



Fachbereich WD 5

**Berücksichtigung und Nutzung des Schienengüterverkehrs
bei Neu- und Ausbaustrecken**

**Berücksichtigung und Nutzung des Schienengüterverkehrs
bei Neu- und Ausbaustrecken**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 060/26
Abschluss der Arbeit: 02.07.2026
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft, Energie und Klima

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Entwicklung des Schienengüterverkehrs seit 1990	4
3.	Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs in der Planung	4
4.	Zugrunde liegende Verkehrsprognosen	7
5.	Ist-Entwicklung	10
6.	Vergleich Ist-Entwicklung und Prognosen	12
7.	Fazit	14

1. Einleitung

Der vorliegende Sachstand geht der Frage nach, in welchem Umfang der Schienengüterverkehr in den vergangenen Jahren bei der Planung von Neu- und Ausbaustrecken der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland Berücksichtigung gefunden hat. Darüber hinaus wird dargestellt, wie sich die tatsächliche Nutzung dieser Strecken durch den Schienengüterverkehr in den letzten zwei Jahrzehnten entwickelt hat und in welchem Maße Abweichungen zu prognostizierten Werten bestehen.

2. Entwicklung des Schienengüterverkehrs seit 1990

Nach der deutschen Wiedervereinigung brach der Schienengüterverkehr Anfang der 1990er Jahre deutlich ein, vor allem wegen der starken Produktionsrückgänge in der ostdeutschen Industrie, des Rückgangs von Massengütern (insbesondere Braunkohle) und der zunehmenden Konkurrenz durch den Lkw-Verkehr. Bis 1993 sank die Nachfrage nochmals deutlich. Danach folgte ab 1993 eine längere Wachstumsphase bis zum Jahr 2007, verursacht durch wirtschaftliche Erholung, steigenden Seehafenhinterlandverkehr sowie teilweise Verlagerungen vom Straßengüterverkehr auf die Schiene. Die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009 stoppte diesen Aufschwung. 2009 kam es zu einem massiven Einbruch, insbesondere in Stahl- und Industrieverkehren. In den Jahren 2010 und 2011 erholte sich der Sektor jedoch wieder deutlich und erreichte fast das Vorkrisenniveau. Ab den 2010er Jahren zeigt sich ein moderates Wachstum bis etwa 2019. Die COVID 19-Pandemie 2020 führte erneut zu einem starken Rückgang des Schienengüterverkehrs, gefolgt von einer kräftigen Erholung 2021. Danach blieb die Entwicklung volatil: 2022 nur geringes Wachstum, 2023 deutlicher Rückgang durch wirtschaftliche Schwäche, insbesondere in der Industrie. Auch 2024 und 2025 zeigen erneut Rückgänge, unter anderem durch die negative Entwicklung bei Kohletransporten, Baustoffen und Schadholz sowie operativen Engpässen im Schienensystem. Für 2026 wird trotz leichter wirtschaftlicher Impulse erneut ein Rückgang erwartet. Erst ab 2027 bis 2029 prognostizieren die Gutachter des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) wieder ein leichtes, aber moderates Wachstum.¹

3. Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs in der Planung

Der aktuelle **Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030**² wurde im Jahr 2016 vom damaligen Bundeskabinett beschlossen. Auf Basis des BVWP 2030 wurde der in der Anlage zum § 1 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes (BSWAG)³ enthaltene **Bedarfsplan** für die Schienenwege des Bundes im Jahr 2016 vom Deutschen Bundestag verabschiedet. Der Bedarfsplan für die Schienenwege wurde zuletzt im Dezember 2023 aktualisiert. Grundlage war die Bewertung der Kategorie „Potenzieller Bedarf“ unter Berücksichtigung der in der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ aufge-

1 Intraplan Consult GmbH (2026): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter und Personenverkehr – Prognosevergleich 2026. Sonderbericht (unveröffentlicht) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), München, S. 34 ff.

2 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile.

3 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG), <https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/>.

stiegenen Maßnahmen einschließlich des Planfalls „Deutschlandtakt“. Der Bedarfsplan wurde anschließend in der nun vorliegenden Fassung vom Deutschen Bundestag verabschiedet.⁴

Da es in Deutschland – anders als z. B. in Frankreich oder Japan – keine expliziten (Hochgeschwindigkeits-)Strecken für Schienenpersonenverkehr gibt, wird der Schienengüterverkehr **grundsätzlich** bei **sämtlichen Bewertungen** möglicher Aus- und Neubauvorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung **berücksichtigt**.

Die Ergebnisse der im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 bewerteten Projekte zum Bereich „Schiene“ können dem Projektinformationssystem (PRINS)⁵ zum BVWP 2030 entnommen werden.

Sofern die Gutachter des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) keine Veränderungen der Wirkungen durch das Aus- oder Neubauvorhaben im Schienengüterverkehr erwarten oder ihre Modelle keine solchen Veränderungen ausweisen, wird in der Bundesverkehrswegeplanung davon ausgegangen, dass es keine Auswirkungen durch das Aus- bzw. Neubauvorhaben im Schienengüterverkehr gibt. Ob im Rahmen der Bewertungen explizite Veränderungen durch das Aus- bzw. Neubauvorhaben im Schienengüterverkehr festgestellt wurden, ist im jeweiligen PRINS-Dossier dokumentiert. Wenn dort keine Angaben dazu enthalten sind, wird von keinen Veränderungen der Wirkungen ausgegangen.

Ein Beispiel für ein im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 bewertetes Ausbauvorhaben **ohne** erwartete Änderungen der Wirkungen im Schienengüterverkehr ist das Projekt „Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster“.⁶

Ein Beispiel für ein im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 bewertetes Ausbauvorhaben **mit** erwarteten Änderungen der Wirkungen im Schienengüterverkehr ist das Projekt „ABS/NBS Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ)“.⁷

4 Siehe hierzu: Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG), Anlage (zu § 1 Absatz 1), Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, <https://www.gesetze-im-internet.de/bswag/anlage.html>.

5 Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Projektauswahl (Schiene), https://bvwp-projekte.de/map_railroad_2018.html.

6 Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Gesamtprojekt: 2-020-V01 (Rhein-Ruhr-Express (RRX): Köln – Düsseldorf – Dortmund/Münster), https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-020-V01/2-020-V01.html.

7 Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, Gesamtprojekt: 2-011-V01 (ABS/NBS Hamburg - Lübeck - Puttgarden (Hinterlandanbindung FBQ), Absatz 1.6: Auswirkungen des Projektes auf den Güterverkehr“ sowie Absatz 1.7: Nutzenkomponenten des Güterverkehrs, https://bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-011-V01/2-011-V01.html.

Der Vorgänger des BVWP 2030 war der **Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003**⁸, der im Jahr 2003 fertiggestellt wurde. Darin sind keine Informationen darüber enthalten, durch welche Aus- und Neubauvorhaben Wirkungen im Schienengüterverkehr erwartet wurden.

Bei der im Jahr 2010 abgeschlossenen **Überprüfung der Bedarfspläne (BPÜ)**⁹ aus dem BVWP 2003 für die Verkehrsträger Schiene und Straße wurden für die Schienenvorhaben erneut Wirtschaftlichkeitsbewertungen durchgeführt. Auch hier wurden in den projektspezifischen Dossiers die Veränderungen der Wirkungen differenziert nach Personen- und Güterverkehr ausgewiesen. Sind keine Informationen zum Schienengüterverkehr enthalten, wurde von keinen Veränderungen der Wirkungen ausgegangen.¹⁰

Grundsätzlich erzeugen jedoch **alle** im Bedarfsplan vorgesehenen Aus- und Neubauvorhaben **zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterverkehr**. Auch Neubaustrecken, die überwiegend dem Schienenpersonenfernverkehr dienen, werden mittlerweile so konzipiert, dass sie in Tagesrandzeiten und nachts für den Schienengüterverkehr genutzt werden können. Darüber hinaus – und das ist nach Aussage des BMV der entscheidende Effekt – bewirken sie eine Entlastung der Bestandsstrecken, auf denen dann zusätzliche Kapazitäten für den Schienengüterverkehr verfügbar werden.¹¹

Gemäß §§ 7 der Gesetze des Bundesschienenwege- und des Fernstraßenausbaus und gemäß § 6 des Gesetzes über den Ausbau der Bundeswasserstraßen und zur Änderung des Bundeswasserstraßengesetzes berichtet das BMV dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Ausbaus der Bundesverkehrswege. Im aktuellen **Verkehrsinvestitionsbericht 2024** wird zu den Verkehrsinvestitionen im Bereich „Bundesschienenwege“ ausgeführt:¹²

„Im Geschäftsjahr 2024 wurden Verkehrsinvestitionen (Neu- und Ausbau, Erhaltung sowie sonstige Investitionen) mit Bundesmitteln sowie EU-Mitteln in Höhe von insgesamt 16.137 Mio. € zur Finanzierung von Infrastruktur nach dem BSWAG getätigt. Die bereitgestellten Bundes- und EU-Mittel für die Aus- und Neubauvorhaben nach dem geltenden Bedarfsplan beliefen sich auf 2.368 Mio. €. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Jahr 2024 waren die ABS/NBS Karlsruhe–Basel, ABS Karlsruhe–Stuttgart–Nürnberg–Leipzig/Dresden, ABS/NBS Berlin–Halle/Leipzig–Erfurt–Fulda, Knoten Berlin, ABS/NBS Stuttgart–Ulm–Augs-

8 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2003): Bundesverkehrswegeplan 2003, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2003.pdf?__blob=publicationFile.

9 Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH; Intraplan Consult GmbH (2010): Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/BVWP/bedarfsplan-bundesschienenwege.pdf?__blob=publicationFile.

10 Ebenda, S. 8-1 ff.

11 Auskunft des BMV vom 17.06.2026.

12 Bundesministerium für Verkehr (April 2026): Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2024, S. 22, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsinvestitionsbericht-2024.pdf?__blob=publicationFile; Im Verkehrsinvestitionsbericht 2024 sind die Investitionen aufgeführt, die tatsächlich in dem Geschäftsjahr 2024 in die jeweiligen Infrastrukturprojekte geflossen sind. Die entsprechenden Vorhaben im Bereich „Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes“ finden sich auf den Seiten 53 bis 182.

burg, ABS Köln–Düsseldorf–Dortmund/Münster und ABS Grenze D/NL–Emmerich–Oberhausen.“

Im Hinblick auf die Schienenverkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE-Projekte) wird auf den aktuellen „Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit 2025 (Stand: Juli 2025)“ des BMV verwiesen.¹³

4. Zugrunde liegende Verkehrsprognosen

Für den BVWP 2003 war die Verkehrsprognose 2015 die Grundlage, für die BPÜ 2010 die Verkehrsprognose 2025, für den BVWP 2030 die Verkehrsprognose 2030¹⁴ und für die Bewertungen der Bedarfsplanprojekte, für die bis 2029 bestandskräftiges Baurecht erwartet wird, die Strategische Langfrist-Verkehrsprognose 2040¹⁵.

Sämtliche Verkehrsprognosen wurden im Auftrag des BMV erstellt.

Die folgende Abbildung stellt die **Zuordnung** graphisch dar.

13 Bundesministerium für Verkehr (2025): Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit 2025, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/sachstandsbericht-vde-2025.pdf?__blob=publicationFile.

14 Informationen zur Verkehrsprognose 2030 finden sich unter: <https://www.bmv.de/verkehrsprognose2030>.

15 Informationen zur Strategischen Langfrist-Verkehrsprognose 2040 finden sich unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html>.

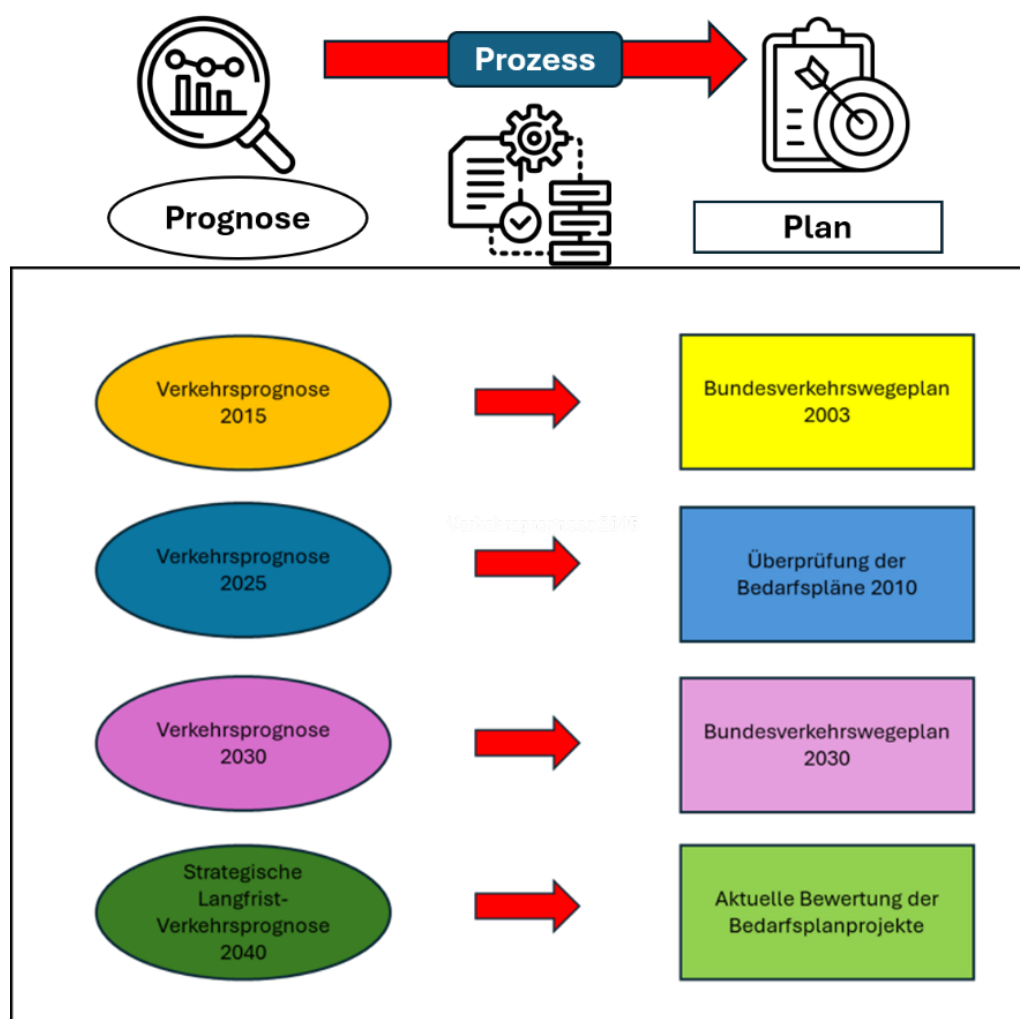


Abbildung 1: Verkehrsprognosen als Grundlage für verkehrspolitische Pläne; Eigene Darstellung (Icons: <https://www.flaticon.com/>).

Im Zuge des Fachteils 4 der aktuellen **Verkehrsprognose 2040** wurden die erwarteten Verkehrsmengen auf ein Schienennetzmodell umgelegt. Dabei wurden im Prognosefall „Basisprognose“¹⁶ **alle** Bedarfsplanvorhaben und im Prognosefall „Bezugsfall“¹⁷ **lediglich** die **bereits im Bau bzw. bereits finanzierten Vorhaben** unterstellt.

Im Prognosefall „Bezugsfall 2040“ führt die Annahme reduzierter Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere fehlende Elektrifizierungen, zu veränderten Leitwegen und geringerer Attraktivität des Schienengüterverkehrs. Trotz insgesamt geringerer Verkehrsmenge entstehen im „Bezugsfall

16 https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-eisenbahnverkehrsprognose-prognose-fall-1.pdf?__blob=publicationFile.

17 Verkehrsprognose 2040 – Erstellung eines Bezugsfalles Schiene auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040, erstellt im Auftrag des BMV, Stand: 18.09.2025, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-eisenbahnverkehrsprognose-bezugsfall-schiene.pdf?__blob=publicationFile.

2040“ mehr und stärkere Kapazitätsengpässe als in der „Basisprognose 2040“. Dies schränkt den Güterverkehr insbesondere tagsüber stark ein, sodass Teile des Verkehrs nicht mehr auf der Schiene abgewickelt werden können und auf die Straße verlagert werden müssen. Im „Bezugsfall 2040“ würde dies etwa 8 % des Verkehrs, jedoch einen Großteil des zukünftigen Wachstumspotenzials betreffen. Besonders betroffen seien Verkehre zu norddeutschen Seehäfen sowie grenzüberschreitende Verbindungen im Süden. Ohne die geplanten Infrastrukturprojekte (Basisprognose) könne der Schienengüterverkehr daher nur geringfügig wachsen und bliebe deutlich hinter seinen Möglichkeiten zurück.¹⁸

Die erwarteten Belastungen durch den Schienengüterverkehr in den Prognosefällen „Basisprognose“ und „Bezugsfall“ werden in der VP 2040 mit den folgenden Grafiken dargestellt.

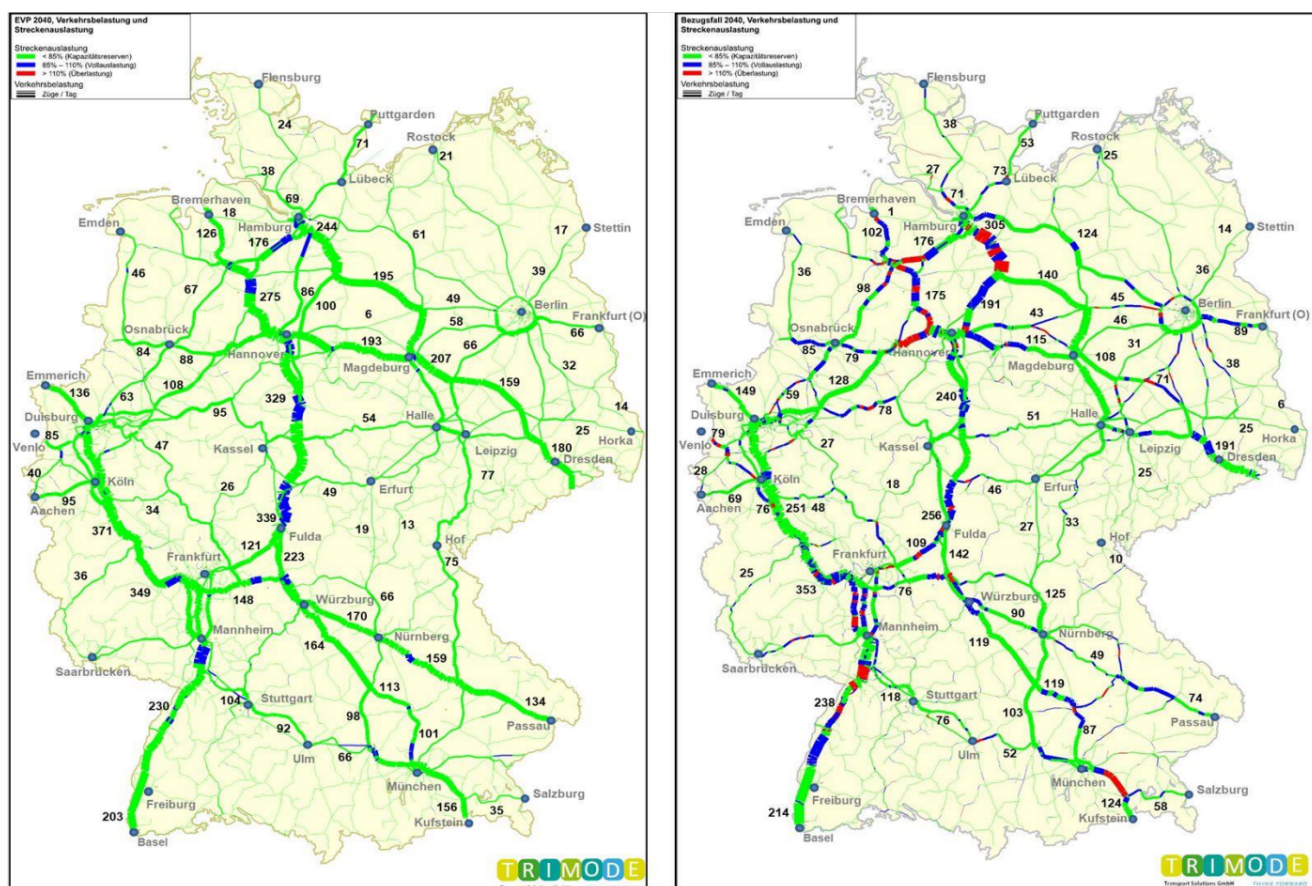


Abbildung 2: Schienengüterverkehrs-Belastung und -Streckenauslastung in der Basisprognose 2040 (links) und im Bezugsfall 2040 (rechts).¹⁹

18 Verkehrsprognose 2040 – Erstellung eines Bezugsfalles Schiene auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040, erstellt im Auftrag des BMV, Stand: 18.09.2025, Kapitel 5: Umlegung des Schienengüterverkehrs im Bezugsfall 2040, S. 16 – 22, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-eisenbahn-verkehrsprognose-bezugsfall-schiene.pdf?__blob=publicationFile.

19 Ebenda, S. 18.

Die Graphik auf der linken Seite stellt hierbei die Schienengüterverkehr-Belastung und -Streckenauslastung in der **Basisprognose 2040** und die Graphik auf der rechten Seite die entsprechende Belastung und Streckenauslastung im **Bezugsfall 2040** dar. In den Graphiken wird über die Strichstärke die streckenspezifische Anzahl der Güterzüge sowie über die farbliche Darstellung die streckenspezifische Auslastung angezeigt (grün = geringe streckenspezifische Auslastung (< 85 %); blau = belastete Strecke (Auslastung zwischen 85 % und 110 %) und rot = überlastete Strecke (≥ 110 %)).

5. Ist-Entwicklung

Das Kompendium „Verkehr in Zahlen“ wird jährlich im Auftrag des BMV erstellt und herausgegeben. Zu den umfassenden Daten zählen unter anderem Verkehrsaufkommen (Personen- und Güterverkehr), Infrastruktur, Investitionen, Mobilitätsverhalten, Verkehrsunfälle und Fahrzeugbestände. Zu den Daten zum Eisenbahngüterverkehr wird ausgeführt:²⁰

„In der monatlichen **Güterverkehrsstatistik der Eisenbahn des Statistischen Bundesamtes** werden Verkehrsaufkommen (t) und Verkehrsleistung (tkm) von allen größeren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erfasst, die im Vorjahr eine Transportleistung von mindestens 10 Mio. tkm oder von 1 Mio. tkm im kombinierten Verkehr erbracht haben. Eckwerte zu Verkehrsaufkommen und -leistung aller (auch der kleineren) EVU werden ergänzend in der jährlichen Güterverkehrsstatistik erhoben.

Bis zum Jahr 2010 lagen die Abweichungen zwischen Monats- und Jahresstatistiken im tolerierbaren Bereich. Aufgrund des dynamischen Marktwachstums nach 2010, mit vielen neuen Anbietern, kam es nach Aussage des Statistischen Bundesamtes zu einer allgemeinen **Unterfassung des Schienengüterverkehrs** aufgrund unvollständiger Berichtskreise. Im Rahmen einer umfassenden Revision der Berichtskreise konnte die **Datenqualität ab dem Jahr 2016 schrittweise verbessert** werden. In der Ausgabe von Verkehr in Zahlen 2018/2019 wurden erstmals revidierte Werte für den Eisenbahngüterverkehr ab 2014 ausgewiesen. Für die Revision der Werte 2014 und 2015 wurden Daten der Bundesnetzagentur verwendet, für die Werte ab 2016 lagen Revisionen des Statistischen Bundesamtes vor. Im Jahr 2020 wurde eine erneute Revision von Monats- und Jahresstatistik rückwirkend für die Jahre ab 2016 notwendig. Ausschlaggebend hierfür war das Abweichen einzelner Unternehmen von den methodischen Vorgaben der amtlichen Statistik, was unter anderem zu Doppelerfassungen von Transporten führte. Im Jahr **2024** erfolgte für die Jahre ab 2016 eine weitere, außerplanmäßige Revision aufgrund verbesserter Meldedaten. Die Daten in Verkehr in Zahlen wurden entsprechend überarbeitet. Sie enthalten für die Jahre ab 2016 die Ergebnisse der Jahresstatistik. Die vorläufigen Eckwerte für das Jahr 2024 wurden aus der „Gleitenden Mittelfristprognose Sommer 2025“ übernommen. Die ausgewiesenen Werte für Güterabteilungen und Hauptverkehrsbeziehungen basieren auf anteiligen Schätzungen auf Grundlage der Monatsstatistik.“

20 Bundesministerium für Verkehr (Herausgeber, 2025): Verkehr in Zahlen 2025/2026, S. 238 f, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen25-26-pdf.pdf?__blob=publicationFile; Faltungen durch den Verfasser des Sachstands.

Die folgende Zeitreihe bildet die jeweiligen Beförderungsmengen und die Verkehrsleistungen im Schienengüterverkehr in den Jahren 2004 bis 2024 ab.

Tabelle 1: Eisenbahnen – Güterverkehr in den Jahren 2004 bis 2024²¹

Jahr	Beförderungsmenge (in Mio. t)	Verkehrsleistung (in Mio. tkm)
2004	322	91.900
2005	317	95.421
2006	346	107.008
2007	361	114.615
2008	371	115.652
2009	312	95.834
2010	356	107.317
2011	375	113.317
2012	366	110.065
2013	374	112.613
2014	378	115.000
2015	390	121.000
2016	396	138.361
2017	400	140.716
2018	402	139.664
2019	391	138.247
2020	359	128.018
2021	388	141.033
2022	386	144.336
2023	367	134.433
2024	367	135.463

21 Eigene Darstellung nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr (Herausgeber, 2025): Verkehr in Zahlen 2025/2026, S. 54 f, für die Jahre **2007 bis 2024**, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehr-in-zahlen25-26-pdf.pdf?__blob=publicationFile, Frachtpflichtiger Verkehr, ohne Güterkraftverkehr, einschl. Dienstgut, interner Verrechnung und Behältergewichte im Kombinierten Verkehr; einschl. Schätzung für kleine und neue Unternehmen, 2016 bis 2022 Revision der Verkehrsleistung aufgrund verbesserter Meldedaten; für die Jahre **2004 bis 2006**: Verkehr in Zahlen 2021/2022, S. 54, https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2021-2022-pdf.pdf?__blob=publicationFile.

6. Vergleich Ist-Entwicklung und Prognosen

Öffentlich verfügbare Quellen zu Abweichungen, inwieweit ursprünglich prognostizierte Werte mit der tatsächlich erfolgten Nutzung der Strecken übereinstimmen, konnten im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht ermittelt werden.

In einem vom BMV in Auftrag gegebenen Sonderbericht werden die Ergebnisse der Überprüfung der Gleitenden Mittelfristprognose anhand der tatsächlich eingetretenen Verkehrsentwicklung dargestellt und die aktuellen langfristigen Verkehrsprognosen des Bundes mit der Ist-Entwicklung sowie der kurz- und mittelfristig prognostizierten Entwicklung verglichen. Ziel war es, die Abweichungen zwischen der tatsächlichen Entwicklung bis 2025 und der prognostizierten Entwicklung bis 2029 von den langfristigen Prognosen zu ermitteln. Zudem sollten die Ursachen dieser Abweichungen analysiert und bewertet werden, ob die langfristigen Prognoseziele weiterhin erreichbar sind.²²

Hierbei ergeben sich für den Vergleich der Ist-Entwicklung und der entsprechenden Prognosen²³ hinsichtlich Transportleistung und -aufkommen im Eisenbahngüterverkehr die in den Abbildungen 3 und 4 dargestellten Ergebnisse.

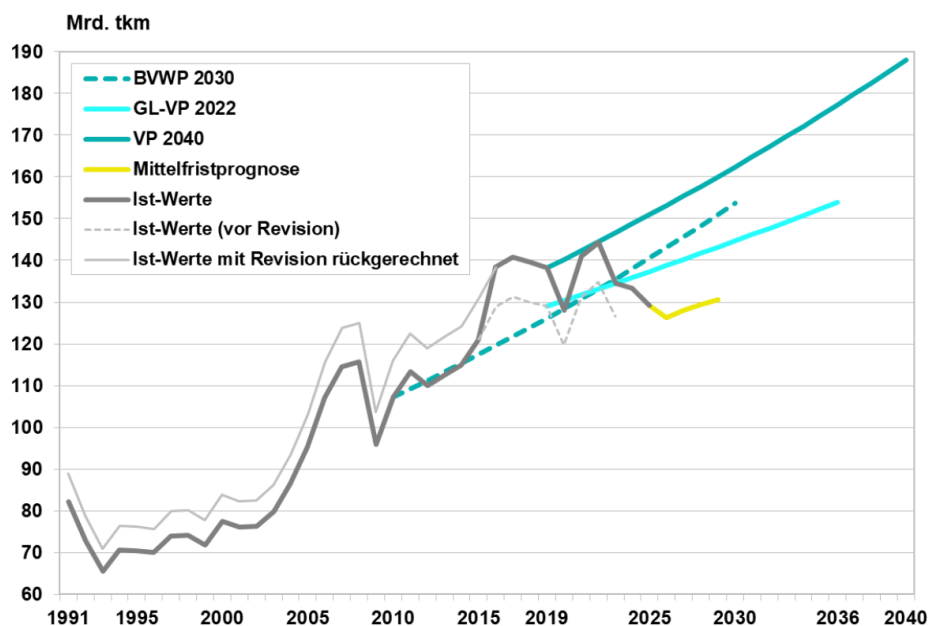
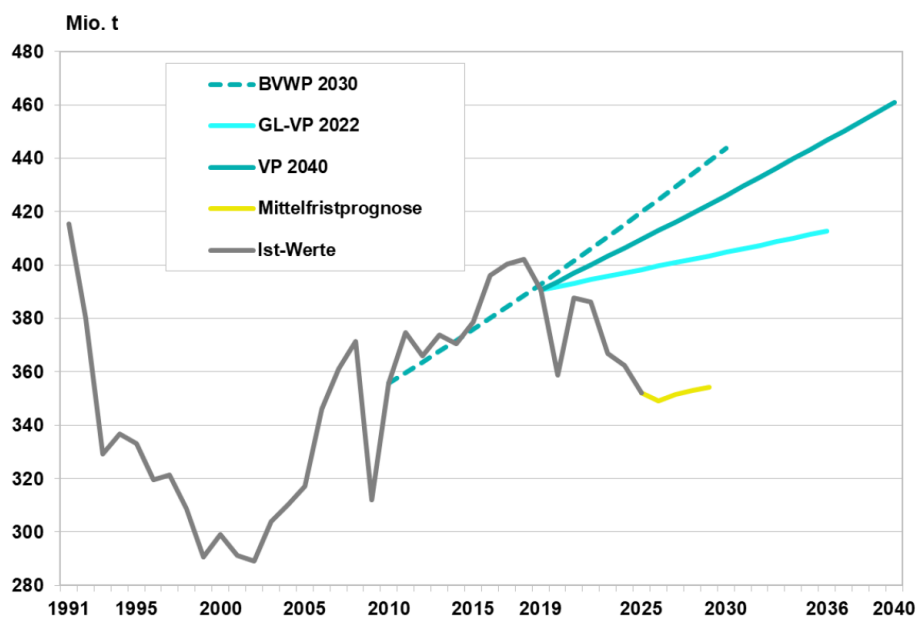
Zu beachten ist dabei, dass – wie bereits in Abschnitt 5 dargelegt – in der statistischen Erfassung des Eisenbahnverkehrs im April 2024 eine größere und außerplanmäßige Revision für die Jahre von 2016 bis 2023 veröffentlicht wurde, die die Ergebnisse der Schienen-Güterverkehrsstatistik im Erhebungsmerkmal „Beförderungsleistung“ betrifft.²⁴ In der Abbildung 3 sind daher die Daten der offiziellen Statistik mit den revidierten Daten ab 2016 dargestellt. Zusätzlich sind die nicht revidierten Daten ab 2016 (Ist-Werte vor Revision) als gestrichelte hellgraue Linie sowie die mit Revision rückgerechneten Ist-Werte vor 2016 als hellgraue Linie dargestellt. Dies dient zugleich zur Darstellung der jeweiligen Datenbasis der Langfristprognosen. Während die BVWP-Prognose 2030 und die GL-VP auf den nicht-revidierten Ist-Werten für 2010 (BVWP) und 2019 (GL-VP) basieren, setzt die VP 2040 auf dem revidierten Ist-Wert für 2019 auf und geht damit von einem deutlich höheren Ausgangsniveau aus.²⁵

22 Intraplan Consult GmbH (2026): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter und Personenverkehr – Prognosevergleich 2026. Sonderbericht (unveröffentlicht) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), München.

23 Hierbei handelt es sich um die Verkehrsprognose zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030), die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2022 (GL-VP 2022) und die Verkehrsprognose 2040 (VP 2040).

24 Siehe hierzu: Statistisches Bundesamt, Jährliche Güterverkehrsstatistiken der Eisenbahn – Qualitätsbericht vom 13.06.2025, Abschn. 4.4, S. 10, https://www.destatis.de/DE/Methoden/Qualitaet/Qualitaetsberichte/Transport-Verkehr/gueterverkehr-eisenbahn-jaehrlich.pdf?__blob=publicationFile.

25 Intraplan Consult GmbH (2026): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter und Personenverkehr – Prognosevergleich 2026. Sonderbericht (unveröffentlicht) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), München, S. 36.

Abbildung 3: Ist-Entwicklung und Prognosen der Transportleistung im Eisenbahngüterverkehr.²⁶Abbildung 4: Ist-Entwicklung und Prognosen des Aufkommens im Eisenbahngüterverkehrs.²⁷

26 Intraplan Consult GmbH (2026): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter und Personenverkehr – Prognosevergleich 2026. Sonderbericht (unveröffentlicht) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV), München, S. 38.

27 Ebenda, S. 39.

7. Fazit

In Deutschland wird der Schienengüterverkehr **grundsätzlich bei sämtlichen Bewertungen** möglicher Aus- und Neubauvorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung **berücksichtigt**. Zu beachten ist weiterhin, dass **grundsätzlich alle** Aus- und Neubauprojekte direkt und indirekt **mehr Kapazitäten** für den Schienengüterverkehr schaffen. Zum einen können diese zeitweise auch durch den Schienengüterverkehr genutzt werden und zum anderen entlasten sie bestehende Strecken, die in der Folge weiteren Schienengüterverkehr aufnehmen können.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland ist langfristig zwar gewachsen, aber nicht linear, da er u. a. von Krisen, Strukturwandel (z. B. Kohleausstieg), Konjunkturzyklen, Wettbewerb mit dem Lkw sowie Infrastrukturqualität beeinflusst wird. Langfristige Prognosen gehen auch weiterhin von Wachstum aus, werden aber zunehmend als zu optimistisch eingeschätzt, da die tatsächliche Entwicklung seit 2023 deutlich unter den Erwartungen liegt.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass **Verkehrsprognosen** stets auf den zum **Zeitpunkt ihrer Erstellung** verfügbaren Annahmen und Rahmenbedingungen beruhen. Veränderungen wirtschaftlicher, technologischer oder politischer Einflussfaktoren können dazu führen, dass die tatsächliche Entwicklung von den prognostizierten Werten abweicht, ohne dass dies zwangsläufig auf Mängel der Prognosemethodik zurückzuführen ist. Ein Vergleich von Prognose- und Ist-Werten erlaubt daher zwar Aussagen über die Treffsicherheit der Prognosen, jedoch nur eingeschränkt über die Wirksamkeit einzelner Infrastrukturmaßnahmen oder die Erreichung verkehrspolitischer Zielsetzungen.

Unabhängig vom Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur wird eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene durch eine Vielzahl weiterer Faktoren und flankierender Maßnahmen beeinflusst. Eine Verlagerung funktioniert dann besonders gut, wenn Straße und Schiene als System zusammenarbeiten, etwa über Terminals, standardisierte Ladeeinheiten und schnelle Umschläge.²⁸ Laut einer Studie²⁹ des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW) aus dem Jahr 2022 ist das Verlagerungspotential auf die Schiene allerdings begrenzt. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) weist zudem darauf hin, dass viele Sendungen – insbesondere im Online-Handel – kleinteilig oder zeitkritisch seien. Dafür sei oft der Lkw im Vor- und Nachlauf nötig, sodass reine Schienenkapazität nicht genüge.³⁰

28 Siehe hierzu auch: Bundesministerium für Verkehr (April 2017): Verlagerungspotenziale auf den Schienengüterverkehr in Deutschland, <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/MKS/Wissenschaftliche-Untersuchen/verkehrsverlagerungspotential-schienengueterverkehr.html>.

29 Institut der deutschen Wirtschaft (2022): Faktencheck Güterverkehr in Deutschland – Von der fehlenden Infrastruktur zum Verlagerungspotenzial, <https://www.bgl-ev.de/wp-content/uploads/simple-file-list/BGL-Verbandspositionen/2022-Faktencheck-Gueterverkehr.pdf>.

30 BGL-Pressemitteilung (2022): Wieviel Güterverkehr kann die Schiene wirklich? IW-Studie im Auftrag von Pro Mobilität e.V. checkt Fakten im deutschen Güterverkehr, <https://www.bgl-ev.de/wieviel-gueterverkehr-kann-die-schiene-wirklich-iw-studie-im-auftrag-von-pro-mobilitaet-e-v-checkt-fakten-im-deutschen-gueterverkehr/>.