



Wettbewerbskennzahlen 2024/25



Personenverkehr

- Weiteres Nachfrageplus im deutschen Personenverkehr
- Erneuter Marktanteilszuwachs bei der Schiene, Verluste beim motorisierten Individualverkehr
- Nachfragerückgang im deutschen Schienenpersonenfernverkehr
- Mehr Reisende im Nahverkehr - auch aufgrund des Deutschlandtickets
- Europäische Bahnen mit unterschiedlicher Verkehrsleistungsbilanz
- Umfangreicher Angebotsausbau im internationalen Schienenpersonenfernverkehr

Güterverkehr

- Anhaltend schwache Wirtschaftsentwicklung in Deutschland, Stagnation im Güterverkehr
- Höherer Marktanteil des Schienengüterverkehrs
- Wachstum im Schienengüterverkehr durch konzernexterne Bahnen
- Schwache Konjunktur und geringere Transportnachfrage in Europa
- Europäische Bahnen überwiegend mit Verkehrsleistungsverlusten

Infrastruktur

- Anteil konzernexterner Bahnen an gesamter Betriebsleistung auf dem DB-Netz 2024 erstmals über 40 %
- Starke Steigerung der Schieneninfrastrukturinvestitionen in Deutschland
- Branche braucht mehr Planungssicherheit durch Verstetigung von Investitionen und strategische Steuerung des Bundes
- Strategische Bedeutung der Eisenbahninfrastruktur in Europa wichtiger als je zuvor

Klimaschutz

- Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist wesentlicher Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele in Deutschland und Europa
- DB macht Fortschritte auf dem Weg zur Klimaneutralität

04 Personenverkehr

- 04 Gesamtmarkt Deutschland
- 06 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 07 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

11 Güterverkehr

- 11 Gesamtmarkt Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Deutschland
- 14 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Trendwende in der Infrastruktur schaffen
- 20 Schieneninfrastruktur Europa

21 Klimaschutz

- 21 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz
- 22 Auf dem Weg zur klimaneutralen DB

24 Leistungsdaten seit 2020 im Überblick

Weiteres Nachfrageplus im deutschen Personenverkehr



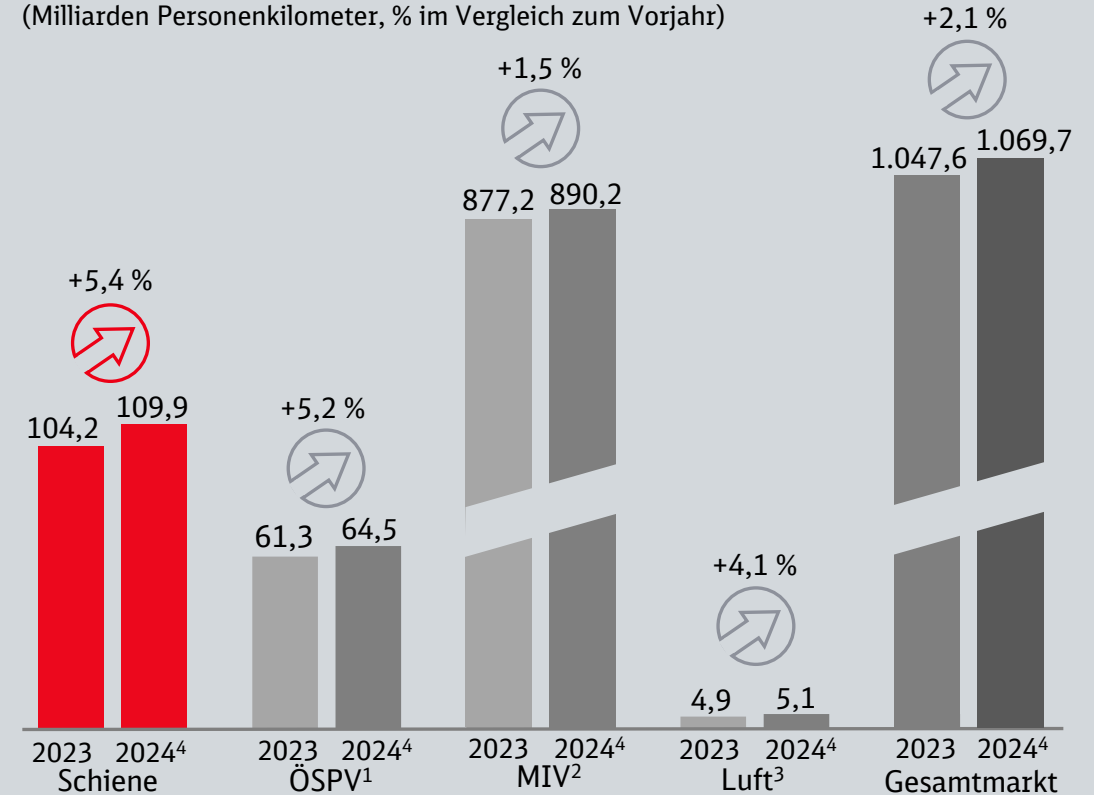
Personenverkehr

Gesamtmarkt Deutschland

- Die Personenverkehrsleistung in Deutschland stieg 2024 um 2,1 % auf geschätzt 1.069,7 Mrd. Personenkilometer (Pkm). 2023 lag sie bei 1.047,6 Mrd. Pkm; für 2025 wird weiteres Wachstum erwartet (+1,5 %).
- 2024 legten alle Verkehrsträger zu – mit unterschiedlicher Dynamik:
 - Das stärkste Verkehrsleistungswachstum gab es im Schienenpersonenverkehr (+5,4 %). Getragen wurde das Wachstum mit einem Plus von 11,5 % vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) war leicht rückläufig (-1,8 %).
 - Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) legte um 5,2 % zu.
 - Das Deutschlandticket beflügelte die Verkehrsleistungsentwicklung im ÖSPV und SPNV. Die anhaltende Nutzung mobiler Arbeitsformen (weniger Pendlerfahrten) und digitaler Kommunikation bremste die Entwicklung.
 - Die geringste Wachstumsrate bei der Verkehrsleistung (+1,5 %) erreichte der motorisierte Individualverkehr (MIV). Der innerdeutsche Luftverkehr erzielte ein Plus von 4,1 %.

Verkehrsleistungsentwicklung Deutschland

(Milliarden Personenkilometer, % im Vergleich zum Vorjahr)



1 öffentlicher Straßenpersonenverkehr
2 motorisierter Individualverkehr

3 Luftverkehr (innerdeutsch)
4 vorläufig, zum Teil Schätzung,
Werte gerundet

Quellen: Destatis, DB

Erneuter Marktanteilszuwachs bei der Schiene, Verluste beim MIV



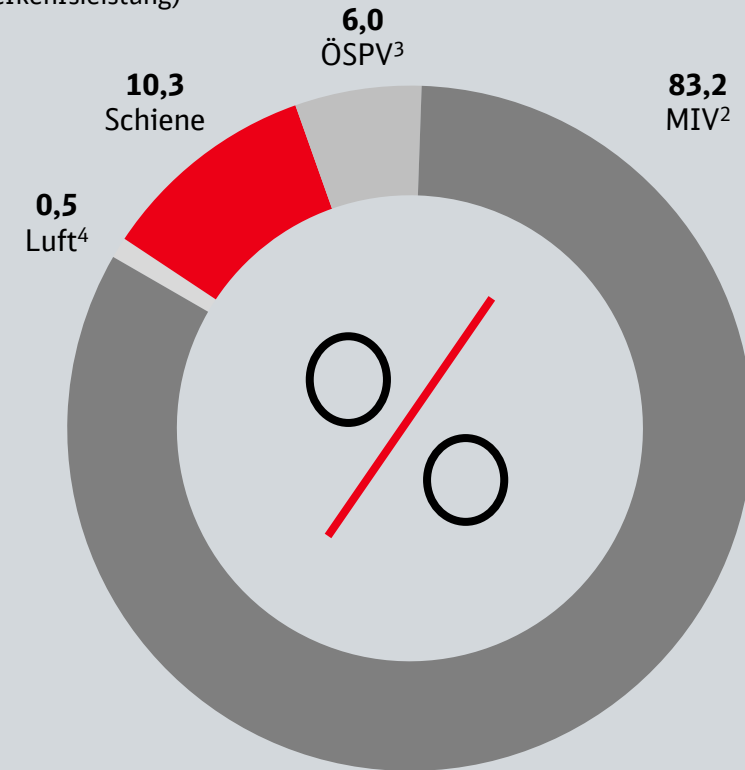
Personenverkehr

Gesamtmarkt Deutschland

- **Schiene:** Mit rund 109,9 Mrd. Pkm lag die Schiene 2024 als einziger Verkehrsträger über Vor-Corona-Niveau (2019: 102,0 Mrd. Pkm); der Marktanteil stieg auf 10,3 % (2023: 9,9 %); 2025 werden sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr steigende Verkehrsleistungen erwartet.
- **ÖSPV:** Marktanteil kletterte 2024 auf 6,0 % (2023: 5,9 %); Verkehrsleistung (64,5 Mrd. Pkm) blieb weiterhin deutlich unter Vor-Corona-Niveau (2019: 71,2 Mrd. Pkm); 2025: voraussichtlich Verkehrsleistungszunahme.
- **MIV:** 2024 weiterer Marktanteilsverlust von 0,5 %-Punkten auf 83,2 % (2023: 83,7 %); MIV-Verkehrsleistung (2024: geschätzt 890,2 Mrd. Pkm) wird 2025 voraussichtlich wachsen, aber weiter unter Vor-Corona-Niveau bleiben (2019: 917,4 Mrd. Pkm).
- **Innerdeutscher Luftverkehr:** 2024 blieb Marktanteil unverändert bei 0,5 %; Verkehrsleistung lag mit 5,1 Mrd. Pkm weit unter Vor-Corona-Wert (2019: 10,1 Mrd. Pkm); reduziertes Sitzplatzangebot der Airlines, Nachfragerückgang bei Geschäftsreisenden, mehrere Streikwellen und gestiegene Standortkosten beeinflussten die Entwicklung; für 2025 wird eine leicht steigende Verkehrsleistung erwartet.

Modal Split 2024¹

(Basis: Verkehrsleistung)




- 1 Werte geschätzt und gerundet
- 2 motorisierter Individualverkehr
- 3 öffentlicher Straßenpersonenverkehr
- 4 Luftverkehr (innerdeutsch)

Quellen: Destatis, DB

Nachfragerückgang im Schienenpersonenfernverkehr



Personenverkehr 

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) Deutschland

- 2024 ging die Verkehrsleistung im SPFV um 1,8 % auf 46,7 Mrd. Pkm zurück (u. a. durch hohe Bautätigkeit in der Infrastruktur, Unwetter, Streiks der GDL im 1. Quartal 2024, verändertes Reiseverhalten (z. B. Homeoffice, Deutschlandticket)).
- Nach einem Rückgang von 3 % auf 44,1 Mrd. Pkm im Jahr 2024 konnte DB Fernverkehr die Verkehrsleistung im 1. Halbjahr 2025 wieder steigern (+5,2 % im Vergleich zum 1. Halbjahr 2024 auf 21,9 Mrd. Pkm).
- Der Marktanteil der Wettbewerber stieg 2024 auf 6 % (2023: 5 %, Basis: Verkehrsleistung). Die Bundesnetzagentur geht davon aus, dass sich der Trend 2025 fortsetzt. So hätten Wettbewerber neue Linien angekündigt bzw. bereits eingeführt.
- **Branche sieht Förder- und Reformbedarf bei Trassenpreisen:** Um die stark steigenden Trassenpreise im SPFV (2025: +17,7 %) zu kompensieren, benötigt die Branche eine Förderung der Trassenpreise von 200 Mio. Euro p. a., bis eine Entlastung durch die im Koalitionsvertrag¹ angekündigte Reform der Trassenpreisregulierung greift. Zum Reformbedarf gehört u. a. eine faire Verteilung der Kosten auf die Verkehrsarten. Derzeit profitiert der SPNV² von einer im Eisenbahnregulierungsgesetz verankerten Trassenpreisbremse. Für den SPFV und den Schienengüterverkehr resultiert daraus eine überproportionale Belastung.

Quellen: Destatis, DB, Bundesnetzagentur


1 Koalitionsvertrag 21. Legislaturperiode (2025 bis 2029)

2 SPNV-Trassenpreissteigerung 2025: + 0,6 %



Mehr Reisende im Nahverkehr - auch aufgrund des Deutschlandtickets



Personenverkehr 

Schienerpersonennahverkehr (SPNV) Deutschland

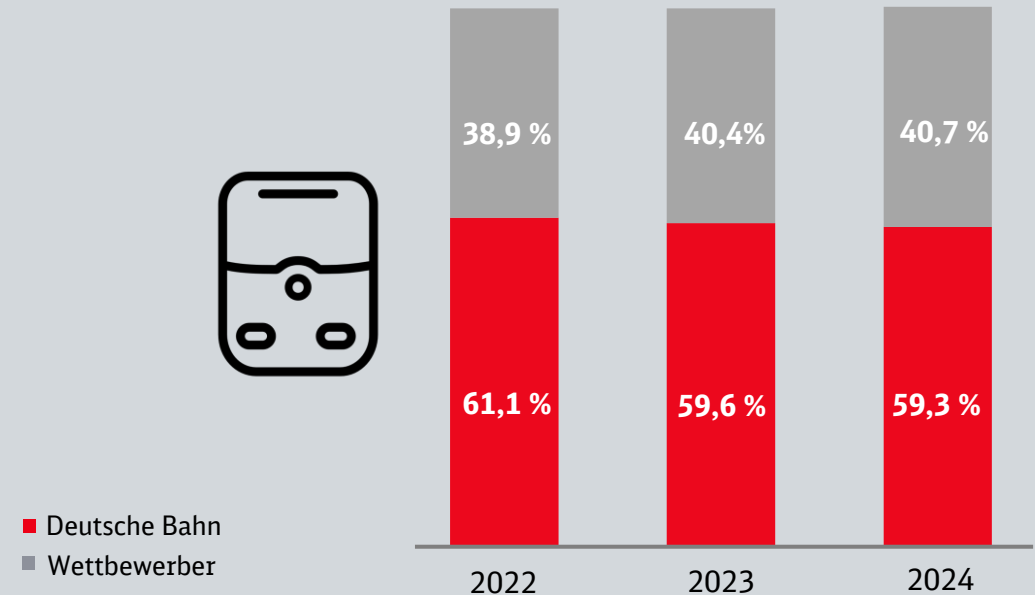
- Die Verkehrsleistung im SPNV stieg 2024 auf 63,2 Mrd. Pkm (+11,5 % ggü. 2023).
- Die durchschnittliche Reiseweite betrug 23 Kilometer (+5,0 % ggü. 2023). Dies gilt als Indiz dafür, dass das Deutschlandticket auch für größere Entfernungen genutzt wird.
- Der Marktanteil konzernexterner Bahnen erhöhte sich 2024 leicht auf 40,7 % (2023: 40,4%, Basis: bestellte Zugleistung).
- Die niedrige durchschnittliche Anzahl von Bietern in Vergabeverfahren (2023: 1,5 Bieter) kann als Beleg für geringe Renditeperspektiven aus Sicht der SPNV-Bahnen gewertet werden. Laut Bundesnetzagentur verzeichneten 2023 mehr als ein Drittel der Bahnen ein negatives Betriebsergebnis. Dabei sind die Bahnen mit steigenden Betriebs- und Personalkosten, dem Fachkräftemangel und infrastrukturellen Einschränkungen konfrontiert.
- **Branchenverbände¹ plädieren für eine zukunftsgerichtete Neuorganisation des Marktes.** Zu ihren Forderungen zählen u. a. eine stärkere Standardisierung von Verfahren und Verträgen sowie ein ausgewogener Chancen-Risiko-Mix für Betreiber und Besteller.

Quellen: Destatis, Bundesverband SchienenNahverkehr

¹ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Bundesverband SchienenNahverkehr, mofair

Marktanteile im Regionalverkehr¹

(Basis: bestellte Zugleistung)



■ Deutsche Bahn
■ Wettbewerber

¹ Werte gerundet

Quelle: Bundesverband SchienenNahverkehr

Europäische Bahnen mit unterschiedlicher Verkehrsleistungsbilanz



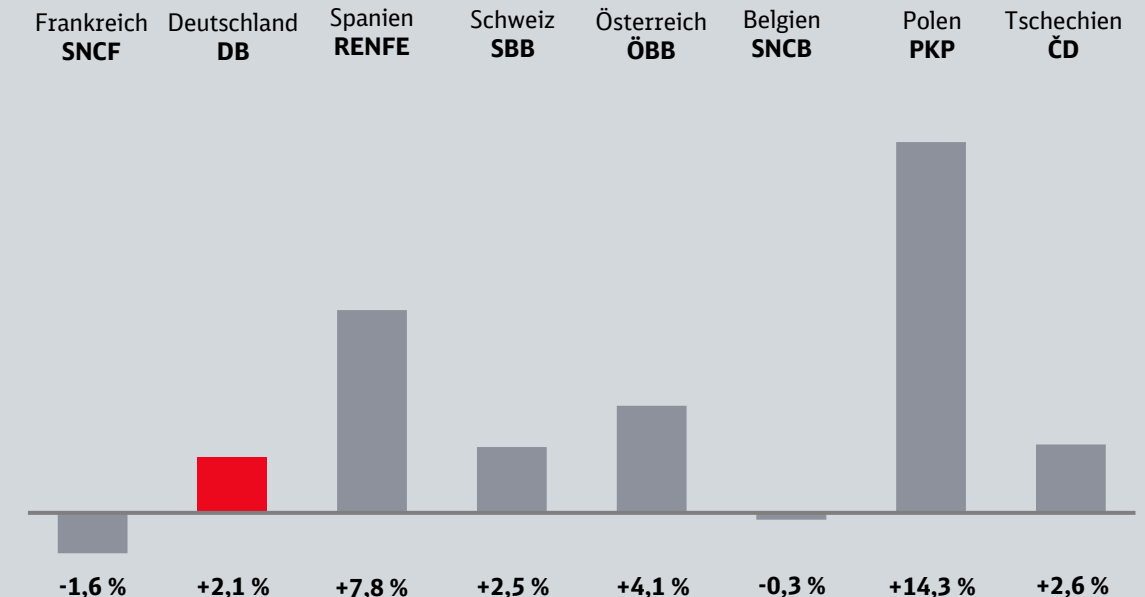
Personenverkehr

Schienepersonenverkehr Europa

- 2024 hat sich die Verkehrsleistung europäischer Bahnen unterschiedlich entwickelt:
 - Die PKP (Polen) wuchs mit 14,3 % zweistellig. Ein deutliches Wachstum erreichte mit 7,8 % auch die RENFE (Spanien). Die ÖBB (Österreich) legte bei der Verkehrsleistung um 4,1 % zu.
 - Moderate Wachstumsraten von 2,6 %, 2,5 % bzw. 2,1 % erzielten die ČD (Tschechien), die SBB (Schweiz) und die DB.
 - Die französische SNCF (-1,6 %) und die belgische SNCB (-0,3 %) verzeichneten leichte Verluste bei der Verkehrsleistung.
- Mehr Wettbewerb bei öffentlichen Schienenpersonenverkehrsdiensten erhofft:
 - Mit dem 4. Eisenbahnpaket entfiel im Dezember 2023 die „Allgemeine Erlaubnis“¹ als zulässiger Ausnahmetatbestand für Direktvergaben. Die Option wurde bisher u. a. in Österreich, Frankreich und Spanien genutzt.
 - Deutschland gehört europaweit zu den Ländern mit dem höchsten Anteil wettbewerblicher Vergaben im Schienenpersonenverkehr. 2023 wurden 86 % der Zugkilometer im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge in wettbewerblichen Verfahren vergeben.²

Entwicklung Schienenpersonenverkehr in Europa 2024

(Basis: Verkehrsleistung, Veränderung gegenüber Vorjahr)



Quellen: UIC, ÖBB, DB

1 EU-Verordnung Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-VO), Fassung 2016/2338; Artikel 5, Absatz 6 sah „Allgemeine Erlaubnis“ von Direktvergaben vor, wenn Direktvergaben nach nationalem Recht nicht verboten waren. Es galten Höchstlaufzeiten von 10 Jahren, in besonderen Fällen von 15 Jahren.

2 IRG-Rail: 13th Annual Market Report 2025

Umfangreicher Angebotsausbau im internationalen Schienenpersonenfernverkehr



Personenverkehr 

Schienenpersonenverkehr Europa

- **Erste ICE-Direktverbindung Berlin-Paris:** Verbindung wird seit Dezember 2024 in Kooperation von SNCF Voyageurs und DB angeboten. Seit 2007 nutzten insgesamt rund 33 Mio. Fahrgäste Verbindungen im deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV).
- **Neue Direktverbindungen ab 2026:** Ab Mai 2026: Verbindung Prag über Berlin nach Kopenhagen in Kooperation von DB, DSB (Dänische Staatsbahn) und ČD (Tschechische Bahn); ab Ende 2026: München-Mailand und München-Rom in Kooperation von Trenitalia, DB, ÖBB (Österreichische Bundesbahnen); ab Dezember 2028 schrittweiser Ausbau bis Berlin und Neapel (geplant). Die neuen Direktverbindungen sind zwei von zehn Pilotprojekten, die von der EU-Kommission mit dem Ziel unterstützt werden, Hindernisse im internationalen Schienenverkehr abzubauen, Marktbedingungen zu verbessern sowie attraktive und nachhaltige Mobilität in Europa zu entwickeln.
- **Eurostar kündigt Liniennetzausbau an:** Bis 2030 will Eurostar bis zu 50 neue Züge beschaffen. Ziel ist es, die Anzahl der Fahrgäste auf 30 Mio. jährlich zu steigern (2024: 19,5 Mio. Reisende). Geplant sind u. a. neue Direktverbindungen von London nach Deutschland und in die Schweiz.
- **FlixTrain sieht Marktpotenzial in Deutschland und Europa:** FlixTrain hat Investitionen in 65 HGV-Züge angekündigt, die in zahlreichen europäischen Ländern einsetzbar sein sollen. In Deutschland haben derzeit 50 Städte einen direkten Anschluss ans FlixTrain-Netz.



04 Personenverkehr

- 04 Gesamtmarkt Deutschland
- 06 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 07 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

11 Güterverkehr

- 11 Gesamtmarkt Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Deutschland
- 14 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Trendwende in der Infrastruktur schaffen
- 20 Schieneninfrastruktur Europa

21 Klimaschutz

- 21 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz
- 22 Auf dem Weg zur klimaneutralen DB

24 Leistungsdaten seit 2020 im Überblick

Anhaltend schwache Wirtschaftsentwicklung in Deutschland, Stagnation im Güterverkehr



Güterverkehr

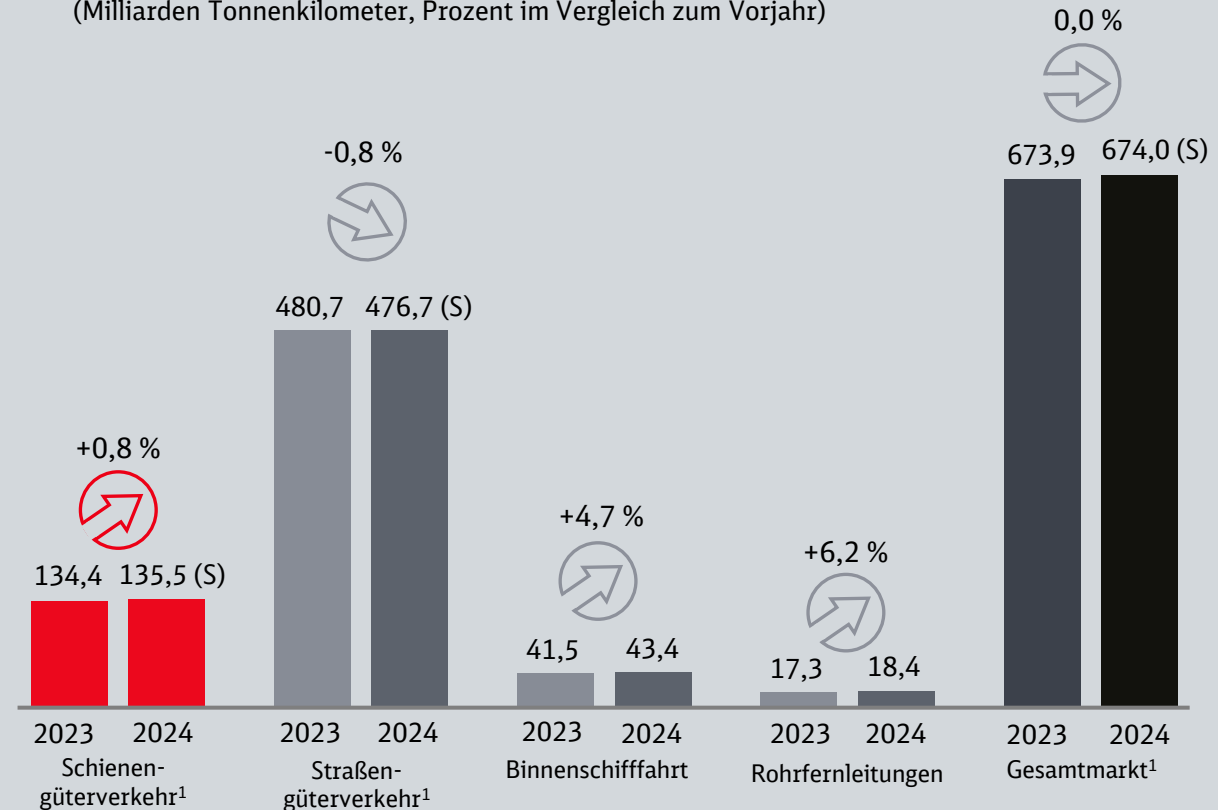
Gesamtmarkt Deutschland

- 2024 waren wesentliche wirtschaftliche Kennzahlen¹ in Deutschland erneut rückläufig:
 - Wirtschaftsleistung (BIP): -0,2 % (2023: -0,1 %)
 - Industrieproduktion: -4,6 % (2023: -1,9 %)
 - Güterhandel: -2,6 % (2023: -1,9 %)
- Die Industrieproduktion in Deutschland lag 2024 auf historisch niedrigem Niveau - insbesondere in Kernbranchen wie Automotive und Stahl.
- Die deutsche Güterverkehrsleistung stagnierte 2024 mit geschätzt 674,0 Mrd. Tonnenkilometer (2023: 673,9 Mrd. tkm). Der Schienengüterverkehr konnte dennoch ein leichtes Wachstum verzeichnen (+0,8 %).
- 2025 wird für Deutschland ein leichtes Wirtschaftswachstum prognostiziert (+0,2 %). Güterhandel (-0,4 %) und Industrieproduktion (-0,7 %) werden voraussichtlich abermals sinken. Bei der Güterverkehrsleistung wird ein Minus von 1,0 % erwartet.

¹ Quelle: Oxford Economics (Datenstand Juni 2025)

Entwicklung des Güterverkehrsmarktes in Deutschland

(Milliarden Tonnenkilometer, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



¹ vorläufig, Schätzung (S)

Quellen: Destatis, DB

Höherer Marktanteil des Schienengüterverkehrs



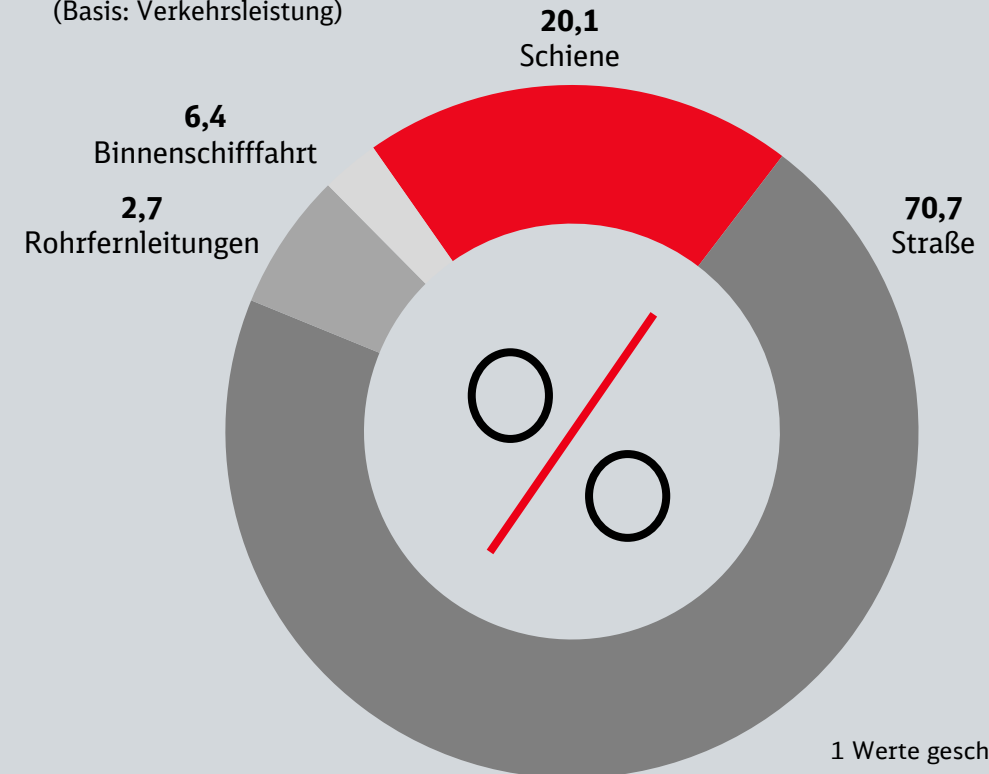
Güterverkehr

Gesamtmarkt Deutschland

- **Schiene:** 2024 sind Verkehrsleistung (+0,8 % auf 135,5 Mrd. tkm) und Marktanteil (+0,2 %-Punkte auf 20,1 %) gestiegen. Dazu trugen u. a. eine starke Entwicklung des Kombinierten Verkehrs und eine zunehmende Transportnachfrage im Chemiesektor bei. Eine rückläufige bzw. schwache Nachfrage gab es bei Montan-, Automotive- und Konsumgütern.
- **Straßengüterverkehr:** Verkehrsleistung (-0,8 % auf 476,7 Mrd. tkm) und Marktanteile (-0,6 %-Punkte auf 70,7 %) sanken. Neben der schwachen Konjunktur belastete 2024 die erhöhte Lkw-Maut (Einführung CO₂-Aufschlag, Ausweitung Maut auf erdgasbetriebene Fahrzeuge und Lkw ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht) die Marktentwicklung.
- **Binnenschifffahrt:** Nach deutlichen Verkehrsleistungsverlusten in den Vorjahren (2023: -5,9 %, 2022: -8,4 %) gab es 2024 einen Zuwachs um 4,7 % auf 43,4 Mrd. tkm. Der Marktanteil der Binnenschiffe stieg um 0,2 %-Punkte auf 6,4 %. Eine Nachfragessteigerung war bei Transporten von Eisenerz und Koks sowie Getreide, Abfall und Chemie festzustellen. Hingegen waren Kohletransporte weiterhin stark rückläufig. Die Nachfrage sank hier um mehr als ein Drittel im Vergleich zu 2023.

Modal Split 2024¹

(Basis: Verkehrsleistung)



¹ Werte geschätzt und gerundet
Quellen: Destatis, DB

Wachstum im Schienengüterverkehr durch konzernexterne Bahnen



Güterverkehr

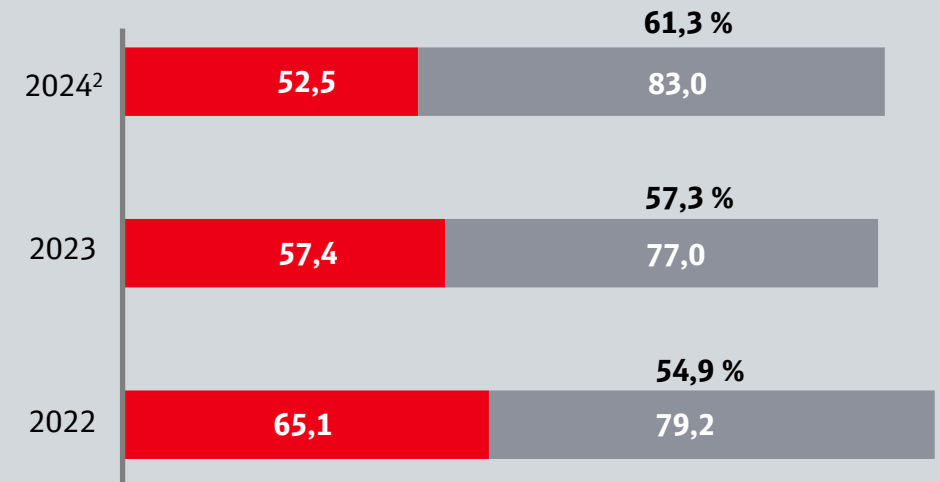


Schienengüterverkehr (SGV) Deutschland

- Konzernexterne Bahnen konnten 2024 die Verkehrsleistung um 7,8 % steigern und den Marktanteil auf 61,3 % ausbauen. 2023 lag dieser bei 57,3 %.
- DB Cargo musste bei deutlich rückläufiger Verkehrsleistung (-8,5 %)¹ Marktanteile abgeben. Neben Konjunktur und baubedingten Einschränkungen belasteten Streiks die Verkehrsleistungsentwicklung. DB Cargo befindet sich in einem Transformations- und Umstrukturierungsprozess mit dem Ziel, bis Ende 2026 profitabel zu sein. Um die Wirtschaftlichkeit zu verbessern, werden auch unrentable Verkehre eingestellt.
- **Branche: Rahmenbedingungen für SGV müssen auf Stärkung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtet werden:**
 - *Betriebskostenförderung Einzelwagenverkehr:* Die 2024 eingeführte und bis 2029 befristete Förderung muss nach Evaluierung effizienter und effektiver aufgestellt werden. Neben einer bedarfsgerechten Dotierung muss sichergestellt werden, dass Fördermittel vollständig und marktadäquat ausgekehrt werden.
 - *Trassenpreisförderung:* Um die stark steigenden Trassenpreise im SGV (2025: +16,2 %) zu kompensieren, sind 350 Mio. Euro p.a. erforderlich, bis eine Entlastung durch die im Koalitionsvertrag² angekündigte Reform der Trassenpreisregulierung greift. Zum Reformbedarf gehört u. a. eine faire Verteilung der Kosten auf die Verkehrsarten.

Leistungsentwicklung der Güterbahnen¹

(Verkehrsleistung in Milliarden Tonnenkilometern)



■ Deutsche Bahn
■ Wettbewerber
% Marktanteil Wettbewerber in Prozent

1 Nach Hauptfrachtführerschaft; bei Einbezug der Verkehrsleistungen als Unterfrachtführer im Auftrag anderer Bahnen abweichende Werte
2 Schätzung

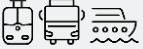
Quellen: Destatis, DB

1 Nach Hauptfrachtführerschaft; bei Einbezug der Verkehrsleistungen als Unterfrachtführer im Auftrag anderer Bahnen abweichende Werte

2 Koalitionsvertrag 21. Legislaturperiode (2025 bis 2029)

Schwache Konjunktur und geringere Transportnachfrage in Europa



Güterverkehr 

Schienengüterverkehr Europa

- Die wirtschaftliche Entwicklung blieb in Europa auch 2024 schwach¹:
 - Wirtschaftsleistung (BIP Euro-Raum): +0,8 % (2023: +0,6 %)
 - Industrieproduktion (EU): -2,5 % (2023: - 1,4 %)
 - Güterhandel (Euro-Raum): -1,0 % (2023: - 2,8 %)
- Im Vergleich zum Vorjahr verlangsamte sich 2024 der Rückgang der Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr² deutlich (2024: -0,9 %; 2023: -7,8 %). Das schwache konjunkturelle Marktumfeld und hohe Kosten dämpften die Nachfrage nach Schienentransporten.
- 2025 sind die Rahmenbedingungen wie hohe Faktorkosten und geopolitische Unsicherheiten weiterhin schwierig. Daher ist eine erneut sinkende Schienengüterverkehrsleistung in Europa zu erwarten (-1,2 %).



1 Quelle: Oxford Economics (Datenstand Juni 2025)
2 EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich

Europäische Bahnen überwiegend mit Verkehrsleistungsverlusten



Güterverkehr

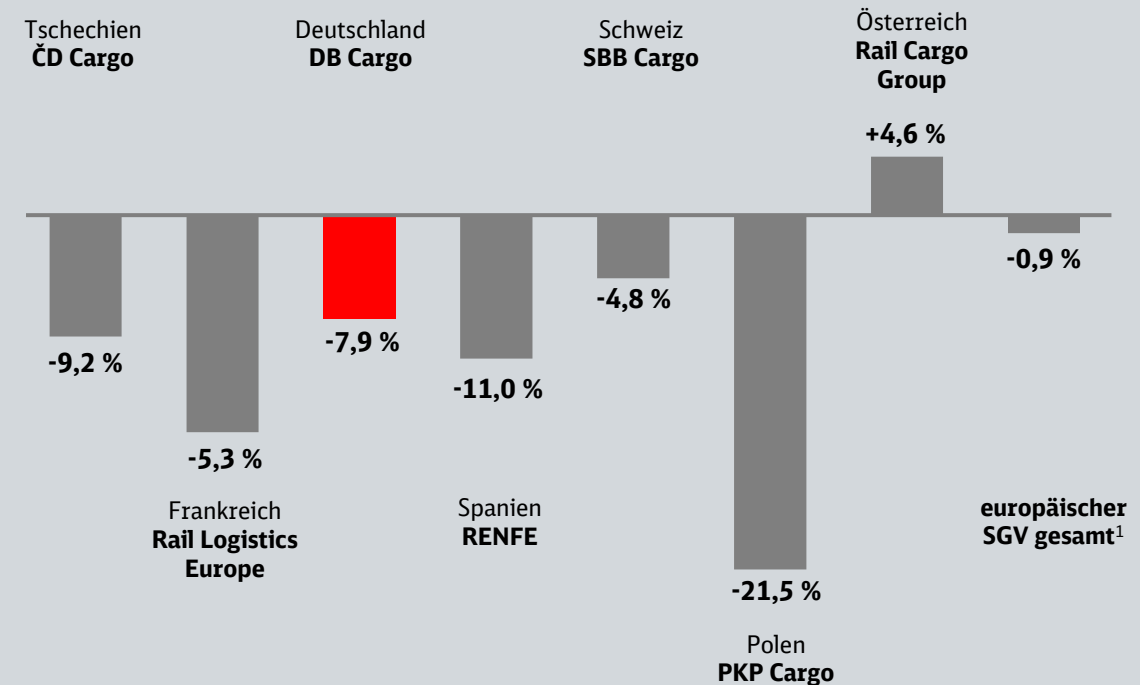


Schienengüterverkehr Europa

- Die sinkende Transportnachfrage in Europa hat die Bahnen 2024 unterschiedlich stark getroffen:
 - Die polnische PKP Cargo musste das zweite Jahr in Folge zweistellige Verlustraten verzeichnen (2024: -21,5%; 2023: -16,1 %). Das galt auch für die französische Rail Logistics Europe (2024: -5,3 %; 2023: -16,7 %) und die spanische RENFE (2024: -11,0 %; 2023: -20,2 %). Allerdings konnten diese Bahnen ihre Verluste im Vergleich zum Vorjahr verringern.
 - Einbußen hatten auch die tschechische ČD Cargo (2024: -9,2 %; 2023: -14,0 %) und die DB Cargo (2024: -7,9 %; 2023: -11,9 %). Sie fielen aber geringer aus als im Vorjahr.
 - Die schweizerische SBB vergrößerte ihr Minus gegenüber Vorjahr (2024: -4,8 %; 2023: -1,2 %). Der österreichischen Rail Cargo Group gelang ein Plus nach Verlusten im Vorjahr (2024: +4,6 %; 2023: -8,4 %).
- Die aktuelle Marktentwicklung verstärkt den Druck, Maßnahmen zur Effizienzsteigerung wie die digitale automatische Kupplung voranzubringen.

Entwicklung ausgewählter Bahnen in Europa 2024

(Basis: Verkehrsleistung, Veränderung gegenüber Vorjahr)



¹ Schätzung DB

Quellen: Eurostat, UIC, Unternehmen

04 Personenverkehr

- 04 Gesamtmarkt Deutschland
- 06 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 07 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

11 Güterverkehr

- 11 Gesamtmarkt Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Deutschland
- 14 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Trendwende in der Infrastruktur schaffen
- 20 Schieneninfrastruktur Europa

21 Klimaschutz

- 21 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz
- 22 Auf dem Weg zur klimaneutralen DB

24 Leistungsdaten seit 2020 im Überblick

Anteil konzernexterner Bahnen an gesamter Betriebsleistung auf dem DB-Netz 2024 erstmals über 40 %



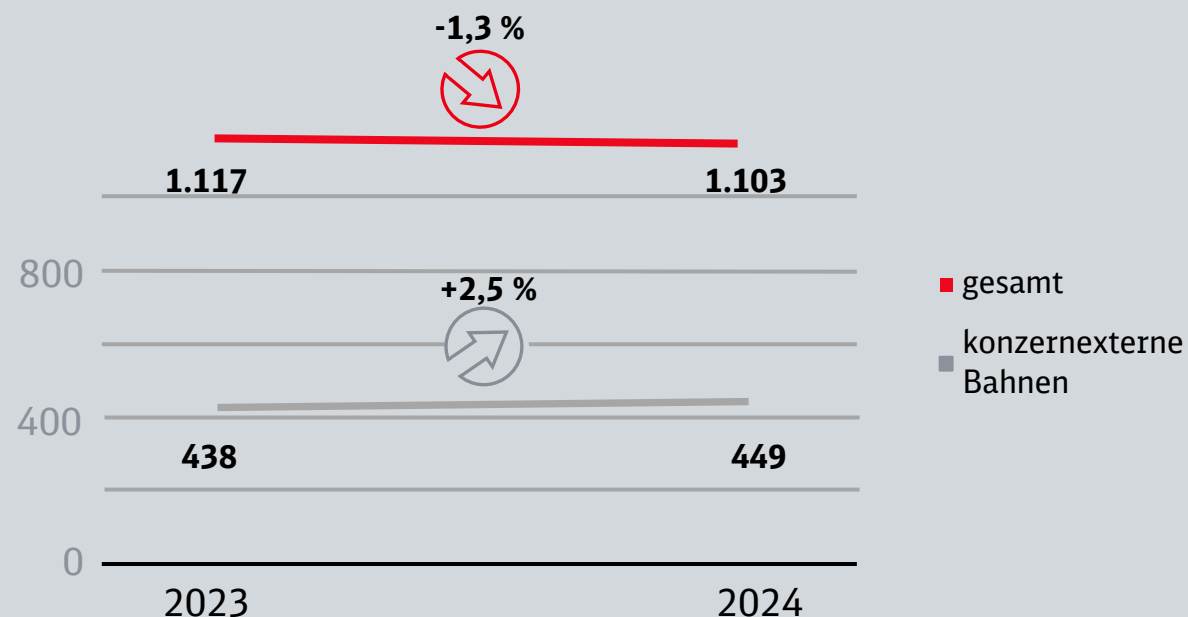
Infrastruktur 

Nutzung des DB-Schienennetzes

- 460 Infrastrukturkunden¹ erbrachten 2024 eine Betriebsleistung von 1.103 Millionen Trassenkilometern (Mio. Trkm) auf dem Netz der DB (-1,3 % ggü. 2023).
- Konzernexterne Bahnen steigerten die Betriebsleistung um 2,5 % auf rund 449 Mio. Trkm. Ihr Anteil an der gesamten Betriebsleistung stieg auf 40,7 % (2023: 39,2 %).
- Die Betriebsleistung der konzerninternen Bahnen fiel um -3,8 % auf rund 654 Mio. Trkm.
- Die Trassennachfrage stieg im SPNV und sank konjunkturbedingt im SGV.
- Die Betriebsleistungsentwicklung war zudem von Sondereffekten beeinflusst (Streiks, Unwetter, baubedingte Einschränkungen).
- Im 1. Halbjahr 2025 stieg die gesamte Betriebsleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,1 % auf 554 Mio. Trkm. Die Trassennachfrage legte im Personenverkehr zu und nahm im Güterverkehr abermals ab. Der Marktanteil konzernexterner Bahnen erreichte 41,0 %.

Betriebsleistung auf dem Netz der DB

(Millionen Trassenkilometer)



Quelle: DB

¹ Inklusive Bahnen, die z. B. Baustellen versorgen oder Mess- und Inspektionsfahrten durchführen

Starke Steigerung der Schieneninfrastrukturinvestitionen in Deutschland



Infrastruktur 

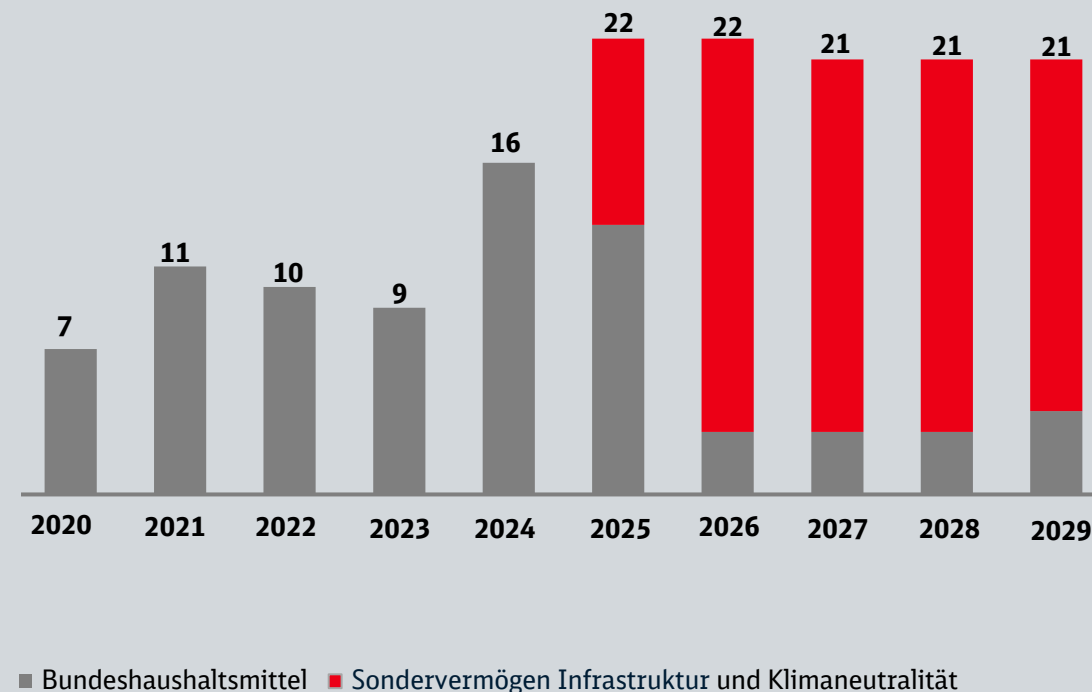
Trendwende in der Infrastruktur schaffen (1/2)

- 2024 stiegen die staatlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Deutschland auf 198 Euro pro Kopf (+74 %).¹ Dennoch lag Deutschland hinter Ländern wie Großbritannien (221 Euro), Schweden (259 Euro), Norwegen (294 Euro), Österreich (352 Euro), der Schweiz (480 Euro) oder Luxemburg (587 Euro).
- In der Legislaturperiode 2025 bis 2029 sieht der Bund 166 Mrd. Euro für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vor, 60 % mehr als im vorherigen Fünfjahreszeitraum (2020 bis 2024). Um den Sanierungsstau abzubauen, gilt das Prinzip „Erhalt vor Neubau“.
- In die Bundesschienenwege sollen im Zeitraum von 2025 bis 2029 rund 107 Mrd. Euro fließen. Davon sollen rund 81 Mrd. Euro aus dem neu einzurichtenden Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität finanziert werden.
- Die DB sieht damit eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um die Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur in den nächsten Jahren weiter voranzutreiben. Zentrale Maßnahmen sind die Sanierung von Korridoren im hochbelasteten Netz, die Modernisierung des Flächennetzes, die Erneuerung von Stellwerken, die gezielte Digitalisierung und die Entwicklung von Zukunftsbahnhöfen. Auch laufende Aus- und Neubaumaßnahmen sollen weiterverfolgt werden.

¹ Allianz pro Schiene

Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur 2020 bis 2029

(in Milliarden Euro)



Quellen: Bundeshaushalt, Finanzplan des Bundes

Größere Planungssicherheit für Branche durch Verstetigung von Investitionen und strategische Steuerung des Bundes notwendig



Infrastruktur 

Trendwende in der Infrastruktur schaffen (2/2)

Mit einer neuen **strategischen Steuerung** durch den Bund könnten Infrastrukturplanung und -finanzierung sinnvoll und effizient verknüpft werden:

- Der Bund formuliert eine **Leitstrategie** für die Infrastrukturentwicklung auf Basis des Deutschlandtakts, definiert als wesentliche Etappe ein **Zielnetz 2035** und gibt mit dem **Infraplan** konkrete Ziele und Maßnahmen für die nächsten 5 Jahre vor. Die Instrumente sind umfassend auf Bestanderhalt und Kapazitätserweiterung ausgerichtet.
- Der **Bund steuert** die Infrastruktur über seine Eigentümerstellung und **über den Infraplan sowie die hierzu passfähigen Finanzierungsvereinbarungen** (Bestand, Neu-/Ausbau). Die neue Leistungsvereinbarung LV InfraGO beinhaltet Erhalt, Modernisierung und Digitalisierung des Bestandsnetzes.
- Die **Finanzierung** soll bedarfsgerecht und verlässlich erfolgen:
 - Bundesmittel für die Schiene entsprechen dem Bedarf, der sich aus dem Infraplan ergibt. Die Finanzierungsquellen werden verknüpft (Regelhaushalt, Sondervermögen Infrastruktur, Klima- und Transformationsfonds).
 - Die mehrjährige Planbarkeit der Finanzierung soll gestärkt werden – laut Koalitionsvertrag durch Einrichtung eines Eisenbahninfrastrukturfonds.



Infrastruktur 

Schieneinfrastruktur Europa

Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften CER:

- Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sind entscheidend, um Europas Potenzial ausschöpfen zu können. Es gibt Nachholbedarf: Seit den 2000er Jahren stagnieren die öffentlichen Infrastrukturinvestitionen im Verhältnis zum BIP – dies gefährdet langfristige Produktivität und Wohlstand Europas.
- Eisenbahninfrastruktur hat strategische Bedeutung für die europäische Integration, Wettbewerbsfähigkeit, Dekarbonisierung, Sicherheit und Verteidigung. Notwendige Schritte sind:
 - Einheitlichen europäischen Eisenbahnraum schaffen, Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V) modernisieren und ausbauen
 - Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) nutzen, um Ausbau, Modernisierung und Digitalisierung der Schiene voranzubringen; eisenbahnbezogene Projekte im MFR priorisieren, gezieltes Programm für grenzüberschreitende Infrastrukturabschnitte auflegen
 - Ausreichende Mittel im MFR für Digitalisierung von Infrastruktur, Fahrzeugen und Betrieb bereitstellen; Digitalisierung (Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem, digitale automatische Kupplung, digitales Kapazitätsmanagement) ist entscheidend für mehr Produktivität und Interoperabilität
 - EU-Eisenbahninfrastrukturfonds könnte MFR ergänzen (Einnahmen z. B. aus Emissionshandel (EU-ETS))

Laying Tracks for Growth: European Railway Infrastructure as Strategic Investment¹



¹ Essay der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER), Februar 2025

04 Personenverkehr

- 04 Gesamtmarkt Deutschland
- 06 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 07 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

11 Güterverkehr

- 11 Gesamtmarkt Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Deutschland
- 14 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Trendwende in der Infrastruktur schaffen
- 20 Schieneninfrastruktur Europa

22 Klimaschutz

- 22 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz
- 23 Auf dem Weg zur klimaneutralen DB

24 Leistungsdaten seit 2020 im Überblick

Verkehrsverlagerung auf die Schiene - wesentlicher Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele in Deutschland und Europa



Klimaschutz

Beitrag der Schiene zum Klimaschutz

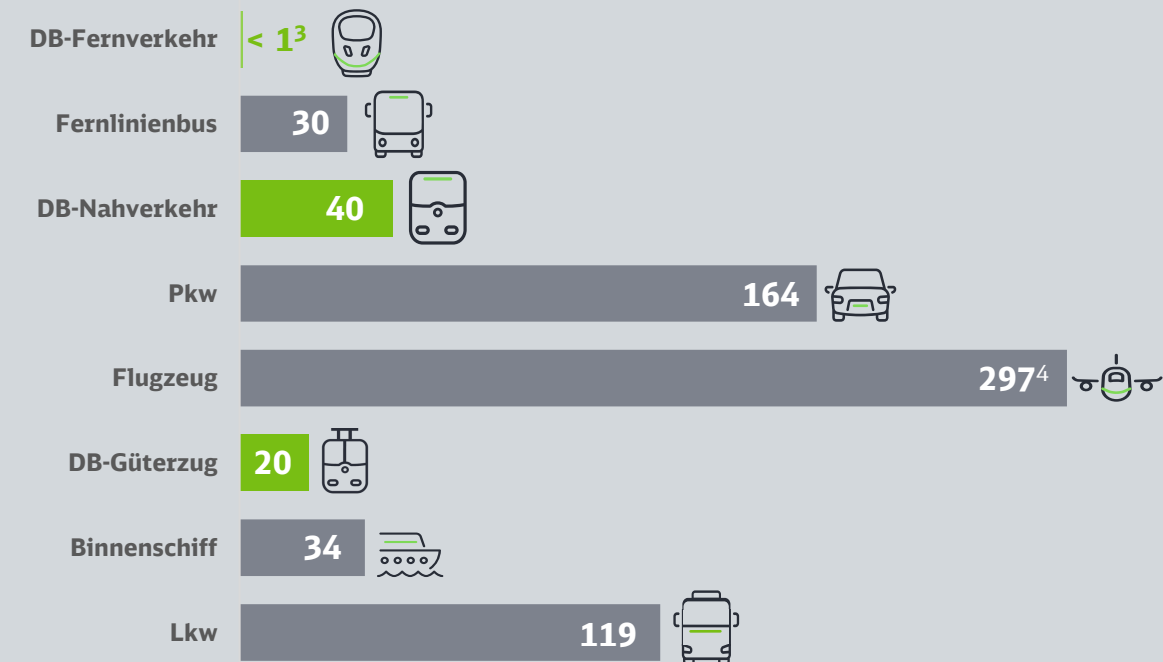
- Der Verkehr hat eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele. Die Schiene hat klare Vorteile ggü. anderen motorisierten Verkehrsmitteln: geringe Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen), hohe Flächeneffizienz und hohe Energieeffizienz (reibungssarmes Rad-Schiene-System).
- Verlagerung ist ein zentraler Hebel für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Die THG-Reduzierung in Deutschland ist bislang unzureichend.
 - THG-Emissionen¹ Verkehr 2024: rd. 143 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente (-1,4 % ggü. 2023); Wert liegt 18 Mio. t CO₂-Äq. über Vorgabe des Klimaschutzgesetzes; Sektor verfehlt auch kumulierte Jahresemissionsmengen zwischen 2021 und 2030 um 169 Mio. t CO₂-Äq.
 - Deutschland droht wegen unzureichender Fortschritte bei Verkehr und Gebäuden die Vorgaben der EU-Klimaschutzverordnung zu verfehlen²; voraussichtliche Lücke 2021 bis 2030: 226 Mio. t CO₂-Äq.
- Klimaschutzziele bleiben ambitioniert:
 - Deutschland: THG-Emissionen sollen bis 2030 um 65 %, bis 2040 um 88 % gesenkt werden (ggü. 1990); bis 2045: Klimaneutralität.
 - EU: bis 2030 minus 55 % THG-Emissionen, bis 2050: Klimaneutralität; neues Zwischenziel 2040: THG-Minderung um 90 % ggü. 1990 (Vorschlag EU-Kommission aus Juli 2025).

1 Daten: Umweltbundesamt

2 Nach EU-Lastenteilungsverordnung (Effort Sharing Regulation) müssen Mitgliedstaaten Emissionen in bestimmten Bereichen senken, die nicht unter den EU-Emissionshandel fallen.

Klimafreundliche Schiene

(Treibhausgasemissionen [CO₂e¹] in Gramm pro Person/Tonne und Kilometer in Deutschland²)



Quelle: UBA 2025 (TREMOD 6.61c [2/2025, Bezugsjahr 2023], Schiene: DB AG (Bezugsjahr 2024))

1 CO₂e Summe der Treibhausgase Kohlendioxid, Methan, Lachgas; Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger sind berücksichtigt 2 Werte gerundet 3 inklusive nicht elektrifizierter Fahrten (< 2%) 4 unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs

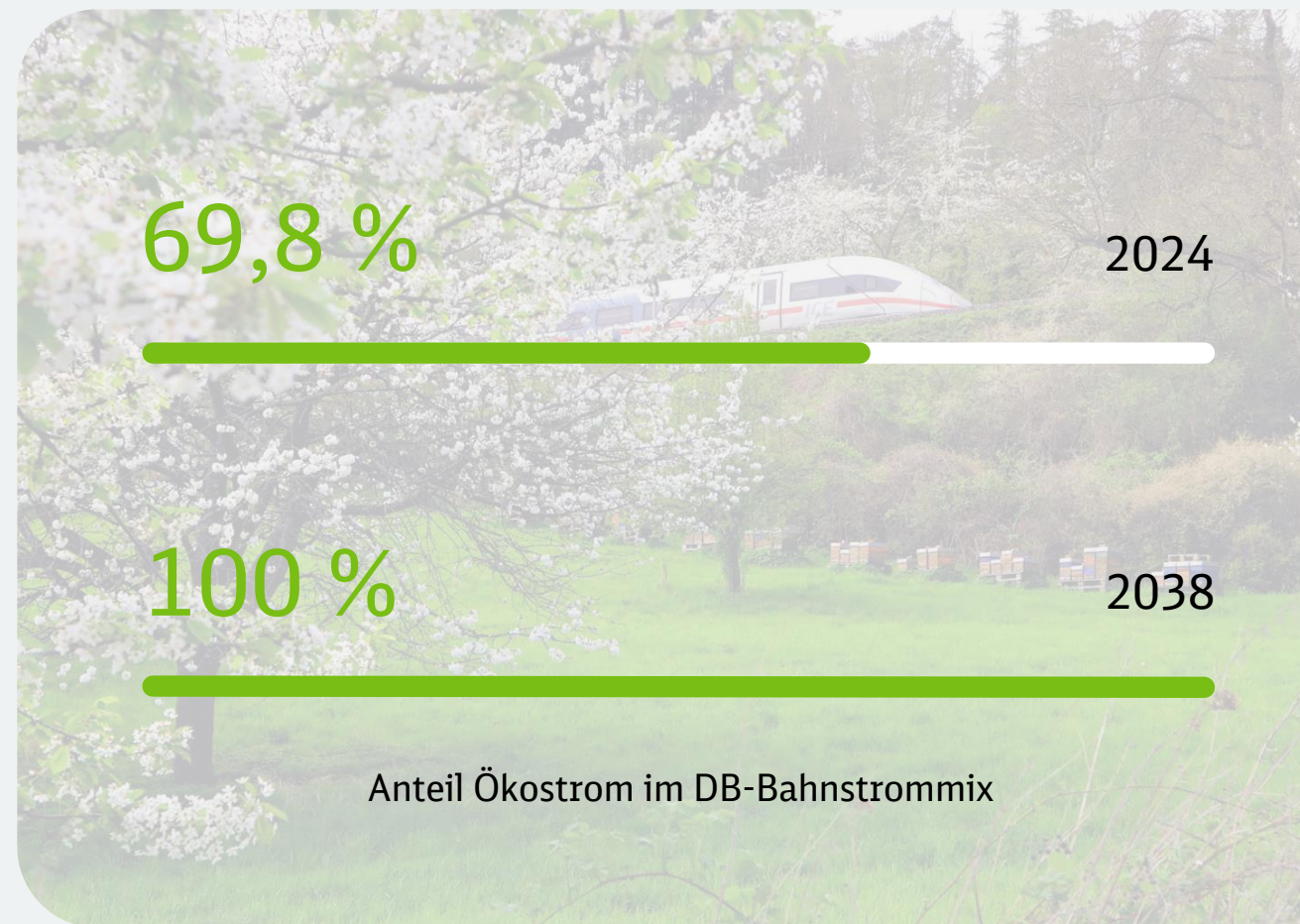
Fortschritte der DB auf dem Weg zur Klimaneutralität



Klimaschutz

Auf dem Weg zur klimaneutralen DB

- Zentrale Hebel zur Zielerreichung der DB-Klimaneutralität bis 2040:
 - Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien
 - Ausstieg aus dem Diesel und Elektrifizierung
 - Steigerung der Energieeffizienz
 - Einsatz emissionsreduzierter Baustoffe
- Etappenziele für Deutschland (Auszug):
 - 100 % Ökostrom ab 2025 für alle durch DB Energie versorgten DB-Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland
 - 80 % Ökostrom im DB-Bahnstrommix bis 2030, 100 % Ökostrom im DB-Bahnstrommix bis 2038 (Stand 2024: 69,8 %)
 - Schon heute sind Reisende in den Fernverkehrszügen der DB in Deutschland mit 100 % Ökostrom unterwegs
 - Weitere Elektrifizierung DB-Schienennetz: Quote lag 2024 insgesamt bei 62,3 % und im Hochleistungsnetz bei 99,1 %; bereits heute werden mehr als 90 % aller Verkehrsleistungen auf den Bundesschienenwegen elektrisch erbracht



04 Personenverkehr

- 04 Gesamtmarkt Deutschland
- 06 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 07 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

11 Güterverkehr

- 11 Gesamtmarkt Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Deutschland
- 14 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Trendwende in der Infrastruktur schaffen
- 20 Schieneninfrastruktur Europa

22 Klimaschutz

- 22 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz
- 23 Auf dem Weg zur klimaneutralen DB

25 Leistungsdaten seit 2020 im Überblick

Leistungsdaten seit 2020 im Überblick



Personenverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Personenkilometern

	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
Schienenpersonenverkehr	58,8	57,6	94,3	104,2	109,9 (S)
öffentlicher Straßenpersonenverkehr	44,5	44,4	57,5	61,3	64,5(S)
motorisierter Individualverkehr	798,7	835,9	865,5	877,2	890,2 (S)
Luftverkehr innerdeutsch	2,6	2,1	4,1	4,9	5,1
Gesamtmarkt	904,6	940,0	1.021,3	1.047,6	1.069,7 (S)

1 Daten vorläufig, Schätzung (S)

Quellen: Destatis, DB

Leistungsdaten seit 2020 im Überblick



Güterverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Tonnenkilometern

	2020	2021	2022	2023	2024 ¹
Schienengüterverkehr	128,0	141,0	144,3	134,4	135,5 (S)
Straßengüterverkehr	487,4	505,7	503,1	480,7	476,7 (S)
Binnenschiff	46,3	48,2	44,1	41,5	43,4
Rohrfernleitungen	16,7	15,7	17,7	17,3	18,4
Gesamtmarkt	678,4	710,6	709,2	673,9	674,0 (S)

1 Daten vorläufig, Schätzung (S)

Quellen: Destatis, DB

Leistungsdaten seit 2020 im Überblick



Infrastruktur

Betriebsleistung Deutschland in Millionen Trassenkilometern	2020	2021	2022	2023	2024
auf dem Netz der DB	1.066	1.109	1.133	1.117	1.103
davon konzernexterne Kunden	385	414	420	438	449

Quelle: DB

Impressum

Deutsche Bahn AG
Wirtschaft, Politik
und Regulierung
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: Oktober 2025

Bildnachweise

Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben (Titel)
Deutsche Bahn AG / Frank Barteld (S. 6)
Deutsche Bahn AG / Tobias Holzer (S. 9)
Deutsche Bahn AG / Daniel Korbach (S. 14)
Deutsche Bahn AG / Michael Neuhaus (S. 19)
Deutsche Bahn AG / Dominic Dupont (S. 20)
Deutsche Bahn AG / Wolfgang Klee (S. 23)