

2017

Wettbewerbskennzahlen



Liebe Leserinnen und Leser,

die gute Konjunktur bescherte den Verkehrsmärkten in Deutschland und Europa 2017 sowohl im Personen- wie im Güterverkehr ein erfolgreiches Jahr mit positiven Leistungskennzahlen. Im Personenverkehr in Deutschland wuchs die Schiene am schnellsten. Steigende Fahrgastzahlen im Nah- und Fernverkehr führten zu einem deutlichen Wachstum bei der Verkehrsleistung. Im Güterverkehrsmarkt hingegen profitierte nahezu ausschließlich der Straßengüterverkehr von der steigenden Nachfrage, während die

Leistung der Güterbahnen auf Vorjahresniveau blieb. Für das Schienennetz der DB bedeutete diese Entwicklung eine um 0,5 Prozent leicht gestiegene Betriebsleistung. Einen wesentlichen Anteil daran hatten erneut die zahlreichen Wettbewerber, die mittlerweile fest im Markt etabliert sind.

Für die kommenden Jahre sehen Prognosen eine weitere Zunahme des Verkehrs voraus. Um dieses Wachstum aufnehmen zu können und gleichzeitig einen substanziellen Beitrag zur Umweltentlastung und zum Klimaschutz zu leisten, investiert die DB mit Hochdruck in ein modernisiertes und digitalisiertes Schienennetz. In Kombination mit dem von der Bundesregierung angestrebten Schienenpakt wird so ein positives Wettbewerbsumfeld für die Schiene entstehen, die dann leistungsstark, energieeffizient und in hoher Qualität ihren Teil zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens beisteuern kann.

Herzlichst



03 Vorwort

04 Inhalt

06 Personenverkehr

- 06 Gesamtmarkt Deutschland
 - 10 Schienenpersonenfernverkehr
Deutschland
 - 12 Schienenpersonennahverkehr
Deutschland
 - 14 Europäischer
Schienenpersonenverkehr
-

16 Güterverkehr

- 16 Gesamtmarkt Deutschland
- 20 Schienengüterverkehr
Deutschland
- 22 Europäischer Schienen-
güterverkehr

24 Infrastruktur

- 24 Nutzung des Schienennetzes
in Deutschland
 - 27 Modernisierung des deutschen
Schienennetzes
-

**32 Leistungsdaten seit 2012
im Überblick**

- 32 Personenverkehr
- 33 Güterverkehr
- 34 Infrastruktur



Gesamtmarkt Deutschland 2017

Steigende Beschäftigung und höhere verfügbare Einkommen stützen die Nachfrage im deutschen Personenverkehr. Die Verkehrsträger entwickeln sich mit unterschiedlicher Dynamik.

■ **Wachstum hält an:** 2017 steigt die Verkehrsleistung im deutschen Personenverkehrsmarkt um 1,0 Prozent. Steigende Kraftstoffpreise und anziehende Inflation bremsen die Entwicklung.

■ **Schiene wächst am schnellsten:** Mit einem Plus von 1,7 Prozent erreicht die Schiene die höchste

Wachstumsrate bei der Verkehrsleistung. Der motorisierte Individualverkehr legt um 1,0 Prozent zu, der öffentliche Straßenpersonenverkehr stagniert. Eine rückläufige Entwicklung verzeichnet der Luftverkehr (-0,4 Prozent).

■ **Straße mit höherem Marktanteil:** Der motorisierte Individual-

verkehr steigert seinen Anteil am Modal Split um 0,1 Prozentpunkte auf 84,4 Prozent. Der öffentliche Straßenpersonenverkehr verliert 0,1 Prozentpunkte und kommt auf 6,3 Prozent. Die Modal Split-Anteile der Schiene (8,4 Prozent) und des Luftverkehrs (0,9 Prozent) bleiben unverändert.

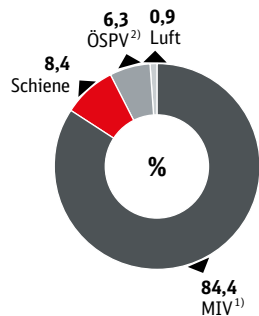
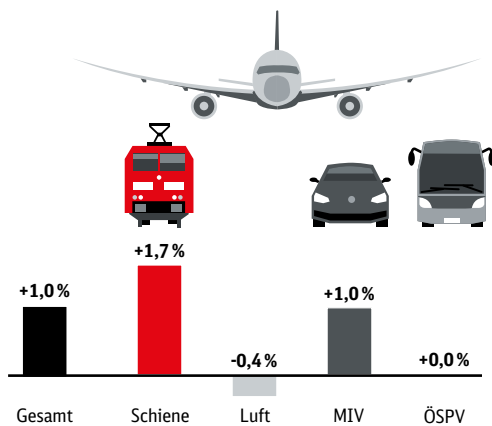
Verkehrsleistung Deutschland (in Milliarden Personenkilometern)	2016	2017
Motorisierter Individualverkehr	965,5	975,2
Schienenpersonenverkehr	95,9	97,5
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	72,9	72,9
Luftverkehr (innerdeutsch)	10,4	10,4
Gesamt	1.144,7	1.156,0

■ **Buslinienfernverkehr rückläufig:** Erstmals seit der Marktliberalisierung sinkt 2017 die Zahl der Fernbusnutzer um 0,8 Prozent auf 22,8 Millionen. Die Verkehrsleistung nimmt um 4,8 Prozent ab.

■ **FlixBus bleibt Marktführer:** 2017 geht die Deutsche Touring in Insolvenz, und FlixBus übernimmt die Fernbustochter "Hellö" der Österreichischen Bundesbahnen. Diese war 2016 in den deutschen Markt eingestiegen. Der Marktanteil von FlixBus liegt über 90 Prozent.

■ **Trend setzt sich fort:** Die Verkehrsleistung wird 2018 voraussichtlich um weitere 1,2 Prozent zulegen und sich ab 2019 etwas schwächer entwickeln. Für die Schiene prognostiziert das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine weiterhin überdurchschnittliche Entwicklung. Diese wird insbesondere vom Fernverkehr getragen.

Marktentwicklung im Personenverkehr:
Wachstum gegenüber Vorjahr und
Modal Split 2017 (Basis Verkehrsleistung)



¹⁾ Motorisierter Individualverkehr
²⁾ Öffentlicher Straßenpersonenverkehr



Schienenpersonenfernverkehr Deutschland 2017

■ **Fernzüge bestehen im Wettbewerb:** 2017 behauptet sich der eigenwirtschaftlich zu erbringende Schienenfernverkehr im intensiven Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern. Schienenangebot und -nachfrage steigen.

■ **Neue Konkurrenz auf der Schiene:** Im Fernverkehr bringt Locomore eine neue Verbindung zwischen Stuttgart und Berlin an den Markt. Nach der Insolvenz übernimmt das Bahnunternehmen Leo Express die Gesellschaft. Den Vertrieb übernimmt FlixTrain. Seit März 2018 bietet FlixTrain zudem die Strecke Köln–Hamburg an. Den Betrieb verantwortet die Bahn-Touristik-Express (BTE).

■ **Erfolg durch Digitalisierung:** Mit FlixTrain weitet FlixMobility das Fernverkehrsangebot von der Straße (FlixBus) auf die Schiene aus. Das Unternehmen sieht die

Basis des Erfolgs in der Digitalisierung traditioneller Verkehrsmittel. Der Betrieb wird jeweils von Kooperationspartnern geleistet.

■ **Mehr Fahrgäste steigern Auslastung bei DB Fernverkehr:** Die Anzahl der Fahrgäste in den ICE-, IC- und EC-Zügen der DB legt 2017 um 2,3 Prozent auf 142,2 Millionen zu. Die durchschnittliche Auslastung der Züge steigt auf 55,5 Prozent (2016: 52,9 Prozent). Die Verkehrsleistung von DB Fernverkehr wächst um 2,6 Prozent.

■ **Angebotsausbau generiert Nachfrage:** Auf der neu eröffneten Schnellfahrstrecke Berlin–München verdoppelt sich die Zahl der Reisenden. In den ersten 100 Tagen nach dem Start im Dezember 2017 sind mehr als eine Million Fahrgäste zwischen den beiden Städten unterwegs.



■ **Zug ist Alternative zum Flugzeug:** Heute schon nutzen 40 Prozent der Reisenden zwischen Berlin und München den Zug. Die Züge von DB Fernverkehr sind somit beliebter als das Fliegen (35 Prozent), Autofahren (20 Prozent) und Busfahren (5 Prozent).

■ **Mehr Kapazität zum Fahrplanwechsel 2018:** DB Fernverkehr setzt ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 zwei weitere ICE-Sprinter zwischen Berlin und

München ein und bringt die neueste Zuggeneration, den ICE 4, in den Markt. So schafft die DB 3.000 weitere Sitzplätze am Tag.

■ **Klimaschutz im Fokus:** DB Fernverkehr hat 2017 rund 75 Prozent der Fahrten mit erneuerbaren Energien durchgeführt – ab 2018 sind es 100 Prozent. Neue Fahrzeuge steigern die Energieeffizienz. So verbraucht der ICE 4 pro Sitzplatz rund 22 Prozent weniger Energie als ein vergleichbarer ICE 1.



Schienerpersonennahverkehr Deutschland 2017

- **Deutscher Markt bleibt attraktiv:** Der deutsche Markt für Schienenpersonennahverkehr wird in den nächsten Jahren weiter wachsen und bleibt einer der interessantesten in Europa. Eine steigende Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln schafft Stabilität. Zahlreiche Wettbewerber sind im Markt etabliert.
- **Wettbewerber steigern Marktanteil:** Die Wettbewerber von

DB Regio bauen 2017 ihren Marktanteil an der im Schienenpersonennahverkehr erbrachten Zugleistung moderat auf 33,2 Prozent aus (2016: 32,9 Prozent).

- **DB Regio befördert mehr Fahrgäste:** Das Unternehmen hat sich erfolgreich im Markt behauptet und die Zahl der Fahrgäste um 2,7 Prozent gesteigert. Ziel bleibt es, bestehende Netze zu verteidigen und neue zu gewinnen.

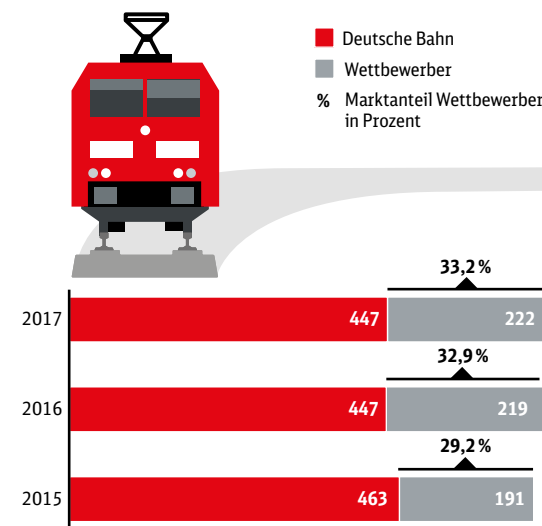
- **24 Vergabeverfahren:** 2017 schließen die Bestellerorganisationen 24 Vergaben ab. Die Vergaben umfassen ein Volumen von rund 75 Millionen Zugkilometern pro Jahr. DB Regio konnte 14 Verfahren für sich entscheiden. Diese umfassen rund 55,5 Millionen Zugkilometer pro Jahr.

- **Auch Teilleistungen werden vergeben:** In der Vergangenheit haben Aufgabenträger in der Regel integrierte Angebote aus Fahrzeugbeschaffung und -finanzierung, Flottenmanagement, Betrieb, Instandhaltung und Vertrieb nachgefragt. Zunehmend werden auch Teilleistungen bis hin zum reinen Betrieb von Fahrzeugen ausgeschrieben.

- **DB Regio will Marktführer bleiben:** Erfolgsfaktoren sind wettbewerbsfähige Kosten, Wachstum im Marktsegment In-

standhaltung und Innovationen. Beispiele sind die Sitzplatzreservierung im Nahverkehr und der Ausbau von WLAN in Kooperation mit den Aufgabenträgern.

Bestellte Zugleistung im Regionalverkehr
(in Millionen Zugkilometern)



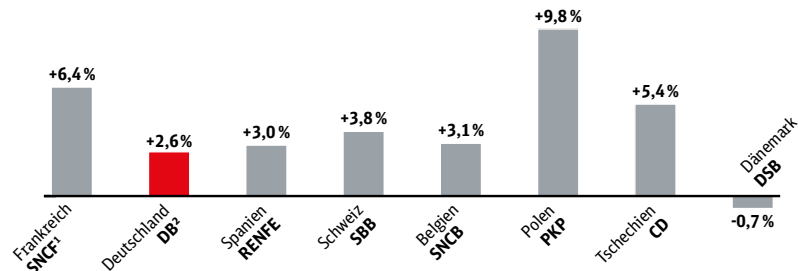
Europäischer Schienenpersonenverkehr 2017

- **Positives Umfeld für europäische Verkehrsmärkte:** Steigende Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Realeinkommen stützen 2017 die Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Die Schiene profitiert von anziehenden Kraftstoffpreisen.
- **Schiene mit deutlichem Plus:** Die Verkehrsleistung im europäischen Schienenpersonenverkehr wächst 2017 um 4,0 Prozent (2016: +1,5 Prozent).
- **Polen, Frankreich und Tschechien liegen vorne:** Die größten Zuwächse verzeichnen die polnische PKP (+9,8 Prozent) und die französische SNCF (+6,4 Prozent). Die tschechische CD kommt auf ein Plus von 5,4 Prozent.



Leistungsentwicklung Schienenpersonenverkehr in Europa 2017

(Basis Verkehrsleistung, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



¹⁾ Per 06/2017 ²⁾ Ohne Arriva, inkl. DB Bahn Italia

- **Hochgeschwindigkeitsverkehr ist Treiber:** Das Wachstum in Polen ist vor allem auf den prosperierenden Hochgeschwindigkeitsverkehr der PKP Intercity zurückzuführen. Die SNCF profitiert von der Eröffnung zweier neuer Hochgeschwindigkeitslinien.

- **Liberalisierung erschließt Marktpotenzial:** Der Marktöffnungsgrad in den nationalen Märkten für Schienenpersonenverkehr divergiert in Europa stark. Dabei lassen konsequente Schritte zur Marktliberalisierung überdurchschnittliche Leistungszuwächse erwarten. Finnland hat eine Marktöffnung für 2020 angekündigt.

Gesamtmarkt Deutschland 2017



Im Güterverkehr wächst der Markt vor allem wegen der zunehmenden Lkw-Transporte. Die Schiene liegt auf Vorjahresniveau.

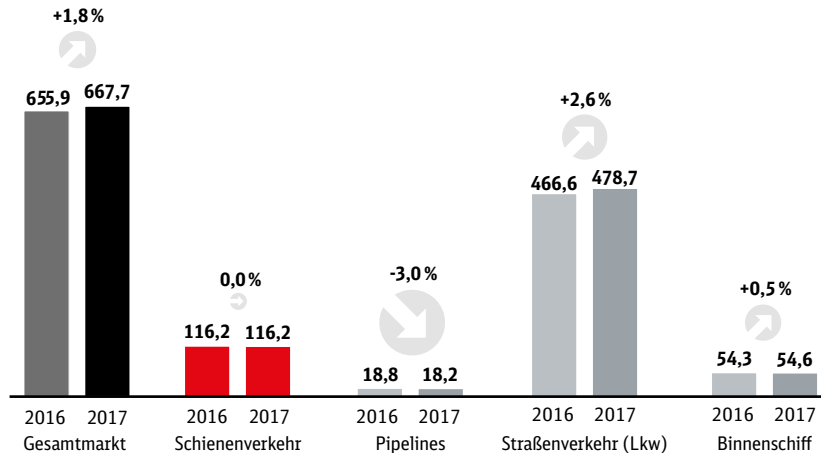
- **Gute Konjunktur lässt Güterverkehr wachsen:** Das mit 2,5 Prozent stärkste Wirtschaftswachstum seit sechs Jahren beschert dem deutschen Güterverkehrsmarkt 2017 wieder ein erfolgreiches Jahr.
- **Erfolgreicher Güterverkehr:** Infolge einer robusten Binnennachfrage und vor allem dem dynamischen Außenhandel gelingt sogar ein nochmal höheres Leistungswachstum als im Vorjahr. Die Transportleistung nimmt von 655,9 Milliarden Tonnenkilometern (2016) auf 667,7 Milliarden Tonnenkilometer zu und steigt damit um 1,8 Prozent (2016: +1,0 Prozent).

■ **Lkw-Transporte nehmen weiter zu:** Treiber dieser Entwicklung ist der Straßengüterverkehr. Die Lkw-Transporte wachen überdurchschnittlich um 2,6 Prozent. Im Ergebnis kann der Straßengüterverkehr im vierten Jahr in Folge seine Marktposition ausbauen und erreicht einen Anteil am Gesamtmarkt von 71,7 Prozent (2016: 71,1 Prozent).

■ **Leistung der Güterbahnen auf Vorjahresniveau:** Die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs bewegt sich mit 116,2 Milliarden Tonnenkilometern 2017 auf dem Niveau von 2016. Ihren Marktanteil kann die Schiene in einem wachsenden Gesamtmarkt so nicht halten, er fällt von 17,7 Prozent (2016) auf 17,4 Prozent (2017).

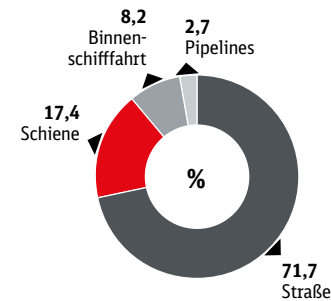
Entwicklung des Güterverkehrsmarkts in Deutschland

(Milliarden Tonnenkilometer, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



Modal Split

(Basis Verkehrsleistung)



■ Positive Aussichten für 2018:

Für das nächste Jahr trauen die Autoren einer für das Bundesamt für Güterverkehr erstellten Studie den Lkw- und Schienentransporten ein Leistungsplus von 1,6 Prozent (Straße) beziehungsweise 1,5 Prozent (Schiene) zu.

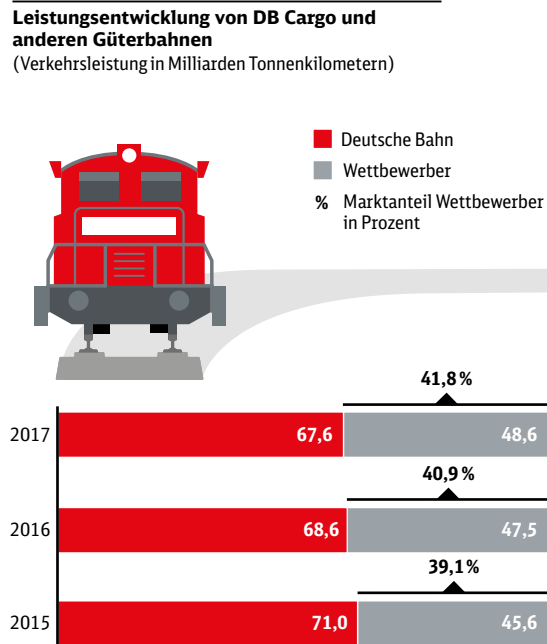
■ Prognose für Folgejahre schwächer:

Der Studie zufolge wird die Leistung beider Verkehrsträger danach zwar weiter wachsen, allerdings mit abnehmender Tendenz. Für den Zeitraum bis 2021 erwartet die Studie ein deutlich schwächeres Wachstum.

Schiengüterverkehr Deutschland 2017

■ **Herausforderndes Marktumfeld:** Der deutsche Schienengüterverkehr sieht sich 2017 zwei nachteiligen Entwicklungen gegenüber. Schienenauffine Massengüter wie Kohle, Mineralöl- und Chemierzeugnisse nehmen ab; Sondereffekte durch Stürme und die siebenwöchige Unterbrechung des europäischen Korridors zwischen Karlsruhe und Rastatt im Spätsommer verhindern bessere Ergebnisse.

■ **Stabiles Leistungsvolumen des Schienengüterverkehrs:** Die intramodale Tendenz der vergangenen Jahre setzt sich 2017 fort. Trotz eines abgeschwächten Wachstums im Vergleich zum Vorjahr steigern die Wettbewerber von DB Cargo ihre Leistung um 2,5 Prozent von 47,5 Milliarden Tonnenkilometern auf 48,6 Milliarden Tonnenkilometer und erreichen damit einen Marktanteil von 41,8 Prozent.



■ **Strategisch bedeutsam:** Für die Volkswirtschaft und das Klima bleibt der Schienengüterverkehr strategisch notwendig. Die Güterbahnen entlasten die Straße von Lkw-Transporten und haben eine bessere Umweltbilanz als Lkw.

■ **Gut für die Umwelt:** Der Schienengüterverkehr verbraucht nur ein Drittel der Energie vom Lkw und kann damit die politischen Klimaschutzziele stützen. Zur Halbierung der Lärmemissionen des Schienenverkehrs bis 2020 statten die Güterbahnen ihre Wagen mit leisen Bremsen aus. Zwei Drittel der Flotte von DB Cargo fährt 2017 bereits leise durch Deutschland (44.000 von 64.000 Wagen).

■ **Verbesserte Rahmenbedingungen in Aussicht:** Seine Stärken in Zukunft vermehrt ausspielen können, wenn die Vereinbarungen des 2017 zwischen dem Bundesverkehrsministerium und der Branche verabschiedeten

„Masterplan Schienengüterverkehr“ in die Umsetzung gehen.

■ **Kapazitätssteigerung und Entlastung:** Der Masterplan umfasst Maßnahmen, die die Infrastruktur leistungsfähiger machen, den Schienengüterverkehr zu Innovationen anreizen und ihn ordnungspolitisch entlasten etwa durch eine Absenkung der Trassenpreise. Ein wettbewerbsfähiger Schienengüterverkehr kann am Wachstum der Zukunft wieder stärker partizipieren.



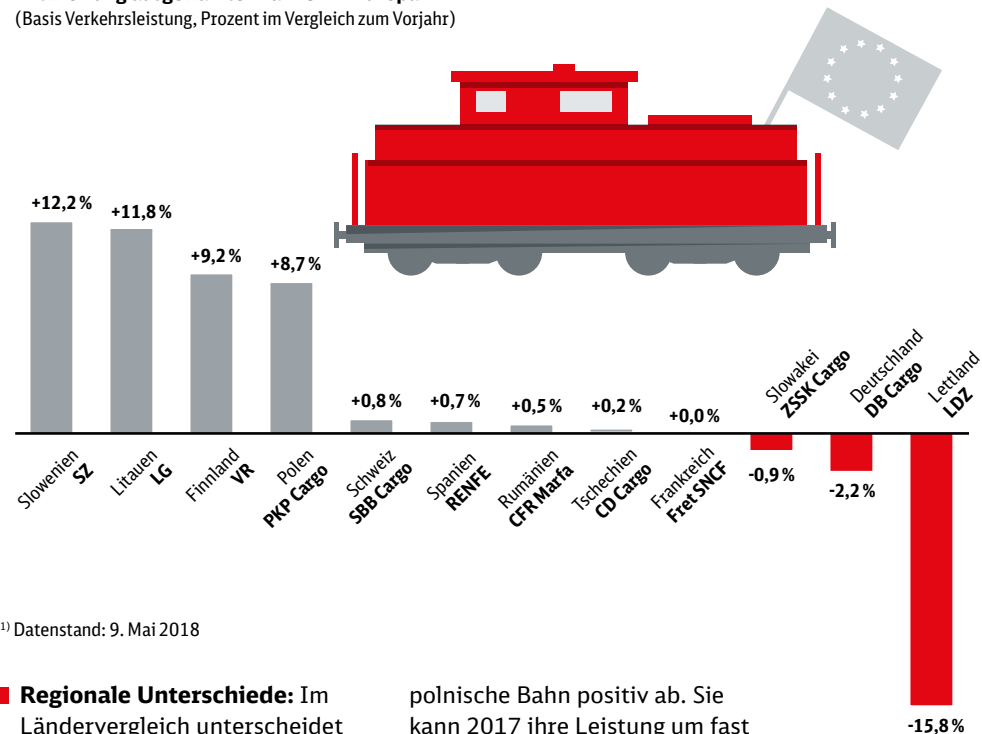


Europäischer Schienengüterverkehr 2017

■ **Europäischer Schienengüterverkehr wächst:** Die gute Konjunktur beschert den europäischen Güterbahnen 2017 eine steigende Transportnachfrage. Der europäische Gesamtmarkt für Schienengüterverkehr verzeichnet mit 3,0 Prozent plus bei der Verkehrsleistung sein stärkstes Wachstum seit 2011.

■ **Güterbahnen legen vielfach zu:** Viele Güterbahnen profitieren von den positiven Konjunkturimpulsen und steigern ihre Leistung entsprechend. Die Entwicklung ausgewählter Bahnen aus Europa verdeutlicht, dass die Mehrzahl von ihnen sich gegenüber dem Vorjahr verbessern kann.

Entwicklung ausgewählter Bahnen in Europa ¹⁾
(Basis Verkehrsleistung, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



¹⁾ Datenstand: 9. Mai 2018

■ **Regionale Unterschiede:** Im Ländervergleich unterscheidet sich die Entwicklung der Güterbahnen teilweise deutlich. Von den drei größten Güterbahnen DB Cargo, SNCF Fret und PKP Cargo schneidet nur die

polnische Bahn positiv ab. Sie kann 2017 ihre Leistung um fast neun Prozent steigern, wofür unter anderem die rasant steigenden China-Verkehre mit Europa verantwortlich sein dürften.

Nutzung des Schienennetzes in Deutschland 2017



Steigende Nachfrage und mehr Kunden kennzeichnen die Entwicklung auf dem Schienennetz. Dessen Modernisierung läuft auf Hochtouren.

■ **Mehr Verkehr auf dem Schienennetz:** Die Leistungsentwicklung auf den Schienenwegen der DB verläuft 2017 leicht positiv. Von 1.068 Millionen Trassenkilometern (2016) steigt die Betriebsleistung auf 1.073 Millionen Trassenkilometer (2017). Das entspricht einer Zunahme um 0,5 Prozent.

■ **Nachfrage weiter hoch:** Das Wachstum ist vor allem auf die höhere Nachfrage durch die Wettbewerber der DB-Unternehmen zurückzuführen. Ihre Betriebsleistung nimmt 2017 gegenüber dem Vorjahr

insgesamt um 2,9 Prozent zu und erreicht 331,3 Millionen Trassenkilometer (2016: 321,9 Millionen Trassenkilometer).

hoher Wert, der 14 Prozent über dem Vorjahr liegt, in dem 68.719 Verträge zustande kamen.

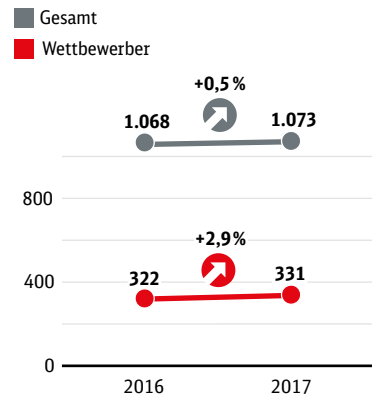
Kundenzahl nimmt nochmal zu:

Ein seit Jahren anhaltender Trend setzt sich 2017 fort: Die Zahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz steigt weiter auf 431 (2016: 421). Etwa die Hälfte davon bieten Güterverkehrsleistungen an, knapp ein Viertel der Unternehmen ist im Personenverkehr aktiv. Die übrigen Kunden versorgen zum Beispiel Baustellen oder führen Mess- und Inspektionsfahrten durch.

Herausforderung Netzfahrplan:

Für den Netzfahrplan 2017 hat DB Netz 78.378 Trassenverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen, ein sehr

Betriebsleistung der Wettbewerber
(Millionen Trassenkilometer)



Modernisierung des deutschen Schienennetzes

Bauaufkommen 2017 sehr hoch: Eine entscheidende Ursache für den starken Anstieg der Anzahl der Trassenverträge ist das laufende Infrastruktur-Modernisierungsprogramm. Es zieht einen enormen Zuwachs an Baumaßnahmen nach sich, die im Netzfahrplan zu berücksichtigen sind.

Mit 1.286 Maßnahmen liegt das Bauaufkommen 2017 um 79 Prozent höher als 2016 (719 Maßnahmen).

Baustellen langfristig planen und bündeln: Ein optimiertes Baustellenmanagement von DB Netz führt dazu, dass sich

Baustellen langfristig vorab in den Fahrplan integrieren lassen. Dies erreicht DB Netz vor allem, indem örtlich nah beieinander liegende Maßnahmen zeitlich in Korridoren gebündelt werden. Auf diese Weise kann ein großes Pensum unausweichlicher Modernisierungsmaßnahmen möglichst schnell durchgeführt werden.

■ **Modernisierungsprogramm anhaltend ambitioniert:** Entlastung im Hinblick auf das Baugeschehen ist noch nicht in Sicht. Hat die DB schon 2017 im Auftrag des Bundes insgesamt 7,5 Milliarden Euro investiert, um die vorhandene Infrastruktur zu modernisieren, aus- oder neu zu bauen, so fließen 2018 weitere 9,3 Milliarden Euro in die verschiedensten Maßnahmen.



Wichtige Baukorridore in 2018 mit bundesweiter Relevanz





■ **Perspektive Digitale Schiene Deutschland:** Mit dem Plan, das gesamte Schienennetz zu digitalisieren, zeichnet sich bereits das wegweisende Investitions- und Innovationsprojekt der Zukunft ab. Es umfasst die parallele Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik und der Stellwerke sowie die Einführung weiterer neuer Technologien.

verkehrs: Die digitale Schiene erlaubt eine dichtere Zugfolge und damit eine bessere Ausnutzung der Infrastruktur. So werden mehr Kapazitäten auf dem Schienennetz möglich. Gleichzeitig erhöht die digitale Schiene die Qualität und senkt die Kosten.

■ **Infrastruktur erhöht Wettbewerbsfähigkeit des Bahn-**



Digitale Schiene Deutschland



Personenverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Personenkilometern	2012	2013	2014	2015	2016	2017 ⁴⁾
Schiene	88,8	89,6	91,0	91,7	95,9	97,5
SPNV ¹⁾ gesamt	51,4	52,8	54,9	54,8	56,5	58,5
DB-Nahverkehr	43,4	43,7	43,7	42,7	40,9	42,0
andere Bahnen	8,1	9,4	11,4	12,3	15,6	16,5
ÖSPV ²⁾	68,9	69,8	71,3	72,6	72,9	72,9
MIV ³⁾	914,6	921,4	935,0	945,7	965,5	975,2
Luft, innerdeutsch	10,3	9,9	10,0	10,1	10,4	10,4
Gesamtmarkt	1.082,6	1.090,7	1.107,2	1.120,1	1.144,7	1.156,0

¹⁾ Schienenpersonennahverkehr ²⁾ Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr nach Territorialprinzip ³⁾ Motorisierter Individualverkehr

⁴⁾ Zahlen 2017 teilweise vorläufig



Güterverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Tonnenkilometern	2012	2013	2014	2015	2016 ⁵⁾	2017 ⁵⁾
Schiene	110,1	112,6	112,6	116,6	116,2	116,2
DB-Konzern	78,5	75,2	74,8	71,0	68,6	67,6
andere Bahnen	31,5	37,4	37,8	45,6	47,5	48,6
Straße	432,0	443,7	452,9	460,0	466,6	478,7
Binnenschifffahrt	58,5	60,1	59,1	55,3	54,3	55,5
Pipelines	16,2	18,2	17,5	17,7	18,8	18,2
Gesamtmarkt	616,8	634,5	642,1	649,6	655,9	667,7

⁵⁾ Zahlen für Straße und Gesamtmarkt (2017 auch Schiene) vorläufig



Infrastruktur

Betriebsleistung Deutschland in Millionen Trassenkilometern	2012	2013	2014	2015	2016	2017
auf dem Netz	1.039	1.035	1.044	1.054	1.068	1.073
davon konzern- externe Kunden	231	247	261	290	322	331

Weitere Informationen unter:

www.deutschebahn.com/de/konzern/verkehrspolitik/wettbewerb

Quellen zu den Grafiken auf den Seiten 7, 8, 13, 19, 20, 26, 29, 32-34: Destatis, DB; Quellen der Grafiken auf S. 14 und 23: UIC, Geschäftsberichte/Presseartikel.

Fotos: DB AG/Holger Peters, DB AG/Georg Wagner (2), DB AG/Volker Emersleben (2), DB AG/Axel Hartmann, DB AG/Frank Kniest, DB AG/Frank Barteldedt, DB AG/Uwe Miethe, DB AG/Michael Neuhaus (3), DB AG/Manuel Hollenbach, DB AG/Bartłomiej Banaszak, DG AG/Kai Michael Neuhold (4), DB AG/Bernd Honerkamp, DB AG/Claus Weber, DB AG/Andreas Varnhorn

Nach Redaktionsschluss hat das Statistische Bundesamt die Statistik für den Schienengüterverkehr in Deutschland im Jahr 2016 nach oben korrigiert. Ursache ist ein zum ersten Mal seit längerer Zeit im großen Umfang aktualisierter Berichtskreis, durch den weitere Güterbahnen erstmals erfasst werden. Dies hat den Effekt, dass der Marktanteil der Schiene am Modal Split höher und gleichzeitig der Marktanteil von DB Cargo niedriger liegen wird, als in diesem Bericht ausgewiesen.



GU9

www.blauer-engel.de/uz195

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel zertifiziert.

Impressum

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

Einzelangaben ohne Gewähr
Stand Mai 2018
[www.deutschebahn.com/de/
konzern/verkehrspolitik/wettbewerb](http://www.deutschebahn.com/de/konzern/verkehrspolitik/wettbewerb)