 3 % unter Vorjahr (vgl. Abbildung P - 5), aber weiterhin um 22 % über dem Vorkrisenstand 2019 lagen (Durchschnitt Super/Diesel). Basierend auf den tatsächlichen Kraftstoffpreisen bis einschließlich Dezember 2025 gehen wir davon aus, dass die Preiskomponente „Sonstige“, die die Kosten für Verarbeitung, Transport, Vertrieb etc. umfasst, gegenüber 2024 etwas erhöht wurde. Der gesamte Kraftstoffpreis sank somit im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr nominal um 5 Cent oder gut 3 %. Real, d. h. deflationiert mit dem Verbraucherpreisindex (2,2 % p. a., gemäß BMWE), bedeutet das einen Preisrückgang um rund 5 % gegenüber Vorjahr.

Abbildung P - 5 Entwicklung des nominalen Kraftstoffpreisindex



Quelle: Statistisches Bundesamt

Vor dem Hintergrund dieser Leitdatenentwicklung, also positive Entwicklung des privaten Konsums bei ansonsten eher stagnierenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, leicht steigender Pkw-Bestand sowie sinkende Kraftstoffpreise, wäre eine Zunahme des Individualverkehrs im Jahr 2025 um 1,8 % 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. Daher setzen wir den Effekt sinkender Preise auf Basis unserer Erfahrungen mit der Kraftstoffpreisentwicklung der letzten Jahrzehnte niedriger an. Darüber hinaus muss der Effekt aus dem Deutschlandticket berücksichtigt werden, der den Pkw-Verkehr dauerhaft reduziert und in der Veränderungsrate der Jahre 2023 und 2024 sichtbar wurde. Mit der deutlichen Preiserhöhung des Deutschlandtickets zum 01.01.2025 hat sich nur ein sehr kleiner Teil dieses Verkehrs rückverlagert, die mindernde Wirkung auf den Pkw-Verkehr somit kaum merkbar abgeschwächt. Zusätzlich wird der Anstieg der Fahrleistung zumindest im Jahr 2025 noch durch letzte verbliebene Aufholprozesse im Zuge der Pandemie erhöht.

Zur möglichst präzisen Abschätzung der Effekte haben wir erneut Teile unseres **Indikatorensystems** genutzt, das ursprünglich im Jahr 2020 im Rahmen unseres damals umfangreicheren „Corona-Monitoring“ entwickelt wurde[92]:

» das „Verkehrsbarometer“ der BASt, das rund 1700 Dauerzählstellen auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen umfasst[93] (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 in früheren Jahren rund zwei Monate, 2024 vollständig vorhanden, für 2025 bisher Daten bis September 2025 verfügbar)

Damit kann die **tatsächliche Entwicklung** im Verlauf des Jahres 2025 abgeschätzt werden (vgl. Abbildung P - 4). Dabei kalibrieren wir die monatlichen Entwicklungen gemäß BASt am für 2023 und 2024 in Verkehr in Zahlen berichteten Verkehrsaufkommen im MIV. Durch die oben beschriebene Methodikanpassung in ViZ sind die Jahre vor 2023 nicht mehr direkt vergleichbar mit den Folgejahren. Daher stellen wir hier das Vorpandemie-Jahr 2019 sowie das vom Lockdown geprägte Jahr 2020 nur nachrichtlich als gestrichelte Linien dar (vgl. Abbildung P - 4).

Gemäß dem Verkehrsbarometer der BASt in den Monaten Januar bis Dezember 2025 ist die Fahrleistung auf Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr leicht gewachsen (durchschnittlich 0,7 %), während jene auf Bundesstraßen eine etwas deutlichere Zunahme verzeichnet (durchschnittlich 1,7 %), so dass wir bei entsprechender Gewichtung auf einen Zuwachs von 1,0 % auf Bundesfernstraßen außerorts kommen. Die amtlichen Mineralöldaten der BAFA mit monatlichen Informationen zum Kraftstoffabsatz liegen aktuell in einer vorläufigen Version bis September 2025 vor. Diese schwanken jedoch im Monatsverlauf zum Teil stark (z. B. Absatz Ottokraftstoff Juni 2025 gegenüber Juni 2024: -14 %). Zudem passt die angegebene negative Entwicklung der ersten drei Quartale (Ottokraftstoff -0,3 % gegenüber Q1-Q3 2024) nicht zur positiven Entwicklung auf Bundesfernstraßen gemäß BASt. Die AGEB meldet hingegen für das Gesamtjahr 2025 eine Zunahme des Verbrauchs von Ottokraftstoff von 0,9 % und von Diesel von 1,4 % gegenüber Vorjahr[94], was deutlich besser zum o. g. Zuwachs der Fahrleistung auf Bundesfernstraßen gemäß Verkehrsbarometer passt. Da wir davon ausgehen, dass der innerörtliche Verkehr in ähnlichem Ausmaß zugenommen hat wie derjenige auf Fernstraßen, gehen wir von einem Zuwachs der gesamten (auf allen Straßenkategorien) Fahrleistung im Jahr 2025 von rund 1 **%** aus, was etwas unter dem o. g. Prognosewert allein auf Basis der Fundamentalfaktoren liegt. Für die Gesamtfahrleistung 2025 prognostizieren wir 620 Mrd. Fzkm, diese liegt somit knapp 4 % unter Vorkrisenniveau 2019.

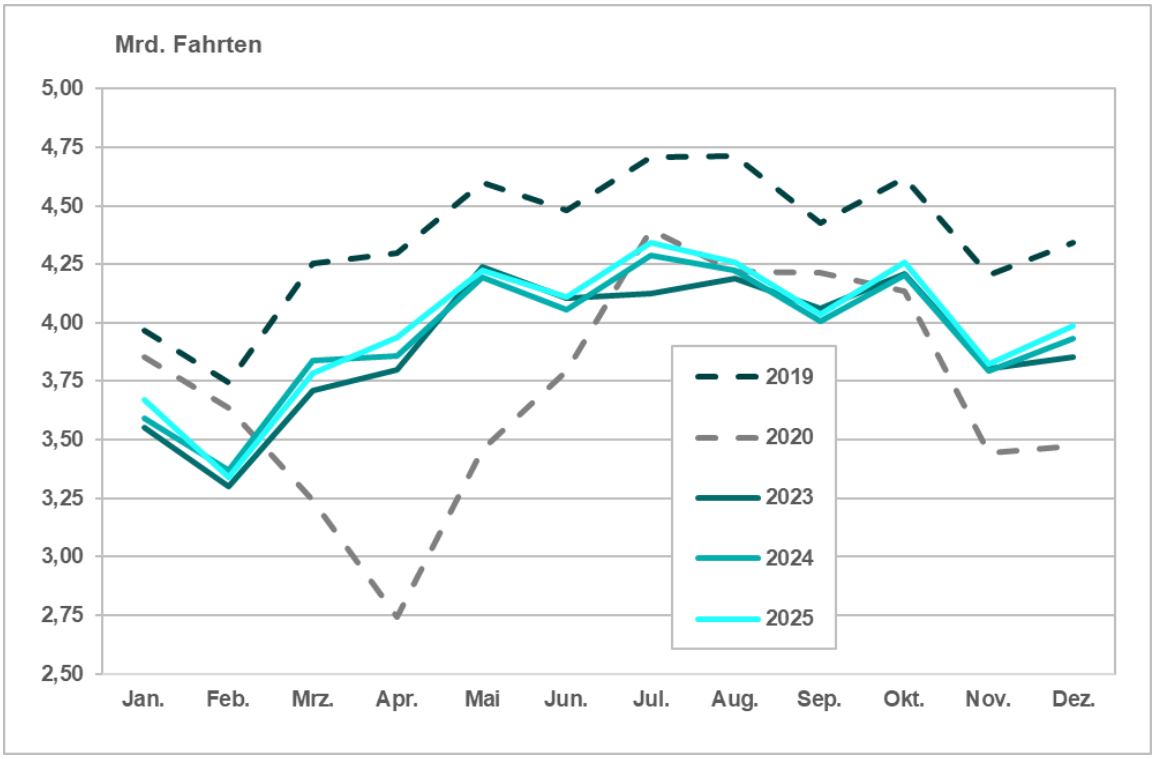
---

92 Bis zum Jahr 2022 waren auch die Auswertungen der Mobilfunkdaten seitens des Statistischen Bundesamts Bestandteil des Indikatorensystems. Vgl. Statistisches Bundesamt, Mobilitätsindikatoren auf Basis von Mobilfunkdaten, https://www.destatis.de/DE/Service/EXDAT/Datensaetze/mobilitaetsindikatoren-mobilfunkdaten.html , Abb. 3, und die dort hinterlegten Daten. Bedauerlicherweise wurde die Aktualisierung dieser Indikatoren am 1. Januar 2023 eingestellt. Zudem wurde in den pandemiegeprägten Jahren bis einschließlich 2022 auch die Straßenverkehrsunfallstatistik herangezogen, um die nur für Fernstraßen verfügbaren BASt-Daten an das gesamte Straßennetz zu kalibrieren. Da diese seit 2023 keinen Erkenntnisgewinn mehr generierten, der den hohen Aufwand der Erfassung und Verarbeitung der Unfallstatistik rechtfertigen, wird zumindest vorübergehend auf die weitere Berücksichtigung im Indikatorensystem verzichtet.

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

94 AGEB: Energieverbrauch in Deutschland. Daten für das 1. bis 4. Quartal 2025, Januar 2026

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



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

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

In Anlehnung an die Entwicklung der Fahrleistung erwarten wir für die **Verkehrsleistung** und für die **Fahrtenanzahl** ebenfalls jeweils eine Zunahme gegenüber 2024 um 0,9 % (vgl. Tabelle P - 2). Die Verkehrsleistung liegt damit 3 % und das Aufkommen rund 9 % unter Vorkrisenstand.

In der **Winterprognose 2024/25** haben wir bei der Fahrleistung ein höheres Plus gegenüber 2024 (1,3 %) prognostiziert, als es jetzt zu erwarten ist (0,9 %, s. o.). Die Abweichung entsteht nicht durch den Kraftstoffpreis, der etwas stärker als angenommen sank, sondern durch die deutlich geringere Pkw-Bestandsausweitung (damals +0,7 %). In der **Sommerprognose 2025** (+1,1 % ggü. 2024, Fahrleistung) lagen wir zwar näher an dem jetzt geschätzten Plus, hatten aber auch hier die Pkw-Bestandsausweitung mit +0,5 % noch etwas zu hoch angesetzt.

Prognose der Entwicklung im Jahr 2026

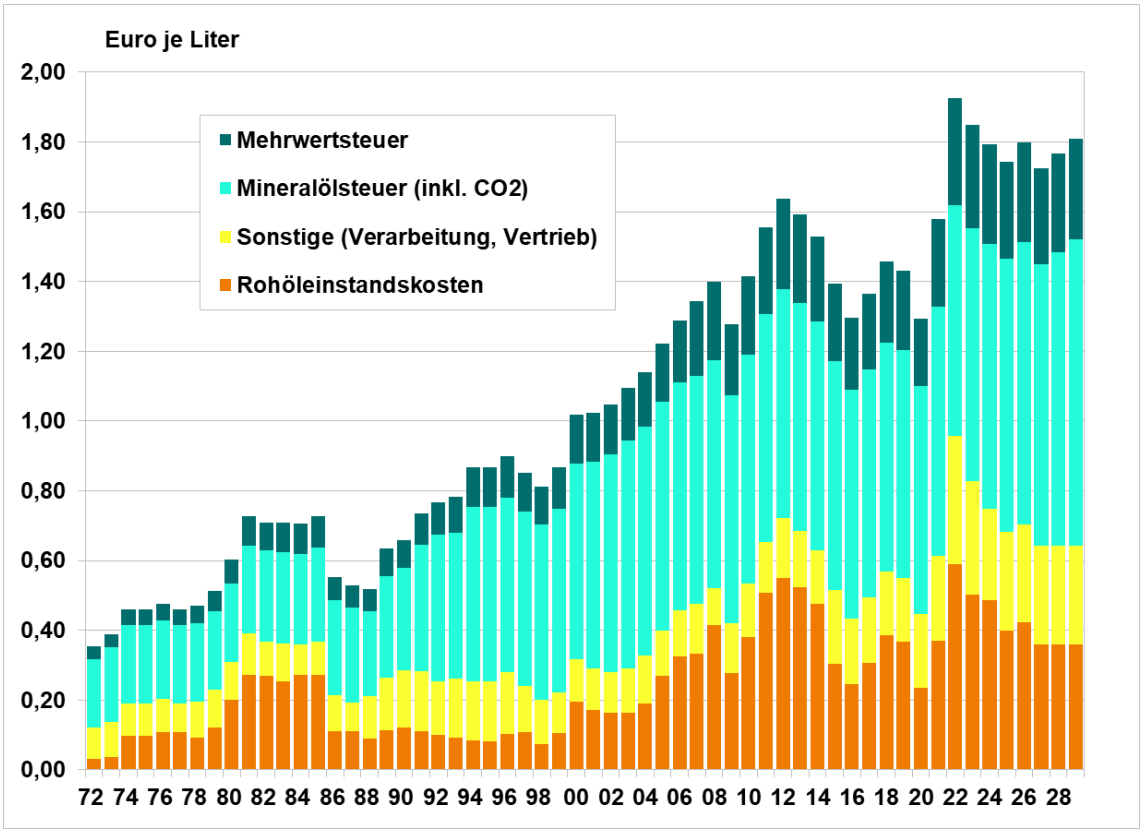
Für die Prognose des laufenden Jahres 2026 werden zunächst die üblichen Haupteinflussfaktoren betrachtet. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben eine jährliche Wachstumsrate von 0,8 % (2026) angenommen, die zwar deutlich positiv ist, aber noch unter dem langjährigen Durchschnitt vor 2019 liegt. Die Erwerbstätigenzahl wird hingegen weiterhin stagnieren.

Der **Pkw-Bestand** wird sich im laufenden Jahr wie im Vorjahr entwickeln (+0,3 %), die Zunahme der Pkw-Dichte wird sich ebenfalls auf diesem Niveau bewegen.

Die konjunkturelle Aufwärtsbewegung ab 2026 sollte die Ausweitung des Pkw-Bestands anregen, allerdings stagniert die Bevölkerungszahl, so dass hieraus keine expansiven Effekte zu erwarten sind.

Hinsichtlich der **Kraftstoffpreise** haben wir für den Rohölpreis im Jahr 2026 nicht die weitere Absenkung auf etwa 61 USD angenommen, die in den Konjunkturprognosen vor Beginn des Iran-Kriegs Ende Februar 2026 angesetzt waren, sondern aufgrund des im Zuge dieses Krieges erheblich gestiegenen Ölpreises einen Jahresdurchschnitt von 75 USD, was unter Berücksichtigung des Wechselkurses einem Zuschlag von etwa 3 Cent pro Liter entspricht (vgl. Abschn. 2.5). Der CO_2-Preis soll sich in den Jahren 2026 und 2027 in einem Korridor von 55 bis 65 Euro bewegen und ab 2028 in ein europäisches Emissionshandelssystem überführt werden. Wir setzen daher für das Jahr 2026 auch eine Preissteigerung um 10 Euro/t an (vgl. Abschn. 2.5). Dies entspricht ebenfalls etwa einem Zuschlag von 3 Cent pro Liter (einschließlich anteiliger Mehrwertsteuer), was dazu führt, dass die Kraftstoffpreise 2026 im Jahresdurchschnitt entsprechend zunehmen (vgl. Abbildung P - 5). Auch wenn aktuell die Kraftstoffpreise deutlich höher liegen, ist doch im Jahresverlauf analog zum Ölpreis wieder ein deutlicher Rückgang zu erwarten, so dass sich im Jahresdurchschnitt eine Steigerung von 6 Cent gegenüber Vorjahr ergeben sollte, es sei denn die Kosten für Verarbeitung und Vertrieb auf Seiten der Mineralölindustrie erhöhen sich noch zusätzlich. Somit liegen im laufenden Jahr die nominalen Kraftstoffpreise im Jahresdurchschnitt zwar weiterhin unter dem Niveau der Jahre 2022 und 2023, aber ähnlich wie 2024 rund 27 % über 2019. Pro Jahr bedeutet das eine Zunahme von 3,5 % (2026/2019). Real, d. h. deflationiert mit der Verbraucherpreisentwicklung (2,1 % für 2026 gemäß BMWE-Projektion vom Januar 2026), bedeutet das jedoch eine Verteuerung um insgesamt knapp 2 % (2026/2019).

Abbildung P - 7 Langfristige Entwicklung des Preises für Superbenzin



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

Im Jahr 2026 bleibt das jährliche Wachstum der Pkw-**Fahrleistung** unter dem Niveau von 2025, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiver sind, die Einwohnerzahl insgesamt und die Erwerbstätigenzahl aber weiter stagnieren, die Kraftstoffpreise zunehmen und vor allem die pandemiebezogenen Aufholeffekte endgültig auslaufen. Die Steigerungsrate der Fahrleistung liegt somit bei +0,7 % (2025: +0,9 %). Das Vorkrisenniveau von rund 645 Mrd. Fzkm wird 2026 mit 624 Mrd. Fzkm um rund 3 % unterschritten. Einige Pandemieeffekte werden sich jetzt verstetigt haben, wie im Nachfolgenden detailliert erläutert wird.

Die **COVID-19-Pandemie** hat in einigen Segmenten der Verkehrsnachfrage dauerhafte Abnahmen ausgelöst, die auch weiterhin bestehen bleiben werden. Die wichtigste Entwicklung besteht in Berufsverkehrsfahrten, die aufgrund von Homeoffice-Arbeit entfallen.

Die MiD 2023 zeigt zum Thema Änderungen im Mobilitätverhalten durch Home-Office und Online-Erledigungen detaillierte Informationen und Analysen auf. So ist der Anteil der Erwerbstätigen mit der Möglichkeit zur Homeoffice-Arbeit auf insgesamt 42 % gestiegen (gegenüber 13 % in der MiD 2017). Erwerbstätige, die grundsätzlich Homeoffice nutzen können, wohnen weiter vom Arbeitsplatz entfernt (durchschnittlich 22 km) als jene ohne diese Möglichkeit (15 km). Zudem steigt diese Entfernung mit zunehmender Zahl an üblichen Homeoffice-Tagen (bei drei und mehr Tagen liegt die Durchschnittsentfernung bei 26 km). Dies zeigt nicht nur den Einfluss von Homeoffice-Möglichkeiten auf das Pendelverhalten, sondern auch auf die Wahl des Wohn- und des Arbeitsortes mit entsprechenden strukturellen Veränderungen. Grundsätzlich geht die MiD 2023 davon aus, dass etwa 10 % der beruflichen Wege durch Homeoffice eingespart werden, was auch unseren Abschätzungen zum Homeoffice-Effekt in früheren Ausgaben der Mittelfristprognose (z. B. GMP Winter 2024/25 sowie frühere) entspricht. Allerdings schätzt die MiD 2023, dass diese eingesparten Wege aufgrund der weiter entfernten Arbeitsplätze rund 15 % der Personenkilometer entsprechen, die Verkehrsleistung somit stärker betroffen wäre als das Verkehrsaufkommen. Zudem verweist die MiD 2023 darauf, dass an Homeoffice-Tagen die Einkaufs- und Erledigungswege im Durchschnitt kürzer (mit entsprechender Veränderung der Verkehrsmittelwahl hin zu mehr Fahrrad- und Fußwegen), die Freizeitwege jedoch deutlich länger werden. „Durch die aufgrund nicht erforderlicher Arbeitswege an Homeoffice-Tagen gesparte Zeit können Optionen für andere Aktivitäten und damit verknüpfte Wege entstehen. Solche Reboundeffekte können sich kombinieren oder auch gegenseitig einschränken.“[95] Eine Quantifizierung der Homeoffice-Wirkung und damit verbundener ergänzender oder gegenläufiger Effekte ist auch für eine Querschnittsanalyse wie die MiD äußerst schwierig. Hier wären entsprechende Längsschnittanalysen möglicherweise aufschlussreicher.

Wir schätzen, dass sich der gesamte motorisierte Individualverkehr durch das verstärkte Arbeiten im Homeoffice dauerhaft und langfristig um knapp 2 % verringert. Die genaue Herleitung dieser Schätzung kann den letzten Ausgaben der Mittelfristprognose entnommen werden.

Ein weiteres Segment mit dauerhafter Reduktion besteht in Geschäftsverkehrsfahrten insbesondere im Fernverkehr, die durch Videokonferenzen etc. substituiert werden. Hierauf wird bei der Kommentierung der Prognose des Schienenpersonenfernverkehrs näher eingegangen, für den dieser Aspekt eine wesentlich höhere Bedeutung besitzt als für den Motorisierten Individualverkehr. Für den letztgenannten entsteht daraus eine Minderung um wenige Zehntelprozente. Alle temporären Effekte der Pandemie sollten bis zum Ende des Prognosehorizonts ausgelaufen sein.

---

95 infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV), MiD Ergebnisbericht, S. 219

Für die Veränderungsraten der **Verkehrsleistung** und des **Aufkommens** 2026 gehen wir von der gleichen Größenordnung wie bei der **Fahrleistung** aus (jeweils 0,7 % für 2026, vgl. Tabelle P - 2). So wird die Verkehrsleistung 2026 noch gut 2 % und das Verkehrsaufkommen gut 8 % unter dem Vorkrisenniveau von 2019 liegen.

Prognose der Entwicklung bis zum Jahr 2029

Für die Prognose der darauffolgenden drei Jahre bis 2029 werden zunächst die üblichen Haupteinflussfaktoren betrachtet. Innerhalb der **gesamtwirtschaftlichen** Leitdaten wird für die privaten Konsumausgaben für die Jahre 2027 bis 2029 eine jährliche Wachstumsrate von 1,0 % angenommen, die somit wieder deutlich im positiven Bereich liegt, aber noch unter dem langjährigen Durchschnitt vor 2019. Die Erwerbstätigenzahl wird im mittelfristigen Zeitraum weiterhin stagnieren (0,1 % p. a.).

Die Entwicklung des **Pkw-Bestands** in den kommenden drei Jahren wird mit +0,2 % p. a. annähernd auf dem Niveau der Vorjahre bleiben, ebenso wie jene der Pkw-Dichte (+0,2 % p. a.). Die konjunkturelle Aufwärtsbewegung sollte die Ausweitung des Pkw-Bestands anregen, gedämpft wird diese jedoch durch den leichten Bevölkerungsrückgang (-0,2 % p. a.).

Hinsichtlich der **Kraftstoffpreise** haben wir für den Rohölpreis im Jahr 2027 eine Abnahme auf rund 64 USD im Jahresdurchschnitt und eine anschließende Konstanz (64 USD) bei ebenfalls stabilem Wechselkurs USD zu Euro angenommen (vgl. Abschn. 2.5). Dadurch wird der Kraftstoffpreis zumindest 2027 rechnerisch um 3 Cent vermindert (2027/26). Der CO_2-Preis soll sich nach neuer Beschlusslage im Jahr 2027 in einem Korridor von 55 bis 65 Euro bewegen und erst ab 2028 ins europäische Handelssystem überführt werden. Wir setzen daher für 2027 die 65 Euro wie 2026 an, für 2028 und 2029 eine Preissteigerung um jährlich 15 Euro/t gemäß Projektionsbericht (vgl. Abschn. 2.5). Diese jährliche Steigerung entspricht jeweils etwa einem Zuschlag von 4 Cent pro Liter (einschließlich anteiliger Mehrwertsteuer), was dazu führt, dass die Kraftstoffpreise ab 2028 wieder steigen, und zwar ab 2028 jährlich um jeweils. 4 Cent (vgl. Abb. P-5). 2029 liegen die Kraftstoffpreise damit wieder etwas über dem Niveau von 2024 und somit rund 27 % über 2019. Pro Jahr bedeutet das eine Zunahme von (nominal) rund 2 % (2029/2019). Real, d. h. deflationiert mit dem Verbraucherpreis (2,0 % p. a., ab 2026 gemäß BMWE-Projektion vom Januar 2026), bedeutet das eine Verbilligung um rund 4 % insgesamt (2029/2019).
In den Jahren 2027 bis 2029 verbleibt das jährliche Wachstum der **Pkw-Fahrleistung**, der Verkehrsleistung sowie des Verkehrsaufkommens (gegenüber 2026) mit jeweils 0,8 % p. a. etwa auf Niveau der Vorjahre, da zwar die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen leicht positiver sind, die Erwerbstätigen aber weiterhin stagnieren, die Einwohnerzahl rückläufig ist und zudem die Kraftstoffpreise zumindest ab 2028 wieder leicht steigen. Pandemiebezogene Aufholeffekte werden für diesen Zeitraum im MIV nicht mehr angesetzt. Das Vorkrisenniveau der Pkw-Fahrleistung von rund 645 Mrd. Fzkm wird 2029 noch um knapp 1 % unterschritten.

Tabelle P - 2 Kenngrößen des Motorisierten Individualverkehrs

	Absolute Werte								
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2029
Pkw-Bestand[1)]	47601	47879	48561	48692	49038	49388	49526	49664	49954
Pkw-Dichte[2)]	693	698	710	708	707	710	712	714	720
Durchschnittliche Fahrleistung[3)]	13547	12074	11993	12335	12422	12442	12522	12570	12811
Gesamte Fahrleistung[4)]	644,8	578,1	582,4	600,6	609,2	614,5	620,2	624,3	639,9
Durchschnittliche Besetzung[5)]	1,423	1,382	1,435	1,441	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436
Verkehrsleistung[4)]	917,4	798,7	835,9	865,5	874,7	882,2	890,4	896,3	918,8
Durchschnittliche Fahrtweite (km)	17,52	17,90	17,99	17,47	18,63	18,63	18,63	18,63	18,63
Verkehrsaufkommen[6)]	52,350	44,609	46,456	49,552	46,947	47,347	47,785	48,100	49,308

	Veränderung p.a. in %				Veränderung ggü. 2019 in %			
	24/23	25/24	26/25	29/26	24/19	25/19	26/19	29/19
Pkw-Bestand[1)]	0,7	0,3	0,3	0,2	3,8	4,0	4,3	4,9
Pkw-Dichte[2)]	0,4	0,2	0,3	0,2	2,5	2,7	3,0	3,8
Durchschnittliche Fahrleistung[3)]	0,2	0,6	0,4	0,6	-8,2	-7,6	-7,2	-5,4
Gesamte Fahrleistung[4)]	0,9	0,9	0,7	0,8	-4,7	-3,8	-3,2	-0,8
Durchschnittliche Besetzung[5)]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9	0,9	0,9	0,9
Verkehrsleistung[4)]	0,9	0,9	0,7	0,8	-3,8	-2,9	-2,3	0,2
Durchschnittliche Fahrtweite (km)	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	6,3	6,3	6,3
Verkehrsaufkommen[6)]	0,9	0,9	0,7	0,8	-9,6	-8,7	-8,1	-5,8

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

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

3) Pro Pkw, km p.a.

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

5) Personenkilometer pro Fahrzeugkilometer

6) Mrd. Personen

Hinweis: Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen 2023 revidiert in Folge MiD 2023 und Zensus 2022 (ViZ 2025/26)

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DLR, eigene Prognosen

In mehreren Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose während der ersten Hälfte des vergangenen Jahrzehnts haben wir die Entwicklung des Motorisierten Individualverkehrs und seiner **Haupteinflussgrößen in mehrjährigen Perioden** dargestellt. Der Sinn bestand damals in der Verdeutlichung der Unterschiede zwischen den damaligen Prognosezeiträumen und dem vorangegangenen Zeitraum von 2002 bis 2008, in dem der Pkw-Verkehr gemäß den Ergebnissen der jeweiligen MiD-Erhebungen über eine Stagnation nicht hinausgekommen ist. Diese Darstellung bietet sich weiterhin an, um die Jahre 2019 bis 2025, die von der wirtschaftlichen Flaute im Zuge der Pandemie, dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine sowie weiteren geo- und wirtschaftspolitischen Unsicherheiten geprägt waren, mit den vorherigen und den folgenden Prognosehorizonten zu vergleichen (jeweils Veränderung in Prozent p. a.):

Tabelle P - 3 Haupteinflussgrößen der Fahrleistung des Motorisierten Individualverkehrs

	Veränderung in % p.a.				
	2008/02	2019/08	2023/19	2025/23	2029/25
Pkw-Bestand	0,7	1,3	0,7	0,5	0,2
Private Konsumausgaben	0,5	1,3	0,2	0,9	0,9
Kraftstoffpreisindex (nominal)	5,5	0,1	7,1	-3,2	0,8
Pkw-Fahrleistung	**0,0**	**1,1**	**-1,4**	**0,9**	**0,8**

Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt, DLR, Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, eigene Prognosen

Zwischen **2002 und 2008** kam die Fahrleistung über eine Stagnation nicht hinaus. In diesem Zeitraum stieg 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 2023** haben sich Pkw-Bestand und private Konsumausgaben nun wieder deutlich weniger expansiv entwickelt, die Kraftstoffpreise nahmen stark zu. Die Fahrleistung ist spürbar gesunken (-1,4 % p. a.), was zum Großteil jedoch auf den pandemiebedingten Einbruch 2020 und 2021 zurückzuführen ist.

In den beiden vergangenen Jahren **2024 und 2025** war zwar die Dynamik bei der Pkw-Bestandsentwicklung deutlich abgeschwächt, private Konsumausgaben und niedrige Kraftstoffpreise wirkten aber expansiv, weshalb die Pkw-Fahrleistung wieder etwas zunahm.

Für das laufende Jahr **2026** sowie den Prognosezeitraum der vorliegenden Mittelfristprognose bis 2029 gehen wir bei einem weiterhin steigenden privaten Konsum, jedoch gedämpfter Bestandsentwicklung sowie (nominal) leicht steigenden Kraftstoffpreisen davon aus, dass sich die Fahrleistung entsprechend etwas schwächer als im Zeitraum davor fortentwickeln wird (+0,8 % p. a.).

Ökonometrische Analysen über unterschiedlich lange Vergangenheitszeiträume mit hoch signifikanten Güteparametern bestätigen dieses Ergebnis, sofern für die Kraftstoffpreisentwicklung wie oben erläutert eine asymmetrische Preiselastizität angenommen wird.

4.3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in der hier ausgewiesenen Definition enthält den Verkehr aller Unternehmen, die von der amtlichen Statistik in Form der Jahresstatistik erfasst werden. Die relevanten Daten liegen aktuell bis 2024 in der Genesis-Datenbank des Statistischen Bundesamts vor. Darüber hinaus wird der Verkehr der Unternehmen mit einem Beförderungsaufkommen von mehr als 250.000 Fahrgästen in einer Quartalsstatistik erhoben, die derzeit bis zum dritten Quartal 2025 verfügbar ist. Im **Linienverkehr** wird hier der Verkehr aller Unternehmen nahezu vollständig erhoben, so dass die hierfür ausgewiesenen Veränderungsraten denen des Gesamtverkehrs sehr nahe kommen und für die Schätzung des Jahres 2025 sowie die Prognose des Jahres 2026 übernommen werden können. Dagegen wird der **Gelegenheitsverkehr** in der Quartalsstatistik nicht erhoben, so dass dessen Werte für das Jahr 2025 noch komplett geschätzt werden müssen. Beim Aufkommen des gesamten ÖSPV ist der Gelegenheitsverkehr vernachlässigbar, zur Leistung trug er jedoch zumindest in den Jahren bis zur COVID-19-Pandemie rund ein Fünftel bei. Somit sind die Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsleistung des gesamten ÖSPV für 2025 mit einem gewissen Vorbehalt zu versehen. Analog zum vorherigen Kapitel zum Motorisierten Individualverkehr verzichten wir auch hier aufgrund der inzwischen deutlich verlangsamten pandemiebedingten Aufholprozesse auf die ausführliche Betrachtung der Jahre 2020 bis 2023 sowie 2024 und deren Besonderheiten und verweisen hierzu auf die letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose bis einschließlich Winter 2024/25.

Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2025

Aus der amtlichen Statistik liegen derzeit für den **Liniennahverkehr** Daten für die ersten drei Quartale 2025 vor. Demnach ist das Fahrgastaufkommen in diesen Quartalen jeweils gegenüber Vorjahreszeitraum gestiegen, im ersten und zweiten Quartal mit jeweils rund 2 % stärker als im dritten (+0,3 %). Die Verkehrsleistung zeigt hingegen nur für das erste Quartal einen leichten Zuwachs (+0,6 %), während sie in den beiden Folgequartalen rückläufig ist (-0,7 % bzw. -2,8 %). Hierbei ist zu beachten, dass die positiven Basiseffekte in den ersten beiden Quartalen, die durch Streiks im Vorjahr entstehen, zumindest im ersten Quartal durch erneute Streiks gedämpft wurden. Die deutlich negative Entwicklung der Verkehrsleistung im dritten Quartal wird durch den Liniennahverkehr mit Bussen hervorgerufen, während jener mit Straßenbahnen weiterhin Zuwächse verzeichnet. Grundsätzlich war es in den Jahren vor der Pandemie nicht ungewöhnlich, dass sich die Verkehrsleistung zum Teil schlechter entwickelte als das Aufkommen. Durch die Preiserhöhung des Deutschlandtickets zu Jahresbeginn könnte es möglicherweise zu einem Rückgang der Verkehrsleistung gekommen sein, da die durchschnittlich zurückgelegten Kilometer beim Deutschlandticket höher liegen als in den anderen Tarifen.[96] Wenn diese überproportional langen Fahrten jetzt entfallen bzw. auf andere Verkehrsmittel verlagert werden, könnte dies zu einem stärkeren Rückgang der Verkehrsleistung führen.

Für die ersten beiden Quartale 2025 liegen uns neben den Destatis-Quartalszahlen auch VDV-Monatsdaten vor. Diese Zahlen 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.

---

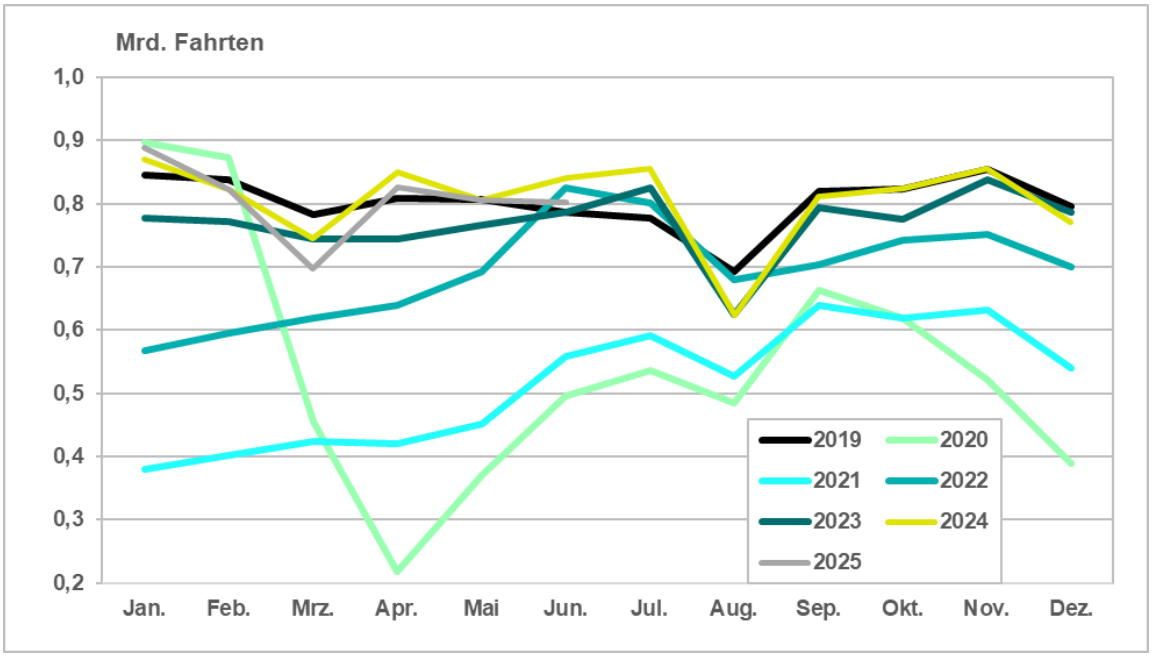
[96] VDV, Deutsche Bahn AG, DB Regio AG: Evaluation zum Deutschland-Ticket. Bericht zur bundesweiten Marktforschung. Halbjahresbericht 2025.

Die AFZS-Daten sind dabei weniger mit der Fahrgastzahl aus der amtlichen Statistik vergleichbar als vielmehr mit der Verkehrsleistung.

Die monatlichen Daten des VDV zeigen für die Monate Januar bis Juni 2025 gegenüber den Vorjahresmonaten keine eindeutige Entwicklung. Während Januar knapp über und Februar sowie Mai genau auf Vorjahresniveau liegen, befinden sich März, April und Juni klar darunter. Insgesamt liegen die Zahlen für das erste Quartal im Gegensatz zur amtlichen Statistik 1,2 % unter Vorjahreszeitraum und für das zweite Quartal 2,5 % darunter. Hierbei ist zu beachten, dass in den Monaten Februar und März ebenso wie im Mai die Streiks im ÖPNV durch ver.di im Vorjahr, die gemäß unseren Schätzungen die damaligen Monatsergebnisse um 4 bis 5 Prozentpunkte gedrückt hatten, zu einem entsprechenden Basiseffekt im abgelaufenen Jahr 2025 führen müssten. Da es jedoch auch im Jahr 2025 Warnstreiks in den Monaten Februar und März gab, die die Monatsergebnisse beeinflussten, sind die (Basis-)Effekte der Streiks aus dem Vorjahr 2024 wie jene aus dem Jahr 2025 ebenso wenig eindeutig ablesbar wie mögliche Effekte aus der Verteuerung des Deutschlandtickets zum Jahresbeginn 2025.

Die Abweichung der amtlichen Quartalsstatistik zum VDV-Wert im 1. Quartal kann damit erklärt werden, dass die kommunalen Unternehmen in Städten und Ballungsräumen, die häufiger unter den Mitgliedsunternehmen des VDV zu finden sind als private bzw. kleine Unternehmen im ländlichen Raum, stärker von den letztjährigen Warnstreiks getroffen wurden als letztere. Dies führt möglicherweise dazu, dass die Monatsergebnisse des 1. Quartals 2025 des VDV-Panels im Gegensatz zu den Destatis-Werten unter Vorjahresniveau liegen. Die VDV-Monatswerte liegen im 2. Quartal mit -2,5 % noch deutlicher unter Vorjahreszeitraum als im 1. Quartal, obwohl hier im Mai noch der positive Basis-Effekt von den Streiks im Vorjahr einfließt, und gleichzeitig noch unter jenem der amtlichen Statistik, der ebenfalls negativ ist (-0,7 %). Zum Ende des ersten Halbjahrs 2025 wurde die monatliche AFZS-Erhebung der VDV-Unternehmen leider eingestellt, so dass wir ab dem zweiten Halbjahr 2025 nicht mehr auf diese zusätzliche Informationsquelle für die Mittelfristprognose zugreifen können.

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



Quellen: VDV

Diese genannten Quartals- und Monatswerte gehen zusammen mit den im Folgenden erläuterten Haupteinflussfaktoren in die Prognose bis zum Jahresende ein. Für das vierte Quartal liegen derzeit noch keine Zahlen vor, jedoch wurden hier keine außergewöhnlichen Effekte verzeichnet, die das Ergebnis maßgeblich beeinflussen würden.

Grundsätzlich war im Liniennahverkehr die langjährige Entwicklung vor der Pandemie von einem leichten Wachstum des Aufkommens und der Leistung geprägt. In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im abgelaufenen Jahr 2025 stagnierte die Erwerbstätigenzahl. Hingegen nahm die Zahl der Auszubildenden gemäß der jüngsten KMK-Prognose 2025 um 0,7 % zu (vgl. Abschn. 2.2). Hinzu kamen letzte verbleibende postpandemische Aufholprozesse. Die (nominalen) Kraftstoffpreise nahmen schließlich gegenüber 2024 ab, und zwar um rund 3 % (vgl. Abschn. 4.2), was jedoch nur eine sehr geringe (dämpfende) Auswirkung auf den Liniennahverkehr gehabt haben dürfte.

Reduzierend wirkte außerdem die Preiserhöhung des Deutschlandtickets ab 01.01.2025 von 49 Euro monatlich auf 58 Euro. So ist die Zahl der Abonnenten zwar im ersten Quartal 2025 im Vergleich zum letzten Quartal 2024 von 14,2 Mio. auf 13,5 Mio. gesunken, allerdings werden hier nur etwas mehr als die Hälfte der Kündigungen auf die Preiserhöhung zurückgeführt. Somit sind etwa 430.000 Deutschlandtickets aufgrund der Preisanpassung weniger verkauft worden.[97] Die Anzahl der verkauften Tickets lässt noch keine direkten Schlüsse auf die ÖPNV-Nutzung und somit Wirkung bzgl. Aufkommen und Leistung zu. Es ist jedoch davon auszugehen, dass vor allem jene Kunden das Deutschlandticket-Abo gekündigt haben, die den ÖPNV trotz Abo eher seltener nutzen. In unserer Winterprognose 2024/25 waren wir davon ausgegangen, dass durch die Verteuerung des Deutschlandtickets im Liniennahverkehr 40 % des durch das ursprünglich für 49 Euro eingeführte Ticket erzeugten Mehrverkehrs wieder entfallen, d. h. entweder zu den ursprünglich genutzten Verkehrsmitteln rückverlagert werden oder nicht mehr stattfinden, wenn es sich um induzierte Verkehre handelte. Dies ist aus den Zahlen für die ersten drei Quartale 2025 mit dem oben erwähnten Plus beim Aufkommen nicht direkt ablesbar, wenn man davon ausgeht, dass die Basiseffekte durch die Streiks im Vorjahr im Februar und März 2024 durch die Streiks in denselben Monaten 2025 in etwa aufgehoben wurden. Allerdings ist es auch möglich, dass sich Verhaltensänderungen im Zuge der Preiserhöhung erst in den Folgequartalen zeigen. Basierend auf Befragungsergebnissen beobachtet die Marktforschung zum Deutschlandticket eine leichte Steigerung der Pkw-Nutzung bei gleichzeitig leichtem Rückgang der ÖPNV-Nutzung mit der Preiserhöhung des Deutschlandtickets zum Jahreswechsel 2024/25.[98] So verlief im ÖSPNV das erste Quartal am besten, während die Zuwachsraten beim Aufkommen in den Folgequartalen zunehmend geringer wurden und bei der Leistung sogar zunehmend ins Minus drehten. Zudem bestätigt die Marktforschung, dass mit dem Deutschlandticket häufiger längere Fahrten unternommen werden als ohne Deutschlandticket und diese längeren Fahrten insbesondere in Regionalzügen stattfinden. Unsere These aus der letztjährigen Winterprognose, dass der ÖSPNV durch diese Verteuerung stärker getroffen werden würde als der SPNV, weil die Preisdifferenz zu den bisherigen Zeitkarten im ÖSPNV geringer war, ließe sich mit Blick auf die SPNV-Quartalszahlen zumindest für das 1. Quartal 2025 insofern bestätigen, als der SPNV hier mit 6,5 % (Aufkommen) bzw. 6,3 % (Leistung) ein deutlich stärkeres Plus als der ÖSPNV aufzeigt, allerdings war der SPNV im

---

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

98 VDV, Deutsche Bahn AG, DB Regio AG: Evaluation zum Deutschland-Ticket. Bericht zur bundesweiten Marktforschung. Halbjahresbericht 2025.

abgelaufenen Jahr 2025 im Gegensatz zum ÖSPNV nicht von den ver.di-Warnstreiks betroffen. Zudem verliefen die beiden Folgequartale im SPNV deutlich negativer.

Grundsätzlich setzen wir bei unserer Schätzung für 2025 auf den vorliegenden Zahlen für die ersten drei Quartale auf und nehmen für das letzte Quartal eine konstante Entwicklung gegenüber Vorjahr an. Insgesamt schätzen wir daher für den Liniennahverkehr für 2025 eine Zunahme bei den Fahrgastzahlen von 1,0 %, die aufgrund der auslaufenden Aufholeffekte und auch aufgrund der Preiserhöhung beim Deutschlandticket deutlich geringer ausfällt als in den Vorjahren. Das Fahrgastaufkommen nähert sich somit dem Vorkrisenniveau 2019 weiterhin an, wenn auch deutlich verlangsamt, und liegt 2025 1,5 % darunter. Die Verkehrsleistung im Liniennahverkehr nimmt hingegen um 0,7 % ab und liegt damit knapp unter dem Niveau von 2019, das im Vorjahr 2024 bereits fast erreicht worden war (-0,1 % 2024).

Während wir in der **Winterprognose 2024/25** vom März 2025 (Aufkommen +1,0%) und in der **Sommerprognose 2025** vom August 2025 (Aufkommen +1,3%) das zu schätzende Fahrgastaufkommen relativ gut getroffen haben, haben wir den Rückgang in der Leistung, der möglichweise durch die Verteuerung des Deutschlandtickets zu Jahresbeginn mit verursacht wurde, nicht korrekt antizipiert (Winter 2024/25: +0,4%; Sommer 2025: +1,2%).

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 wurden 2025 keine beobachtet. Auch vom Deutschlandticket ging in den Jahren 2023 und 2024 ein erheblich dämpfender Effekt in Höhe von 15 % bei der Fahrgastzahl aus. FlixTrain hat zwar angekündigt, sein (Schienenfernverkehrs-)Angebot in den nächsten Jahren weiter auszuweiten, was eine gewisse zusätzliche Konkurrenz für den Buslinienfernverkehr bedeuten würde, allerdings wird dies voraussichtlich erst die Jahre nach 2027 betreffen, da aktuell erst die Produktion entsprechender Züge beauftragt wurde.[99] Aus diesen Gründen gehen wir auch für das abgelaufene sowie die nächsten Jahre grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Positive Impulse, die zu einem leichten Wachstum führen könnten, kommen möglicherweise noch aus dem postpandemischen Aufholprozess. Da der Buslinienfernverkehr wie auch der im Folgenden beschriebene Gelegenheitsverkehr in den Jahren 2023 und 2024 noch weit unter dem Vor-Pandemie-Niveau von 2019 lagen, sind wir hier bisher von deutlich größeren Aufholpotenzialen ausgegangen als beim ÖSPNV.

Die aktuell vorliegenden Quartalszahlen 2025 für den **Linienfernverkehr** weisen starke Schwankungen auf, weshalb wir hier nochmals kurz auf die Entwicklungen 2024 eingehen, um entsprechende Basiseffekte zu erläutern. Der Linienfernverkehr lag auch im Jahr 2024 nach den jetzt vorliegenden Jahreszahlen, die deutlich höher sind als die Summe der bis zur letzten Sommerprognose vorliegenden Quartalszahlen für 2024, noch um rund 40 % unter dem Vorkrisenniveau 2019. Entsprechend groß wäre zumindest theoretisch das (weitere) Aufholpotenzial. Allerdings wirkte sich hier im Jahr 2024 das Deutschlandticket ganzjährig dämpfend aus und ab dem Sommersemesterbeginn noch zusätzlich das Deutschlandsemesterticket, da Studierende eine wichtige Zielgruppe der Fernbusreisen darstellen. Das bedeutet, dass der in den Vorjahren sichtbare, von einem extrem niedrigen Niveau startende Wiederannäherungsprozess (2023/22: +39,1 % beim Aufkommen, +42,7 % bei der Leistung) sich 2024 v. a. bei der Leistung deutlich eingebremst

---

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

hat (2024/23: 23,1 % beim Aufkommen und nur noch 1,5 % bei der Leistung). Außerdem ist zu beobachten, dass nur das 1. Quartal 2024 eine deutlich positive Entwicklung gegenüber Vorjahr aufweist, während die folgenden drei Quartale unter Vorjahr liegen. Dies bestätigt zum einen den negativen Effekt des Deutschlandtickets auf den Linienfernverkehr, da jenes im Jahr 2023 erst im Mai eingeführt wurde. Zum anderen haben sich die Streiks im Eisenbahnverkehr im ersten Quartal 2024 möglicherweise in Form von Verlagerungen positiv auf den Buslinienfernverkehr ausgewirkt, was dann zu entsprechenden Basiseffekten 2025 geführt haben könnte.

So zeigen die Zahlen für das erste Quartal 2025 einen Rückgang von 12,6 % beim Aufkommen gegenüber Vorjahresquartal auf, während das zweite und dritte Quartal 2025 jeweils zweistellige Plusraten aufweisen. Die Veränderungsraten für die Verkehrsleistung zeigen im ersten Quartal ein noch deutlicheres Minus (-17 %), während die Folgequartale ebenfalls im Plus liegen, wenn auch nicht zweistellig (+7 % bzw. +3 %). Im Durchschnitt der ersten drei Quartale 2025 zeichnet sich so ein Plus beim Aufkommen ab (knapp +4 %) und ein leichtes Minus bei der Leistung (knapp -2 %). Verglichen mit den Vorjahren 2022 bis 2024, deren zweistellige Wachstumsraten ein klares Zeichen für die Aufholprozesse waren, zeigen sich für die ersten drei Quartale 2025 somit weder positive Effekte aus der Verteuerung des Deutschlandtickets zu Jahresbeginn noch aus verbleibenden Aufholprozessen. Da es 2025 auch nicht zu nennenswerten Ausweitungen des Angebots kam, schätzen wir für das verbliebene letzte Quartal 2025 eine Entwicklung wie im Durchschnitt der ersten drei Quartale.

Insgesamt kommen wir für 2025 somit auf ein Plus von 4 % beim Aufkommen und etwa 13,7 Mio. Fahrgäste im Linienfernverkehr, was weiterhin rund 40 % unter Vorkrisenniveau liegt. Die Verkehrsleistung geht hingegen zurück (-1,7 %) und liegt ebenfalls deutlich unter Vorkrisenniveau (rund -44 %). Wie schon erwähnt, basierten unsere letzten beiden Prognosen für den Linienfernverkehr auf den zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Quartalszahlen für das Jahr 2024. Die Summe der vier Quartale lag mit 10,8 Mio. Fahrgästen für 2024 deutlich unter der jetzt in den Jahreszahlen ausgewiesenen Zahl von 13,2 Mio. Fahrgästen. Dies führte nicht nur dazu, dass wir sowohl in der **Winterprognose 2024/25** (2024: 10,7 Mio.; 2025: 11,5 Mio.) als auch in der **Sommerprognose 2025** (2024: 10,8 Mio.; 2025: 10,4 Mio.) für das Jahr 2024 eine zu niedrige Fahrgastzahl angesetzt hatten, sondern auch dazu, dass für 2024 scheinbar keine Aufholprozesse mehr zu sehen waren, die wir dementsprechend auch für 2025 nicht mehr angesetzt haben. Daher hatten wir für 2025 jeweils deutlich zu geringe Zuwachszahlen und entsprechend Fahrgastzahlen prognostiziert, zumal auch die bei der Sommerprognose 2025 bereits vorliegenden Zahlen für das erste Quartal noch einmal einen deutlichen Rückgang gegenüber Vorjahresquartal zeigten.

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 im Luftverkehr, die Liberalisierung im Buslinienfernverkehr und die Sonderangebote im Schienenpersonenverkehr zurückzuführen (Ländertickets etc.). Es ist in diesem Zusammenhang allerdings immer darauf hinzuweisen, dass es sich hier um den Verkehr deutscher Unternehmen handelt und – ähnlich wie im Lkw-Verkehr – ausländische Unternehmen Marktanteile gewonnen haben könnten.

Für den Gelegenheitsverkehr liegen unterjährig keine Quartalswerte oder andere Zahlen vor, die die Entwicklung beschreiben. Die kürzlich von Destatis veröffentlichten Jahreszahlen für 2024 liegen mit einem deutlichen Plus beim Aufkommen (+26 % gegenüber 2023 und somit 46,1 Mio. Fahrgäste) und der Leistung (+25 % bzw. 11,9 Mrd. Pkm) deutlich über den Schätzungen in Verkehr in Zahlen, die wir noch für die letzte Sommerprognose verwendet hatten (36,9 Mio. Fahrgäste und 9,4 Mrd. Pkm gemäß Verkehr in Zahlen 2024/25 und 2025/26). Jedoch ist diese hohe

Zunahme beim Aufkommen insbesondere in Anbetracht des leichten Minus von -0,3 % im Vorjahr 2023 schwer zu erklären, zumal die Verkehrsleistung 2023 mit 22 % ein deutliches Plus zeigte. Der Abzugseffekt vom SPNV aufgrund des Deutschlandtickets ist beim Gelegenheitsverkehr (prozentual) weit geringer als beim Linienfernverkehr, weil die (bei der Fahrgastzahl) dominierenden Mietomnibusverkehre, z. B. Betriebsausflüge oder Gruppenreisen, wegen der Flexibilität bei Wegeketten und direkter Zielanfahrt weniger verlagerungsaffin sind und zudem bei Gruppen in den meisten Fällen wohl nur ein Teil der Mitreisenden über ein Deutschlandticket verfügt. Grundsätzlich bleibt für den Gelegenheitsverkehr festzustellen, dass die Datenlage an sich schwierig ist, die starken Schwankungen in den vorliegenden Jahresdaten kaum erklärbar sind und somit Schätzung wie Prognosen mit großer Unsicherheit behaftet sind. Für das abgelaufene Jahr 2025 gehen wir davon aus, dass sich der beobachtete, sehr langfristige Abwärtstrend fortsetzen wird. Dazu tragen sowohl weitere anzunehmende Verlagerungen zu ausländischen Unternehmen als auch Abnahmen in der Nachfrage nach Ferienzielreisen bei. Dem stehen positive Effekte aus dem noch andauernden postpandemischen Aufholprozess entgegen. Wir schätzen, dass der Gelegenheitsverkehr 2025 zumindest beim Aufkommen gegenüber dem Vorjahr noch sehr leicht zunehmen (+0,4 %), bei der Leistung hingegen abnehmen wird (-2,2 %). Somit liegt der Gelegenheitsverkehr mit 40 % (Aufkommen) bzw. 30 % (Leistung) weiterhin deutlich unter dem Vorkrisenniveau von 2019 und es ist mehr als fraglich, ob er in absehbarer Zeit wieder diese Zahlen erreichen wird.

Im **gesamten ÖSPV** entwickelt sich das Aufkommen 2025 genau im Ausmaß des Nahverkehrs (jeweils 1,0 %). Bei der Leistung ziehen die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr und im Linienfernverkehr die ohnehin schon negative Tendenz im Nahverkehr (- 0,7 %) noch stärker ins Minus, so dass die Verkehrsleistung im gesamten ÖSPV um 1,0 % zurück geht. Die Annäherung an die Zahlen des Vorkrisenjahrs 2019 verlangsamt sich beim Aufkommen weiter, bei der Leistung wird der Abstand sogar wieder größer. Insgesamt liegt das Aufkommen im gesamten ÖSPV 2025 noch 1,9 % unter Vorkrisenniveau, die Leistung noch um 10,5 %.

Prognose der Entwicklung im Jahr 2026

Die Entwicklungen für das Jahr 2026 und auch für die im nächsten Abschnitt folgenden Jahre bis 2029 basieren wir zunächst auf den für 2025 vorliegenden bzw. geschätzten Zahlen, den Vorjahresveränderungen, der Entwicklung der Leitdaten und jetzt wieder dem entsprechenden langjährigen Verlauf der verkehrlichen Kennziffern für die jeweiligen Verkehrsmittel vor der Pandemie. Neben den üblichen Haupteinflussfaktoren berücksichtigen wir zudem aktuelle Entwicklungen wie Basiseffekte aus Streiks im Vorjahr, aktuelle Rabattaktionen o. ä. Neben einer Schätzung der Wirkung aus verbliebenen postpandemischen Aufholeffekten wird auch der mögliche Effekt aus der Verteuerung des Deutschlandtickets ab dem 01.01.2026 auf nunmehr 63 Euro berücksichtigt.

Vor 2019 war die langjährige Entwicklung des **Liniennahverkehrs** leicht positiv in Bezug auf Aufkommen und Leistung. Betrachtet man die Haupteinflussfaktoren, wird von der Erwerbstätigenzahl gemäß der BMWE-Projektion vom Januar 2026 im laufenden Jahr kein positiver Impuls ausgehen, da diese weiterhin stagniert (0,0 %). Die Zahl der Auszubildenden wird dagegen ähnlich wie im Vorjahr um 0,6 % zunehmen (vgl. Abschn. 2.2). Die Kraftstoffpreise steigen an, liegen aber (im Jahresdurchschnitt) weiterhin unter dem bisherigen Höchststand 2022 (vgl. Abschn. 4.2), weshalb wir von keinen nennenswerten Verlagerungen vom MIV in den ÖSPNV ausgehen. Zudem laufen die letzten postpandemischen Aufholprozesse aus, die wir für 2026 noch mit 0,5 % veranschlagen und ab 2027 nicht mehr ansetzen. Leicht dämpfend wirkt hingegen die erneute Preiserhöhung beim Deutschlandticket auf nunmehr 63 Euro (+9 %). Diese Verteuerung fiel zwar deutlich geringer aus als jene zu Jahresbeginn 2025, als der Ticketpreis von 49 Euro auf 58 Euro erhöht

wurde, ist aber mit 9 % Steigerung deutlich höher als die von mehreren großen Verkehrs-verbünden angekündigten Preiserhöhungen im Zeitkarten- und Bartarif von etwa 4 – 6 %.[100] Nach Angaben des VDV hat auch diese erneute Preiserhöhung nicht zu einer Kündigungswelle beim Deutschlandticket geführt.[101] Ebenfalls leicht negative Effekte könnten die aktuellen Warnstreiks im ÖPNV haben. So hat ver.di im Februar 2026 bereits drei bundesweite sowie mehrere regionale Warnstreiktage ausgerufen, die zumindest die positiven Basiseffekte aus den Streiktagen im Februar und März des Vorjahres aufheben könnten. Daher ist insgesamt davon auszugehen, dass sich das jährliche Wachstum beim Fahrtgastaufkommen im laufenden Jahr nochmals leicht abschwächen wird. Die langjährigen vorpandemischen Wachstumsraten der Verkehrsleistung im Liniennahverkehr lagen etwas niedriger als beim Aufkommen. Nach dem überraschenden Rückgang der Leistung im Vorjahr gehen wir für das laufende Jahr davon aus, dass sich diese wieder dem langjährigen leichten Wachstumstrend annähert. Somit prognostizieren wir beim Aufkommen im Liniennahverkehr für 2026 eine leichte Zunahme von 0,9 % und für die Leistung von 0,5 %. Zum Jahresende 2026 liegt das Aufkommen dann nur noch 0,6 % und die Leistung um 0,3 % unter Vorkrisenniveau 2019.

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 an, für die Folgejahre hingegen nicht mehr. Somit prognostizieren wir für das Jahr 2026 eine Wachstumsrate von 1,0 % sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung. Der große Abstand zum Vorpandemieniveau bleibt mit rund 39 % (Aufkommen) und 43 % (Leistung) erhalten.

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

In der **Gesamtbetrachtung** entwickelt sich das Fahrgastaufkommen des **ÖSPV** im laufenden Jahr 2026 leicht positiv, nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (+0,9 %). Die Leistung stagniert hingegen, da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennah- und -fernverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2026 mit -1,0 % 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 mit rund -10 % unter 2019 etwa auf dem Niveau der beiden Vorjahre.

Prognose der Entwicklung bis zum Jahr 2029

Wie schon erwähnt basieren wir auch die mittelfristige Prognose zunächst auf den für 2025 und 2026 geschätzten Zahlen und entsprechenden Vorjahresveränderungen, der prognostizierten

---

100 Durchschnittliche Preiserhöhungen zum 01.01.2026 im VBB (Berlin-Brandenburg) bei 6 %, VRR (Rhein-Ruhr) und Bremen-Niedersachsen bei jeweils 5 %, MVV (München) 4 %; vgl. z. B. https://www.zeit.de/mobilitaet/2025-11/bus-bahn-tickets-preissteigerung-2026 vom 1.11.2025; https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-mvv-preis-erhoehung-fahrkarten-li.3315073 vom 19.9.2025

101 https://www.vdv.de/presse.aspx?id=05b80d88-b010-4841-986a-fef4ae9c1873&mode=detail vom 27.01.2026

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 letzten 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, wobei sich die Leistung etwas schwächer entwickelte als das Aufkommen. Betrachtet man die Haupteinflussfaktoren, wird von der Erwerbstätigenzahl gemäß der BMWE-Projektion vom Januar 2026 auch mittelfristig kein positiver Impuls ausgehen, da diese weiterhin eher stagniert (0,1 % p. a. 2027 bis 2029). Die Zahl der Auszubildenden wird dagegen mit 0,5 % p. a. zunehmen, wenn auch etwas schwächer als in den Jahren 2022 bis 2026 (vgl. Abschn. 2.2). Die (nominalen) Kraftstoffpreise steigen ab 2028 wieder leicht an, erreichen aber noch nicht wieder den bisherigen Höchststand von 2022 (vgl. Abschn. 4.2). Für das Deutschlandticket ist mit weiteren moderaten Preissteigerungen zu rechnen, die sich aber auf dem Niveau der im ÖPNV üblichen Preissteigerungen im Bartarif und der sonstigen Zeitkarten bewegen, so dass hier keine Sondereffekte mehr zu erwarten sind. Die postpandemischen Aufholprozesse sind nun auch im ÖPNV ausgelaufen, so dass wir hier ab 2027 keine Zuschläge mehr ansetzen. Somit prognostizieren wir beim Aufkommen im Liniennahverkehr mittelfristig eine leichte Zunahme von durchschnittlich 0,4 % p. a. und für die Leistung von 0,2 % p. a. Bis 2029 erreichen bzw. übertreffen dann sowohl das Aufkommen (+0,6 %) als auch die Leistung (+0,3 %) das Vorkrisenniveau 2019.

Wie oben beschrieben gehen wir beim **Linienfernverkehr** mittelfristig grundsätzlich von einer Stagnation beim Angebot und den Fahrgastzahlen aus. Es werden keine positiven Impulse aus dem postpandemischen Aufholprozess mehr angesetzt. Somit prognostizieren wir für den mittelfristigen Zeitraum 2027 bis 2029 eine Stagnation sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung (jeweils 0,0 % p. a.). Der große Abstand zum Vorpandemieniveau bleibt somit mit rund 39 % (Aufkommen) und 43 % (Leistung) auch mittelfristig erhalten.

Beim **Gelegenheitsverkehr** gehen wir davon aus, dass sich der oben geschilderte, sehr langfristige Abwärtstrend auch mittelfristig fortsetzen wird. Da auch hier ab 2027 die postpandemischen Aufholprozesse ausgelaufen sind, nehmen wir an, dass sich sowohl die Fahrtenanzahl (durchschnittlich -0,6 % p. a.) als auch die Leistung (durchschnittlich -3,2 % p. a.) im mittelfristigen Prognosezeitraum negativ entwickeln wird. Der große Abstand zum Vorkrisenniveau 2019 bleibt auch hier mit rund 41 % (Aufkommen) und 38 % (Leistung) mittelfristig erhalten bzw. vergrößert sich sogar wieder.

In der Gesamtbetrachtung entwickelt sich das Fahrgastaufkommen des **ÖSPV** bis 2029 leicht positiv, nämlich im Ausmaß des Nahverkehrs (durchschnittlich 0,4 % p. a.). Die Leistung ist hingegen rückläufig (-0,4 % p. a.), da die negative Entwicklung im Gelegenheitsverkehr die leicht positive im Liniennahverkehr ausgleicht. Im gesamten ÖSPV liegt das Fahrgastaufkommen 2029 etwa auf Vorkrisenniveau 2019. In Bezug auf die Leistung des gesamten ÖSPV wurde die Wiederannäherung an 2019 gestoppt. Diese liegt mit -11 % im Jahr 2029 wieder weiter von 2019 entfernt als in den Jahren 2024-2026 (jeweils rund -10 %).

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

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm								
	2019	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2029**
Verkehrsaufkommen									
Öffentlicher Straßenv.[2)]	9735	6864	6682	8311	8900	9455	9554	9640	9753
- Liniennahverkehr	9635	6840	6661	8267	8853	9396	9494	9579	9694
- Linienfernverkehr	22,5	6,5	2,9	7,7	10,7	13,2	13,7	13,8	13,8
- Gelegenheitsverkehr[3)]	77,2	17,5	18,2	36,7	36,6	46,1	46,3	46,5	45,7
Eisenbahnverkehr	2971	1850	1739	2509	2733	2933	2968	3005	3122
- Nahverkehr	2819	1767	1654	2370	2585	2790	2820	2854	2963
- Fernverkehr	151,4	83,6	85,7	138,5	148,1	142,4	147,5	150,5	159,7
Insgesamt	12706	8714	8422	10819	11633	12388	12522	12644	12875
- Nahverkehr	12455	8607	8315	10637	11437	12186	12315	12434	12656
- Fernverkehr[3)]	251,0	107,5	106,7	182,9	195,4	201,7	207,5	210,8	219,2
Verkehrsleistung[1)]									
Öffentlicher Straßenv.[2)]	78,9	45,7	45,4	60,6	65,8	71,3	70,6	70,6	69,9
- Liniennahverkehr	55,9	41,0	41,3	50,3	52,8	55,8	55,4	55,7	56,0
- Linienfernverkehr	6,3	1,9	0,9	2,5	3,5	3,6	3,5	3,6	3,6
- Gelegenheitsverkehr[3)]	16,7	2,9	3,2	7,8	9,5	11,9	11,6	11,3	10,3
Eisenbahnverkehr	102,0	58,8	57,6	94,3	104,1	110,9	113,6	115,5	121,5
- Nahverkehr	57,3	35,1	31,9	50,9	56,6	64,2	64,9	65,8	68,7
- Fernverkehr	44,7	23,7	25,7	43,4	47,6	46,7	48,7	49,7	52,8
Insgesamt	180,9	104,6	103,0	154,9	170,0	182,2	184,2	186,1	191,4
- Nahverkehr	113,2	76,1	73,2	101,3	109,4	120,0	120,4	121,6	124,8
- Fernverkehr[3)]	67,7	28,4	29,8	53,6	60,6	62,2	63,8	64,6	66,6

1) Innerhalb Deutschlands

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

3) Einschließlich Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

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

	Veränderung p.a. in %						Veränd. ggü. 2019 in %					
	22/21	23/22	24/23	25/24	26/25	29/26	22/19	23/19	24/19	25/19	26/19	29/19
Verkehrsaufkommen												
Öffentlicher Straßenv.[2]	24,4	7,1	6,2	1,0	0,9	0,4	-14,6	-8,6	-2,9	-1,9	-1,0	0,2
- Liniennahverkehr	24,1	7,1	6,1	1,0	0,9	0,4	-14,2	-8,1	-2,5	-1,5	-0,6	0,6
- Linienfernverkehr	167,7	39,1	23,1	3,8	1,0	0,0	-65,8	-52,4	-41,4	-39,2	-38,6	-38,6
- Gelegenheitsverkehr[3]	101,7	-0,3	26,0	0,4	0,4	-0,6	-52,4	-52,6	-40,2	-40,0	-39,7	-40,8
Eisenbahnverkehr	44,2	8,9	7,3	1,2	1,2	1,3	-15,6	-8,0	-1,3	-0,1	1,1	5,1
- Nahverkehr	43,3	9,1	8,0	1,1	1,2	1,3	-15,9	-8,3	-1,0	0,0	1,2	5,1
- Fernverkehr	61,7	6,9	-3,9	3,6	2,0	2,0	-8,5	-2,2	-5,9	-2,6	-0,6	5,5
Insgesamt	28,5	7,5	6,5	1,1	1,0	0,6	-14,8	-8,4	-2,5	-1,4	-0,5	1,3
- Nahverkehr	27,9	7,5	6,6	1,1	1,0	0,6	-14,6	-8,2	-2,2	-1,1	-0,2	1,6
- Fernverkehr[3]	71,4	6,8	3,2	2,9	1,6	1,3	-27,1	-22,2	-19,7	-17,3	-16,0	-12,7
Verkehrsleistung[1]												
Öffentlicher Straßenv.[2]	33,4	8,7	8,3	-1,0	0,1	-0,4	-23,2	-16,5	-9,6	-10,5	-10,4	-11,4
- Liniennahverkehr	21,9	4,9	5,7	-0,7	0,5	0,2	-9,9	-5,5	-0,1	-0,8	-0,3	0,3
- Linienfernverkehr	182,2	42,7	1,5	-1,7	1,0	0,0	-60,6	-43,7	-42,9	-43,8	-43,3	-43,3
- Gelegenheitsverkehr[3]	139,0	21,9	25,3	-2,2	-2,2	-3,2	-53,5	-43,3	-28,9	-30,5	-32,0	-38,3
Eisenbahnverkehr	63,8	10,4	6,5	2,5	1,7	1,7	-7,6	2,1	8,7	11,4	13,2	19,1
- Nahverkehr	59,9	11,1	13,4	1,2	1,4	1,4	-11,1	-1,3	11,9	13,3	14,9	19,9
- Fernverkehr	68,8	9,7	-1,8	4,2	2,1	2,1	-3,0	6,4	4,5	8,9	11,1	18,1
Insgesamt	50,4	9,8	7,2	1,1	1,1	0,9	-14,4	-6,0	0,7	1,8	2,9	5,8
- Nahverkehr	38,4	8,0	9,7	0,3	1,0	0,9	-10,5	-3,4	6,0	6,3	7,4	10,2
- Fernverkehr[3]	79,8	13,0	2,7	2,6	1,2	1,1	-20,8	-10,5	-8,1	-5,7	-4,6	-1,5

1) Innerhalb Deutschlands

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

3) Einschließlich Gelegenheitsnahverkehr

Quellen: Statistisches Bundesamt, eigene Prognosen

4.4 Eisenbahnverkehr

Auch beim Eisenbahnverkehr wird bzgl. der ausführlichen Analyse der Entwicklung in den Jahren 2020 bis 2024 auf die letzten Ausgaben der Gleitenden Mittelfristprognose verwiesen.

Schätzung und Analyse der Entwicklung im Jahr 2025

Grundsätzlich ist der Wiederannäherungsprozess im Eisenbahnverkehr weit fortgeschritten. So lag die Verkehrsleistung im Nah- und Fernverkehr im Jahr 2024 bereits deutlich über Vorpandemieniveau, das Aufkommen zumindest im Nahverkehr nur noch knapp darunter. Deshalb sind auch hier die Veränderungsraten gegenüber dem Vorjahr wieder hinreichend aussagefähig und die Prognoseansätze werden wieder auf das jeweilige Vorjahr bezogen und nicht mehr auf 2019.

Innerhalb der fundamentalen Einflüsse auf den **Nahverkehr** stagnierte die Erwerbstätigenzahl im abgelaufenen Jahr 2025. Die zunehmende 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 Kraftstoffpreise sanken zwar weiterhin, dies dürfte jedoch kaum zu Verlagerungen geführt haben. Angebotserweiterungen gab es im SPNV 2025 nicht in nennenswertem Umfang.

Hinzu kommt für 2025 der positive Basiseffekt aufgrund der GDL-Streiks im Jahr 2024, der in den vorliegenden Zahlen für das erste Quartal deutlich zu sehen ist: für das Aufkommen liegt das Plus bei 6,5 % bei der Leistung bei 6,3 % gegenüber Vorjahresquartal. Hier ist zu erwähnen, dass die ver.di-Warnstreiks im Februar und März des abgelaufenen Jahres 2025 ausschließlich den ÖSPNV und nicht den SPNV betrafen, d. h. das Quartalsergebnis hierdurch nicht gedämpft wurde. Die Zahlen für das zweite und dritte Quartal sind jedoch sowohl beim Aufkommen (-1,8 % und - 3,9 %) als auch bei der Leistung (-0,2 % und -4,4 %) jeweils negativ gegenüber dem Vorjahrszeitraum.

Post-pandemische Aufholprozesse gab es 2025 im SPNV nur noch in sehr geringem Umfang. Der Homeoffice-Effekt, der den SPNV mit hoher Sicherheit stärker als andere Verkehrsarten bremst, hat sich verstetigt. Wie bereits erwähnt und auch durch die Ergebnisse der MiD 2023 bestätigt, kommt das Zuhause-Arbeiten bei längeren Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, bei denen der Anteil des SPNV deutlich überdurchschnittlich ist, weit häufiger zum Tragen als bei kürzeren Distanzen. Deshalb wird die (prozentuale) Verminderung hier wesentlich höher ausfallen als im Motorisierten Individualverkehr (vgl. Abschnitt 4.2). Zudem ist auch der Anteil des Berufsverkehrs am gesamten SPNV mit rund einem Drittel (Aufkommen) weit höher. Dabei wird der Bremseffekt bei der Leistung noch stärker ausfallen als beim Aufkommen, weil die betroffenen Berufsverkehrsfahrten über überdurchschnittlich lange Distanzen verlaufen. Außerdem fallen Fahrten auch in weiteren Fahrtzwecken, z. B. im Einkaufsverkehr aufgrund von häufigeren Online-Käufen, dauerhaft weg.

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

Für das 4. Quartal gehen wir gestützt auf vorläufige Monatszahlen der DB Regio von einem Plus gegenüber Vorjahresquartal bei Aufkommen und Leistung aus.

Daraus ergibt sich für die Fahrgastzahl im SPNV des Jahres 2025 ein Plus von 1,1 % gegenüber 2024 und bei der Leistung von 1,2 %. Die Fahrgastzahl liegt somit 2025 genau wieder auf Vorkrisenniveau, die Leistung liegt deutlich darüber (rund 13 %).

In unserer **Winterprognose 2024/25** vom März 2025 hatten wir das Plus im SPNV mit +2,8 % bei der Fahrgastzahl und +2,3 % bei der Leistung zu hoch angesetzt, da wir aufgrund der zu Jahresbeginn erwarteten demographischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen von ähnlichen Wachstumsraten wie vor der Pandemie ausgegangen sind. In der **Sommerprognose 2025** wurden die zu schätzenden Ergebnisse mit +1,6 % beim Aufkommen und +1,5 % bei der Leistung besser getroffen.

Der **Fernverkeh**r hatte bereits 2023 beim Fahrgastaufkommen fast das Vorkrisenniveau 2019 erreicht und bei der Leistung deutlich übertroffen. Trotz des vorübergehenden Einbruchs bei beiden Kennzahlen im Jahr 2024 gehen wir davon aus, dass der Wiederannäherungsprozess hier bereits 2025 weitgehend abgeschlossen war. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- (Einkommen) als auch der Geschäftsreisen (Konjunktur allgemein) sind im abgelaufenen Jahr 2025 etwas günstiger ausgefallen als im Jahr davor. Zudem wurde das Angebot im Schienenfernverkehr zum Jahresende 2024 verbessert und ausgeweitet. So gibt es seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 neue internationale Direktverbindungen wie etwa Berlin – Paris sowie zusätzliche ICE-Direktverbindungen innerhalb Deutschlands. Die Preise im SPFV wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 leicht erhöht. Nach Angaben der DB wurden die Flexpreise, bei denen die Nachfrage weniger preissensitiv ist, um 5,9 % angehoben, während die Spar- und Supersparpreise stabil blieben.[102] Weitere positive Effekte entstanden zusätzlich aus Rabattaktionen der DB sowie durch Basiseffekte wegen der Vorjahres-Streiks der GDL.

Jedoch beeinträchtigte auch im abgelaufenen Jahr die massiv verschlechterte Zuverlässigkeit des Betriebsablaufs das Jahresergebnis. 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. In den Jahren 2024 und 2025 setzten sich die negativen Auswirkungen des gegenwärtigen Zustandes der Schieneninfrastruktur auf den Eisenbahnbetrieb fort. Gemäß Geschäftsbericht der DB[103] erreichten die Fernzüge 2024 nur eine Pünktlichkeitsquote von 62,5 % und im 1. Halbjahr 2025 von 63,7 %. Die meisten Verspätungen seien dabei auf veraltete, störanfällige und überlastete Infrastruktur zurückzuführen, auf die intensiven Bautätigkeiten, auf die Überlastungen wichtiger Verkehrsknoten sowie auf Personalengpässe. Eine noch größere Bedeutung als die (ungeplante) Verlängerung der tatsächlichen Reisezeiten besitzt deren Unkalkulierbarkeit, die sich vor allem im Geschäftsreiseverkehr auswirkt. Dieser ist zudem weniger preissensitiv und kann deshalb auf Langstrecken häufiger auf den Luftverkehr ausweichen als der private Reiseverkehr, bei dem das durch das gestiegene Preisniveau infolge des fehlenden Angebots und Wettbewerbs im innerdeutschen 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. Wir gehen weiterhin davon aus, dass die Zahl der Fahrten, die deshalb mit anderen Verkehrsmitteln durchgeführt oder gänzlich unterlassen wurden, nur wenige Zehntelprozente betragen. Jedoch haben möglicherweise auch die im Jahr 2025 anhaltenden Reisezeitverlängerungen durch die

---

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

103 Deutsche Bahn: Integrierter Zwischenbericht Januar – Juni 2025, abzurufen unter https://ir.deutschebahn.com/de/berichte/db-konzern-und-db-ag/

geplanten Großbaustellen, die nach Fertigstellung positiv auf die Zuverlässigkeit und somit die Nachfrage wirken sollen, das Nachfragewachstum etwas reduziert. Im Jahr 2025 war das insbesondere die Strecke Hamburg – Berlin, die ab August 2025 bis voraussichtlich April 2026 generalsaniert und für den Zugverkehr komplett gesperrt wird. Die erforderlichen Umwegverkehre führten im SPFV zu Reisezeitverlängerungen von etwa 45 Minuten.[104] 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 hat einen deutlich geringeren Effekt auf das Ergebnis (maximal 0,1 % für die Gesamtdauer in den Jahren 2025 und 2026).

Laut Destatis liegen Aufkommen und Leistung im ersten Quartal 2025 gegenüber Vorjahreszeitraum jeweils zweistellig im Plus (+11,5 % bzw. +12,5 %), was auf den positiven Basiseffekt wegen der GDL-Streiks im Vorjahr zurückzuführen ist. Das zweite Quartal lief beim Aufkommen etwas schlechter (-1,3 %), bei der Leistung etwas besser (+1,4 %) als das Vorjahresquartal und das dritte Quartal jeweils deutlich besser als im Vorjahr (+5,6 % Aufkommen, +4,0 % Leistung). Für das 4. Quartal gehen wir gestützt auf vorläufige Monatszahlen der Deutschen Bahn von einem leichten Plus gegenüber Vorjahresquartal für Aufkommen und Leistung aus.

Saldiert schätzen wir für den SPFV für 2025 gegenüber 2024 ein Wachstum um (insgesamt) 3,6 % (Fahrgastzahl) bzw. 4,2 % (Leistung). Die mittlere Reiseweite im SPFV wird nach dem außergewöhnlichen Anstieg der Jahre 2022 bis 2024 (von 299 auf 328 km), die vermutlich auch mit Verlagerungen von kürzeren Fahrten in den SPNV im Zuge der Einführung des Deutschlandtickets 2023 einhergingen, nicht weiter zunehmen, aber auf diesem hohen Niveau von rund 330 km verbleiben. Nach dem deutlichen Rückgang der Fahrgastzahl im Jahr 2024 liegt im abgelaufenen Jahr 2025 im SPFV das Aufkommen weiterhin unter Vorkrisenniveau (-2,6 %), die Leistung jedoch bereits das dritte Jahr in Folge deutlich darüber (8,9 %).

Während wir das jetzt zu schätzende Jahresergebnis in der Winterprognose 2024/25 mit +4,2 % beim Aufkommen und +3,9 % bei der Leistung relativ gut antizipiert haben, waren wir in der Sommerprognose 2025 (+2,5 % Aufkommen; +2,7 % Leistung) etwas zu pessimistisch. Basierend auf den durch positive Basiseffekte überhöhten Zahlen für das erste Quartal hatten wir für den Rest des Jahres eine Entwicklung wie Vorjahr angenommen, ohne expansive Effekte anzusetzen.

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2025/19 für die Leistung ein zweistelliges Plus (11,4 %), während das Aufkommen mit rund 3 Mrd. Fahrgästen auf Vorkrisenniveau 2019 liegt (-0,1 %).

Prognose der Entwicklung im Jahr 2026

Innerhalb der fundamentalen Einflüsse für den **Schienenpersonennahverkehr** wird die Erwerbstätigenzahl 2026 weiterhin stagnieren. Die weiterhin zunehmende Auszubildendenzahl besitzt für den SPNV eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Die Kraftstoffpreise werden zwar im Jahresdurchschnitt steigen, jedoch ohne zu nennenswerten Verlagerungen zu führen. Grundsätzlich gehen wir daher für 2026 für den SPNV von einem etwas niedrigeren Wachstum aus als in den Jahren vor der Pandemie, da positive Impulse aus demographischen oder konjunkturellen

---

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

Rahmenbedingungen fehlen. Zudem ist auch für das laufende Jahr mit keinen nennenswerten Angebotserweiterungen im SPNV zu rechnen. Positiv wirken lediglich letzte postpandemische Aufholprozesse, die wir für die Jahre nach 2026 für den Schienennahverkehr nicht mehr ansetzen. Sondereffekte aus Streiks aus dem Vorjahr oder dem laufenden Jahr werden nach der Einigung zwischen der DB und der GDL Ende Februar 2026 nicht angesetzt. Die erneute Preiserhöhung des Deutschlandtickets zu Jahresbeginn 2026 wird einen noch geringeren Effekt als jene im Vorjahr haben.

Insgesamt gehen wir für das laufende Jahr von einer Wachstumsrate von 1,2 % beim Aufkommen und 1,4 % bei der Leistung aus, so dass im Jahr 2026 das Vorkrisenniveau 2019 beim Aufkommen leicht (+1,2 %) und bei der Leistung erneut deutlich (+14,9 %) überschritten wird.

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 im laufenden Jahr leicht positiv, so dass für Aufkommen und Leistung nahezu die Veränderungsraten aus der langjährigen vorpandemischen Entwicklung angesetzt werden können. Zudem verzichtete die DB auf Preiserhöhungen im Fernverkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

Jedoch sind auch für 2026 im Zuge der Korridorsanierung zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant wie u. a. Hagen – Wuppertal – Köln, Nürnberg – Regensburg, Köln – Wiesbaden und wie erwähnt zumindest bis Ende April 2026 noch Berlin – Hamburg, die einen dämpfenden Einfluss haben werden. Diesen veranschlagen wir in ähnlicher Größenordnung wie im Vorjahr.

Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für das laufende Jahr 2026 eine jährliche Wachstumsrate von rund 2 % (Aufkommen 2,0 %, Leistung 2,1 %). Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst bei der Leistung auf +11,0 %, und auch das Aufkommen liegt nur noch knapp unter 2019 (-0,6 %).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für das Jahr 2026 gegenüber 2019 ein Plus in Höhe von rund 1 % bzw. 13 % (Aufkommen bzw. Leistung).

Prognose der Entwicklung bis zum Jahr 2029

Für die Folgejahre bis 2029 gehen wir im **SPNV** von keinen Sonder-Effekten aus (Vorjahres-) Streiks oder ähnlichem aus. Postpandemische Aufholprozesse werden nicht mehr angesetzt. In Bezug auf die Haupteinflussfaktoren im Schienennahverkehr wird die Erwerbstätigenzahl weiterhin stagnieren. Die Zahl der Auszubildenden wird zwar weiterhin steigen, hat aber für den SPNV eine geringere Bedeutung als für den ÖSPNV. Die Kraftstoffpreise werden ab 2028 wieder leicht ansteigen, jedoch nicht in einem Ausmaß, das zu Verlagerungen vom MIV in den SPNV führen würde. Für das Angebot im SPNV ist mit der einsetzenden konjunkturellen Erholung zum Ende des Prognosezeitraums wieder mit Erweiterungen zu rechnen. Grundsätzlich gehen wir somit für die Jahre bis 2029 für den SPNV von einem jährlichen Wachstum von 1,3 % p. a. beim Aufkommen und 1,4 % p. a. bei der Leistung aus. Die jährlichen Veränderungsraten liegen aufgrund der geringen Impulse insbesondere aus demographischen Rahmenbedingungen (stagnierende Erwerbstätigenzahlen bei insgesamt rückläufiger Bevölkerung) etwas unter den langjährigen vorpandemischen Trendraten. Das Fahrgastaufkommen wird 2029 bereits gut 5 % über dem Vorpandemiejahr 2019 liegen, die Leistung wird dieses sogar um rund 20 % übertreffen.

Auch im **SPFV** setzen wir für 2027 bis 2029 keine Basiseffekte oder postpandemischen Aufholprozesse mehr an. Die gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren sowohl der Privat- als auch der Geschäftsreisen entwickeln sich in diesen Jahren positiv, so dass für Aufkommen und Leistung die Veränderungsraten aus der langjährigen vorpandemischen Entwicklung angesetzt werden können.

Die bereits erwähnte angekündigte Angebotserweiterung von FlixTrain, die im Jahr 2025 30 Schnellzüge bestellt und weitere 35 optional beauftragt haben[105], wird frühestens ab 2028 also zum Ende des Prognosehorizonts, zum Tragen kommen, da Zugbestellungen in der Regel mehrere Jahre dauern. Die Ankündigungen weiterer insbesondere italienischer Eisenbahnunternehmen, in den deutschen Fernverkehrsmarkt einzusteigen, werden unserer Einschätzung nach erst nach Ende des Prognosezeitraums konkrete Angebotserweiterungen nach sich ziehen, da hier noch keine konkreten Planungen vorliegen.[106]Jedoch sind auch für 2027 bis 2029 zahlreiche Großbaustellen auf wichtigen Fernverkehrsverbindungen geplant wie u. a. Lehrte – Berlin (2027), Fulda – Hanau (2027), Köln – Koblenz – Mainz (2028) und Hamburg – Hannover (2029), die einen dämpfenden Einfluss haben werden. Da aktuell für die Baustellen ab 2027 noch keine detaillierten Ersatzkonzepte vorliegen, können die entsprechenden Wirkungen noch nicht konkret abgeschätzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Effekte bei den beiden für 2027 geplanten Strecken Lehrte – Berlin und Fulda – Hanau jeweils an die Größenordnung der Riedbahn heranreichen werden, weshalb wir die Wachstumsrate für das Jahr 2027 mit entsprechenden Abschlägen versehen haben. Die geplanten Großbaustellen 2028 und 2029 sollten sich hingegen wieder in der Größenordnung der Jahre 2024 und 2025 bewegen. In den letzten Mittelfristprognosen hatten wir für den Zeitraum nach 2027 erste expansive Effekte aus der Fertigstellung von Stuttgart 21 angesetzt. Allerdings scheint sich aktuellen Pressemeldungen zufolge die Inbetriebnahme um mehrere Jahre zu verschieben, so dass entsprechende Effekte erst nach 2030 zum Tragen kommen werden.[107]

Insgesamt prognostizieren wir für den Schienenpersonenfernverkehr für den Zeitraum 2027 bis 2029 eine **jährliche Wachstumsrate** von jeweils rund **2 %** (Aufkommen 2,0 % p. a. Leistung 2,1 % p. a.). Der Abstand zum Vorkrisenniveau wächst auf knapp 6 % (Aufkommen) bzw. rund 18 % (Leistung).

Aus den beiden Teilsegmenten errechnet sich für den **gesamten Eisenbahnverkehr** für den Zeitraum 2029/19 ein Plus in Höhe von rund 5 % (Aufkommen) bzw. rund 19 % (Leistung).

---

105 https://corporate.flix.com/de/press_releases/eine-neue-aera-des-zugreisens-flixtrain-investiert-in-65-neue-europaeische-hochgeschwindigkeitszuege/ https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/fernverkehr-flix-will-65-neue-schnellzuege-einsetzen-und-greift-die-bahn-an/100182018.html vom 12.12.2025

106 https://www.handelsblatt.com/unternehmen/dienstleister/bahn-italienischer-bahnbetreiber-erwaegt-eintritt-in-den-deutschen-markt/100168949.html vom 31.10.2025; https://www.zdfheute.de/wirtschaft/unternehmen/bahn-trenitalia-italo-fernverkehr-deutschland-konkurrenz-100.html vom 10.11.2025

107 https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/stuttgart21-eroeffnung-wohl-erst-2030-100.html?at_medium=social&at_campaign=info%40swr.de&at_source=webshare vom 26.02.2026

4.5 Luftverkehr

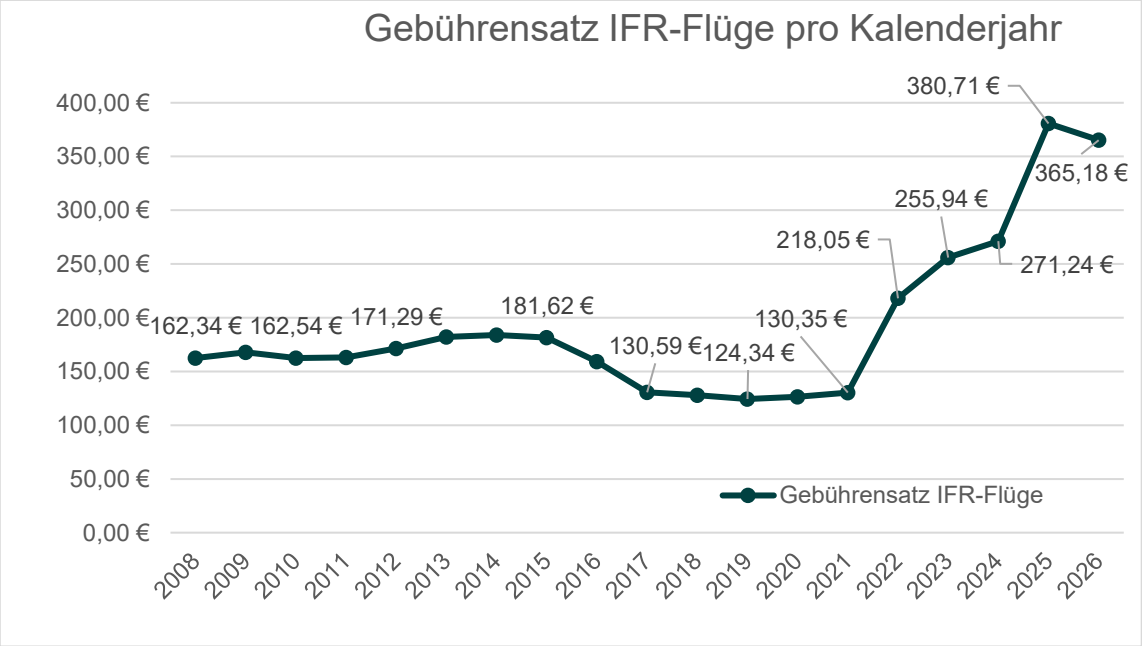
Auch im Jahr **2025** hat sich das Aufkommen im Personenluftverkehr weiter erhöht. Hauptgrund hierfür ist die anhaltend hohe Nachfrage im Privatreise- und Tourismusverkehr. So konnten im Jahr 2025 insgesamt 207,2 Millionen Passagiere im Personenluftverkehr gezählt werden. Dies entspricht einer Steigerung um 3,6 % bezogen auf das Jahr 2024. Das Sorgenkind im Luftverkehr bleibt weiterhin der Inlandsverkehr. Hier wurden im Jahr 2025 rund 11,9 Millionen Passagiere gezählt. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang um 0,8 %. Diese Entwicklung ist im Kontext langfristiger, struktureller Verschiebungen zu betrachten. Insbesondere intermodale Substitutionseffekte durch den Schienenpersonenfernverkehr – etwa infolge verbesserter Taktung und Angebotsausweitungen – haben die Wettbewerbsposition des Luftverkehrs auf Kurz- und Mittelstrecken nachhaltig beeinflusst. Darüber hinaus haben sich auch die Geschäftsreisegewohnheiten verändert. Der Trend zu hybriden Arbeitsmodellen und virtuellen Konferenzformaten reduziert insbesondere kurzfristige Inlandsreisen.

Der grenzüberschreitende Verkehr entwickelte sich 2025 dynamischer und legte insgesamt um 3,9 % zu. Innerhalb Europas stiegen die Passagierzahlen um 3,8 %, wobei Ziele innerhalb der Europäischen Union ein Wachstum von 3,4 % verzeichnen konnten. In absoluten Zahlen ausgedrückt bedeutet dies rund 195,3 Millionen Passagiere im grenzüberschreitenden Verkehr, davon 152,2 Millionen Passagiere innerhalb Europas wovon 103,9 Millionen Passagiere auf Flüge innerhalb der EU entfallen.

Die höchste Wachstumsdynamik zeigte 2025 der Interkontinentalverkehr mit einem Anstieg um 4,5 %. Besonders ausgeprägt war die Zunahme auf Verbindungen in asiatische Zielmärkte. Dies deutet auf eine fortschreitende Normalisierung globaler Mobilitätsströme hin, nachdem pandemiebedingte Reisebeschränkungen in wichtigen asiatischen Volkswirtschaften aufgehoben wurden. Die größte Steigerung konnte in den Passagierzahlen auf Flügen von und nach Asien verzeichnet werden. Hier stieg die Zahl der Fluggäste gegenüber dem Vorjahr um 7,5 % auf rund 18,1 Millionen Passagiere. Auch Flüge von und nach Afrika konnten gegenüber dem Vorjahr einen deutlichen Zuwachs an Passagieren verzeichnen. Mit rund 9,1 Millionen Passagieren bedeutet dies eine Steigerung um 6,1 %. Flüge auf den amerikanischen Kontinent hatten in diesem Umfeld das Nachsehen. Mit rund 15,8 Millionen Passagieren beträgt das Wachstum in dieses Zielgebiet nur 0,5 % gegenüber dem Vorjahr.

Insgesamt spricht die Entwicklung für eine anhaltende, jedoch strukturell differenzierte Markterholung, bei der internationale und interkontinentale Verkehre weiterhin als wesentliche Wachstumstreiber fungieren. Insbesondere im europäischen Vergleich zeigt sich diese Entwicklung als verzögert, aber stabil. Dies ist die Folge regulatorischer und standortbezogener Faktoren auf die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Flughäfen. Hierzu zählen im Vergleich zu anderen europäischen Ländern erhöhte Standortkosten (u. a. Luftverkehrssteuer, Flugsicherungsgebühren und Streckengebühren), wenngleich diese Kosten im Jahr 2026 im Vergleich zu 2025 eine Senkung erfahren. So sinken die Gebühren für An- und Abflug im Jahr 2026 um 4,08 % auf 365,18 Euro pro Dienstleistungseinheit (DLE), wobei das maximale Abfluggewicht (MTOW) entscheidend ist (siehe Abbildung P - 9).

Abbildung P - 9 Gebührensatz IFR-Flüge

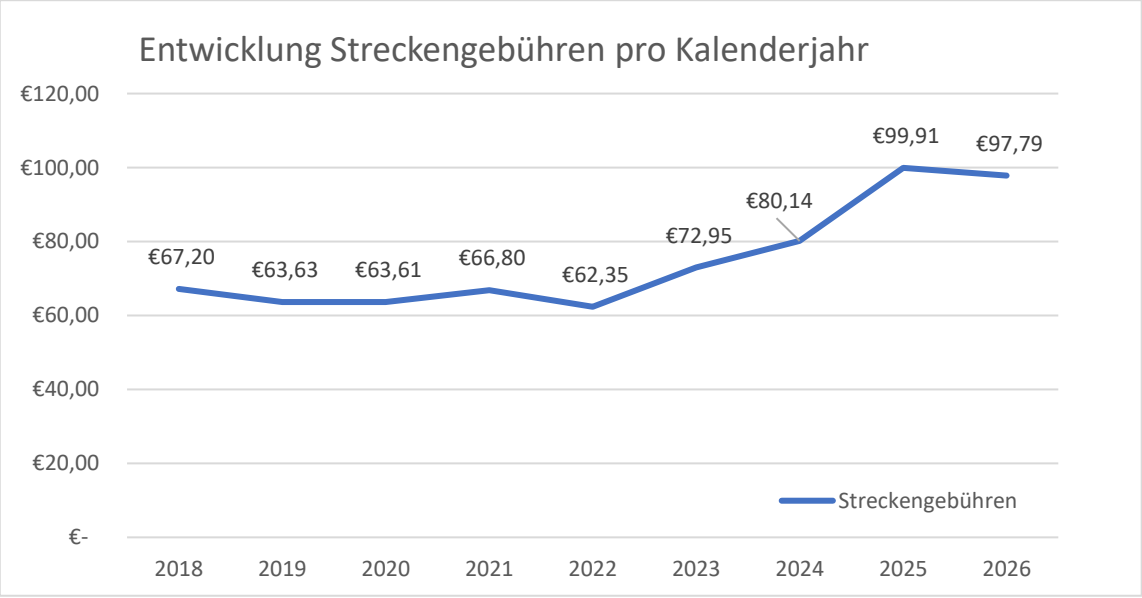


Quelle: § 2 FSAAKV, eigene Darstellung

Die IFR-Gebühren (Instrument Flight Rules) in Deutschland werden erhoben von der Deutschen Flugsicherung (DFS) und setzen sich aus An-/Abfluggebühren (Terminal Charges) und Streckengebühren (Enroute Charges) zusammen.

Auch die primär von der DFS erhobenen Streckengebühren sinken 2026 um 2,12 % auf 97,79 Euro. Die Streckengebühren im Luftverkehr, oft als Flugsicherungs-Streckengebühren bezeichnet, finanzieren die Dienste, die ein Flugzeug während des Fluges außerhalb des unmittelbaren Nahbereichs von Flughäfen in Anspruch nimmt (siehe Abbildung P - 10).

Abbildung P - 10 Entwicklung Streckengebühren



Quelle: EUROCONTROL, eigene Darstellung

Die, für den Sommer 2026, angekündigte Senkung der Luftverkehrssteuer könnte dafür sorgen, dass sich der Kostendruck in Deutschland entspannt. Hierdurch könnte sich eine Verbesserung der Standortattraktivität Deutschlands ergeben und Airlines dazu veranlassen, wieder öfter Ziele in Deutschland anzufliegen. Damit könnte die Konnektivität sowohl innerdeutsch als auch grenzüberschreitend gesteigert werden. So hat beispielsweise Ryanair angekündigt, Teile ihrer Kapazitätskürzungen rückgängig machen zu wollen und etwa 300.000 zusätzliche Tickets anzubieten. Diese begünstigt jedoch vor allem die Sekundärflughäfen mit einer niedrigeren Kostenstruktur, an den die Low-Cost-Carrier ihr Angebot ausgebaut haben (z. B. Köln/Bonn, Weeze u. Memmingen).

Für das Jahr 2026 wird eine weitere Stabilisierung erwartet. Jedoch gibt es inzwischen aufgrund des aktuellen Iran-Kriegs Ungewissheiten, insbesondere dahingehend, dass eine längerfristige Dauer des Iran-Kriegs Auswirkungen auf die Verkehre von und nach Asien haben wird. Dazu gehören Flugroutenänderungen, Flugausfälle und damit verbundene höhere Preise. Je länger der Krieg andauert, umso gravierender werden auch dessen Auswirkungen sein. Internationale und interkontinentale Verkehre bleiben aber der zentrale Wachstumstreiber. Diese Verkehre sind wichtig, da sie überdurchschnittliche Wertschöpfungs- und Konnektivitätseffekte generieren. Diese Anbindung an interkontinentale Märkte stellt für exportorientierte Volkswirtschaften wie Deutschland einen wichtigen Standortfaktor dar. Der innerdeutsche Markt wird langfristig strukturell reduziert bleiben. Die Herausforderung wird darin bestehen, die folgenden Zielkonflikte miteinander in Einklang zu bringen:

» Wettbewerbsfähigkeit vs. Standortkosten

» Wachstum vs. Klimaschutz

» Kapazitätssicherung vs. Infrastrukturrestriktionen

Für das Gesamtjahr 2026 wird im Personenluftverkehr von einem Wachstum in Höhe von 3,9 % zum Vorjahr ausgegangen, sodass im Ergebnis 215,3 Millionen Passagiere erwartet werden. Auf die einzelnen Betrachtungsmärkte teilt sich das Wachstum wie folgt auf. Für den innerdeutschen Personenluftverkehr wird ein Wachstum von 2,0 % erwartet. Dies entspricht rund 12,2 Millionen Passagieren. Für den gesamten, grenzüberschreitenden Verkehr wird ein Wachstum von 4,0 % prognostiziert. Dies entspricht etwa 203,1 Millionen Passagiere zu Flugzielen innerhalb Europas und zu interkontinentalen Zielen. Für Europa wird ein Wachstum von 4,6 %, also etwa 159,2 Millionen Passagieren erwartet, wovon rund 108 Millionen Passagiere auf die EU entfallen. Dies entspricht einem Wachstum von 4,0 % in diesem Teilmarkt. Im Interkontinentalverkehr wird ein Wachstum von 2,0 % erwartet, was einer Passagierzahl von 43,9 Millionen Passagieren entspricht. Das stärkste Wachstum wird hierbei für Ziele in Asien und Amerika erwartet. Für Asien wird ein Wachstum von 1,5 % prognostiziert, für Amerika ein Wachstum von 3,1 %. Für Ziele in Afrika wird nur noch ein geringes Wachstum von 0,9 % erwartet.
Bis **zum Jahr 2029** wird eine Steigerung der Passagierzahlen auf rund 229,1 Millionen Passagiere erwartet, davon rund 13,2 Millionen auf innerdeutschen Verbindungen. Auf grenzüberschreitenden Verbindungen werden 215,9 Millionen Passagiere erwartet. Darunter 169,3 Millionen Passagiere auf innereuropäischen Flügen. Eine vollständige Erholung der Passagierzahlen wird bei der prognostizierten Entwicklung voraussichtlich im Jahr 2028 erfolgen, wenn erstmalig wieder die Zahlen vom letzten Vorkrisenjahr 2019 erreicht werden. Hierbei bezieht sich die positive Entwicklung hauptsächlich auf internationale bzw. interkontinentale Ziele, während der Inlandsverkehr vermutlich auf lange Zeit nicht mehr die Passagierzahlen aus der Vor-Corona-Zeit erreichen wird.

Tabelle P - 6 Luftverkehr

	Mio. Pers. bzw. Mrd. Pkm					Veränderung p.a. in %				Veränd. ggü. 2019 in %			
	2019	2024	2025	2026	2029	24/23	25/24	26/25	29/26	24/19	25/19	26/19	29/19
Fluggäste[1)]	226,8	199,9	207,2	215,3	229,1	7,3	3,6	3,9	2,1	-11,9	-8,7	-5,1	1,0
Innerdeutsch (Einsteiger)	23,1	12,0	11,9	12,2	13,2	3,4	-0,8	2,0	2,8	-48,0	-48,4	-47,4	-42,9
Grenzüberschreitend[2)]	203,5	187,9	195,3	203,1	215,9	7,6	3,9	4,0	2,1	-7,7	-4,1	-0,2	6,1
- davon Europa	159,1	146,7	152,2	159,2	169,3	2,6	3,8	4,6	2,1	-7,8	-4,3	0,1	6,4
- darunter EU-27	123,6	100,4	103,9	108,0	119,4	8,1	3,4	4,0	3,4	-18,7	-15,9	-12,6	-3,4
- davon Interkontinental	43,6	41,2	43,1	43,9	46,4	30,4	4,5	2,0	1,8	-5,5	-1,3	0,7	6,3
- davon Afrika	8,3	8,6	9,1	9,2	9,3	38,7	6,1	0,9	0,3	3,9	10,2	11,2	12,3
- davon Amerika	16,9	15,7	15,8	16,3	17,4	25,4	0,5	3,1	2,1	-7,1	-6,6	-3,6	2,6
- darunter USA	11,2	10,3	10,9	11,1	11,7	0,6	6,0	1,2	2,0	-8,1	-2,6	-1,4	4,5
- davon Asien	18,4	16,9	18,1	18,4	19,7	31,3	7,5	1,5	2,3	-8,4	-1,5	-0,1	7,0
- davon Australien/Ozean.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verkehrsleistung[4)]	71,8	61,8	63,8	66,0	70,1	7,9	3,2	3,5	2,0	-13,9	-11,2	-8,1	-2,4
Innerdeutsch	10,1	5,1	5,1	5,2	5,5	3,4	-0,1	1,8	2,0	-50,0	-50,1	-49,2	-46,1
Grenzüberschreitend	63,8	56,8	58,7	60,8	64,7	8,3	3,5	3,6	2,1	-11,0	-7,9	-4,6	1,4

1) Einschl. Doppelzählungen der Umsteiger

2) Einschl. ungebrochener Durchgangsverkehr

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

4) Innerhalb Deutschlands

Quellen: Statistisches Bundesamt, Fiplan, BALM-Prognosen