



2020/21

Wettbewerbskennzahlen



Liebe Leserinnen und Leser,

seit mittlerweile gut 20 Monaten wirkt sich die Corona-Pandemie stark auf die europäischen Verkehrsmärkte aus.

In Deutschland mussten 2020 alle Verkehrsträger Einbußen hinnehmen, wenn auch in unterschiedlichem Maße. Besonders stark traf es den Personenverkehr. Gegenüber dem Vorjahr ging die Verkehrsleistung insgesamt um 17 Prozent zurück. Der öffentliche Personenverkehr verlor deutlich stärker als der Individualverkehr.

2021 wird wieder mehr gependelt und gereist, und die Nachfrage zieht an – auch dank der Fortschritte bei der Bekämpfung der Pandemie. Voraussichtlich 2023 können wir eine Verkehrsleistung im deutschen Schienenpersonenverkehr auf dem Vorkrisenniveau

erwarten. Schneller kehrt der Schienengüterverkehr auf Wachstumskurs zurück: Bereits 2021 könnte die Verkehrsleistung den Vorkrisenwert wieder erreichen.

Die Rahmenbedingungen für die Verkehrsbranche sind und bleiben anspruchsvoll. Ambitionierte europäische und deutsche Klimaziele erhöhen den Druck weiter. Die Bilder von den verheerenden Hochwassern in Teilen Deutschlands sind starke Mahnung. Für eine nachhaltige Entwicklung ist die Schiene wichtiger denn je.

Die Bahnen nehmen die Herausforderung an und treiben die Verlagerung auf die Schiene voran – trotz der großen wirtschaftlichen Last durch Corona. Die Branche investiert in Wachstum und in Klimaschutz.

Bei der DB nehmen wir Tempo auf und werden bis 2040 komplett klimaneutral sein – zehn Jahre eher als bisher geplant.

Herzlichst

Ronald Pofalla



06 Personenverkehr

- 06 Gesamtmarkt Deutschland
- 12 Schienenpersonenfernverkehr
Deutschland
- 16 Schienenpersonennahverkehr
Deutschland
- 20 Europäische Bahnen

24 Güterverkehr

- 24 Gesamtmarkt Deutschland
- 28 Schienengüterverkehr
Deutschland
- 32 Europäische Bahnen

36 Infrastruktur

- 36 Nutzung des Schienennetzes
in Deutschland

40 Umwelt

- 40 Beitrag der Schiene
zum Umweltschutz

**44 Leistungsdaten seit 2016
im Überblick**

- 44 Personenverkehr
- 45 Güterverkehr
- 45 Infrastruktur

Gesamtmarkt

Deutschland 2020/2021

Die Corona-Pandemie hat gravierende Auswirkungen auf die Mobilitätsnachfrage im deutschen Personenverkehrsmarkt. Vor allem der öffentliche Verkehr verzeichnete 2020 stark sinkende Verkehrsleistungen.

Einbruch der Verkehrsleistung in 2020: Kontakt- und Reisebeschränkungen zur Eindämmung der Pandemie haben 2020 zu einem Rückgang der Verkehrsleistung um 17,1 Prozent auf 912 Milliarden Personenkilometer beigetragen (2019: 1.100 Milliarden Personenkilometer). Betroffen waren alle Marktsegmente und Verkehrsträger. Eine spürbare Erholung wird erst im zweiten Halbjahr 2021 erwartet. Für das Gesamtjahr 2021 wird mit einem Verkehrsleistungswachstum von 7 Prozent gerechnet.

Größtes Minus im Luftverkehr: Bereits 2019 hatte der innerdeutsche Luftverkehr

einen Rückgang der Verkehrsleistung um 1,5 Prozent auf 10,1 Milliarden Personenkilometer zu verzeichnen. Im Zuge der Corona-Pandemie brach die Verkehrsleistung 2020 um 73,9 Prozent auf 2,6 Milliarden Personenkilometer ein. Der Marktanteil sank auf 0,3 Prozent (2019: 0,9 Prozent). Aufgrund des stark ausgedünnten Angebots wird eine Erholung in 2021 eher schwach ausfallen.

Schiene mit Marktanteilsverlust in 2020 und leichtem Wachstum in 2021: Nachdem der Schienenpersonenverkehr 2019 das größte Wachstum aller Verkehrsträger und einen Marktanteil von 9,3 Prozent errei-





Verkehrsleistung Deutschland
(in Milliarden Personenkilometern)

	2019 ¹	2020 ¹
motorisierter Individualverkehr	917,0	807,0
Schienerpersonenverkehr	102,0	57,5
öffentlicher Straßenpersonenverkehr	71,3	45,4
Luftverkehr (innerdeutsch)	10,1	2,6
gesamt	1.100,4	912,4

¹ vorläufig, zum Teil Schätzung, Werte gerundet
Quellen: Destatis, DB

chen konnte, sank die Verkehrsleistung 2020 um 43,7 Prozent auf geschätzt 57 Milliarden Personenkilometer (2019: 102 Milliarden Personenkilometer). Der Marktanteil fiel auf 6,3 Prozent. Für 2021 wird das Wachstum der Verkehrsleistung auf 1,5 Prozent geschätzt. Das Vor-Corona-Niveau wird der Schienerpersonenverkehr voraussichtlich erst 2023 wieder erreichen.

Marktanteilsverluste auch im öffentlichen Straßenpersonenverkehr:

Eine um rund 36 Prozent niedrigere Verkehrsleistung führte 2020 auch beim öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) zu Markt-

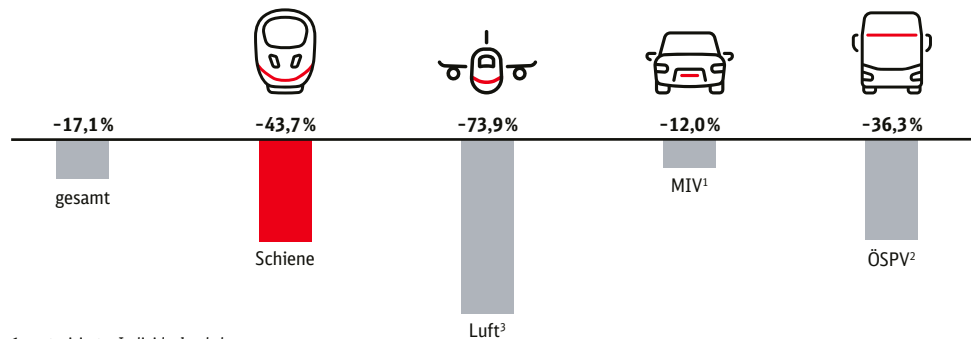
anteilsverlusten. Lag der Marktanteil 2019 noch bei 6,5 Prozent, so sank er 2020 auf 5 Prozent. Die Verkehrsleistung betrug 2020 rund 45 Milliarden Personenkilometer (2019: ca. 71 Milliarden Personenkilometer).

Buslinienfernverkehr mit hohen

Verlusten: Zum Rückgang des ÖSPV trug auch der Buslinienfernverkehr bei. Hier fiel die Verkehrsleistung 2020 um 71 Prozent auf 1,7 Milliarden Personenkilometer. Nach vorübergehenden Betriebseinstellungen nahmen die Anbieter zeitweise ein eingeschränktes Angebot wieder auf. Mit Roadjet startete ein neuer Marktteilnehmer

Personenverkehr

Marktentwicklung 2020 gegenüber Vorjahr
(Basis: Verkehrsleistung)



- 1 motorisierter Individualverkehr
- 2 öffentlicher Straßenpersonenverkehr
- 3 Luftverkehr (innerdeutsch)

Quellen: Destatis, DB

ein Angebot mit Luxusbussen. Ende 2020 hat DB Fernverkehr das Fernbusangebot IC Bus aufgrund der Fortschritte beim Ausbau des Bahnverkehrs eingestellt. Die IC Busse hatten das Schienenangebot dort ergänzt, wo attraktive Zugverbindungen fehlten.

Motorisierter Individualverkehr profitiert vom Bedürfnis sozialer Distanzierung:

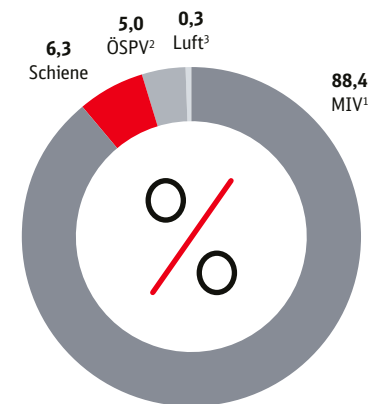
In der Corona-Pandemie konnte der motorisierte Individualverkehr (MIV) seinen Marktanteil zulasten öffentlicher Verkehrsmittel

steigern. Niedrige Kraftstoffpreise stützten die Entwicklung. Zwar sanken die Verkehrsleistungen im MIV um 12 Prozent auf 807 Milliarden Personenkilometer, jedoch war der Rückgang deutlich geringer als bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Im insgesamt schrumpfenden Personenverkehrsmarkt stieg der Marktanteil des MIV 2020 auf 88,4 Prozent (2019: 83,3 Prozent). 2021 wird für den MIV ein Leistungswachstum von 7 Prozent prognostiziert. Damit wird das Vorkrisenniveau voraussichtlich wieder erreicht.

Personenverkehr



Modal Split 2020⁴
(Basis: Verkehrsleistung)



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

Quellen: Destatis, DB

Schienerpersonenfernverkehr

Deutschland 2020/2021

Hohe Verluste im Fernverkehrsmarkt:

2020 hat sich die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr auf 23,7 Milliarden Personenkilometer nahezu halbiert (-47 Prozent). Das Fahrgastaufkommen lag mit 81,5 Millionen um 46,2 Prozent unter dem Vorjahreswert. Der Nachfrageanstieg im Sommer wurde durch die Reisebeschränkungen der zweiten Corona-Welle wieder gestoppt. 2021 dürfte der Schienenpersonenfernverkehr von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr und Angebotsausweitungen der Bahnen profitieren.

Nach gutem Start Nachfrageeinbruch bei der DB:

In den ersten beiden Monaten des Jahres 2020 konnte DB Fernverkehr mit insgesamt 23,9 Millionen Reisenden ein Plus von 9,0 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum erzielen. Angebotsausweitungen und die zu Jahresbeginn in Kraft getretene Mehrwertsteuersenkung auf Fernverkehrstickets förderten die Ent-

wicklung. Im Zuge der Corona-Pandemie brachen Aufkommen und Verkehrsleistung dann ein. Insgesamt nutzten 2020 rund 81 Millionen Fahrgäste die Fernzüge der DB (2019: rund 150,7 Millionen). Die Verkehrsleistung sank um 46,7 Prozent auf 23,5 Milliarden Personenkilometer (2019: 44,2 Milliarden Personenkilometer).

Sukzessive Erholung in 2021: DB Fernverkehr hat durchgängig einen stabilen Grundfahrplan gefahren, um Mobilität zu sichern, Abstandhalten zu ermöglichen und durch ein verlässliches Angebot die Kundenbindung nachhaltig zu erhalten. Seit Mitte Juni 2021 gibt es keine coronabedingten Kapazitätseinschränkungen mehr. Im 1. Halbjahr 2021 zählte DB Fernverkehr 27,2 Millionen Fahrgäste. Die Verkehrsleistung lag bei rund 7,7 Milliarden Personenkilometern. Seit April 2021 verzeichnet das Unternehmen eine deutlich steigende Nachfrage.





Mehr Verbindungen und Sitzplätze: Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurden Verbindungen und Sitzplatzkapazitäten weiter ausgebaut. So starteten ein Halbstundentakt zwischen Hamburg und Berlin und zehn neue ICE-Direktverbindungen auf der Relation Bonn–Berlin. In Kooperation mit der österreichischen ÖBB und der schweizerischen SBB wurde ein Eurocity-Express auf der neu elektrifizierten Strecke zwischen München und Zürich eingeführt. Insgesamt stehen seit Ende 2020 täglich 13.000 zusätzliche Sitzplätze zur Verfügung.

Aktionsplan für bessere Vernetzung von Zug und Flug: Gemeinsam mit dem Luftverkehr will die DB die Voraussetzungen dafür schaffen, mittelfristig 4,3 Millionen innerdeutsche Flugreisende für die Schiene zu gewinnen. Rund ein Sechstel der CO₂-Emissionen im innerdeutschen Luftverkehr könnte so eingespart werden. Sprinter-Verbindungen sollen als Alternative zu Kurzstreckenflügen und als Zubringer zu internationalen Flügen ausgebaut werden. Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 starten neue Sprinter auf den Relationen München–Köln und München–

Flughafen Frankfurt. Flughäfen werden so noch enger mit der Schiene vernetzt.

Neustart und Expansion: Nachdem FlixTrain den Zugverkehr pandemiebedingt mehrere Monate ausgesetzt hatte, erfolgte ab Mai 2021 die sukzessive Wiederaufnahme der Strecken Köln–Hamburg, Berlin–Köln–Aachen und Stuttgart–Berlin. Mit den neu ins Angebot aufgenommenen Strecken Kiel–Hamburg–Berlin–Leipzig, München–Frankfurt und der Nachtlinie Hamburg–Berlin–München fährt das Unternehmen weitere Städte an. Insgesamt umfasst das Netz von

FlixTrain rund 40 Städte.

Trassenpreisförderung stützt Entwicklung: Um die wirtschaftlichen Folgen der Pandemie im eigenwirtschaftlich betriebenen Schienenpersonenfernverkehr abzufedern, unterstützt der Bund die Bahnen mit einer Trassenpreisförderung, die die EU-Kommission im Juli 2021 genehmigt hat. Rückwirkend vom 1. März 2020 bis zum 31. Mai 2022 übernimmt der Bund die Trassennutzungsentgelte zu bis zu 98 Prozent.

Schienerpersonennahverkehr

Deutschland 2020/2021

Bahnen und Aufgabenträger sichern Mobilität trotz einbrechender Fahrgastzahlen:

Der Schienerpersonennahverkehr war 2020 von den pandemiebedingten Einschränkungen des öffentlichen Lebens stark betroffen. Die Nachfrage im Pendler- und Freizeitverkehr sank deutlich. 2020 waren 39 Prozent weniger Fahrgäste im Nahverkehr auf der Schiene unterwegs als 2019.

Corona-Finanzhilfen von Bund und Ländern:

Um die Einnahmefälle bei Bussen und Bahnen abzufedern, haben Bund und Länder 2020 einen gemeinsamen Rettungsschirm installiert und vereinbart, diesen mit 5 Milliarden Euro auszustatten. Die Branche beziffert die Verluste für 2020 auf etwa 3,3 Milliarden Euro und erwartet für 2021 fehlende Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 3,6 Milliarden Euro. Um die pandemiebedingten Verluste auszugleichen und die Zukunftsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs zu sichern, soll der Rettungsschirm 2021 um 2 weitere Milliarden

Euro aufgestockt werden. Bund und Länder wollen je die Hälfte übernehmen.

Hoher Wettbewerbsdruck im Markt:

Gemessen an den bestellten Zugleistungen haben die Wettbewerber der DB Regio im Jahr 2020 ihren Marktanteil erneut ausgebaut. Er stieg von 36 Prozent (2019) auf geschätzt 39 Prozent. Der Wettbewerb wird zunehmend durch neue Rollen und Zuständigkeiten im Markt beeinflusst. Dazu zählen die Einrichtung von Fahrzeug-Pools bei Aufgabenträgern oder auch die Übernahme von Instandhaltungsleistungen durch Fahrzeughersteller. Die Aufspaltung der Wertschöpfungsketten der Bahnen durch die separate Vergabe von Teilleistungen, wie zum Beispiel des Vertriebs, hat in den letzten Jahren weiter zugenommen. Insgesamt niedrige Margen und weiter steigende Kosten belasten die Unternehmen zunehmend.



DB Regio investiert in starke Schiene:

Im Rahmen der DB-Konzernstrategie „Starke Schiene“ treibt DB Regio Kundenorientierung und Innovationen voran. Mit der Digitalisierung und Automatisierung von Betrieb und Instandhaltung wird die Qualität weiter verbessert. Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätslösungen sollen das Angebot intelligent ergänzen. Die Flotte wird in Abstimmung mit den Aufgabenträgern sukzessive ausgebaut und modernisiert. Durch reduzierten Stromverbrauch und alternative Antriebe soll sie zudem grüner werden. Zielmarke bleibt, die Zahl der Reisenden im Nahverkehr um 1 Milliarde zu erhöhen (gegenüber 2015).

Bahnen bleiben Treiber der Mobilitätswende:

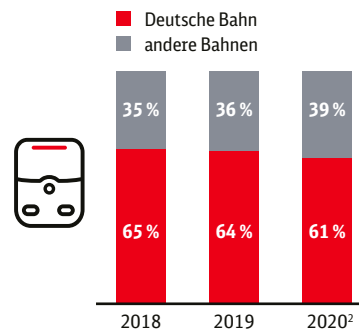
Vor dem Hintergrund der 2021 verschärften Klimaschutzziele ist der öffentliche Nahverkehr gefordert, rasch an die starke Nachfrageentwicklung vor der Corona-Krise anzuknüpfen und perspektivisch den Marktanteil deutlich auszubauen. 2021 wird der Schienenpersonenverkehr von den Fortschritten bei Impfungen, den dann möglichen Lockerungen und dem wiederkehrenden

Vertrauen in öffentliche Verkehrsmittel profitieren. Eine Studie der Berliner Charité im Auftrag der Bundesländer und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen belegt, dass die regelmäßige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Vergleich zum Individualverkehr nicht mit einem höheren Infektionsrisiko verbunden ist.

Trends für Wachstum sind intakt: In den nächsten Jahren wird die regionale und urbane Mobilität deutlich zunehmen. Klimaschutzmaßnahmen, wachsender Metropolenverkehr und höherer Pendlerverkehr durch Zuzug in suburbane Räume sind Treiber für wachsenden Schienenverkehr. Integrierte Mobilitätslösungen, digitale Produkte und Services sowie automatisierte Prozesse haben großes Potenzial, um Kapazität und Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs zu steigern. Um die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 tatsächlich erreichen zu können, fordern die Länder, die Aufgabenträger und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen eine deutliche Erhöhung der Regionalisierungsmittel.



Marktanteile im Regionalverkehr¹
(Basis: bestellte Zugleistung)



¹ Werte gerundet; ² Schätzung
Quellen: Bundesnetzagentur, DB

Europäische Bahnen

Schienerpersonenverkehr 2020/2021

Erheblicher Mobilitätsrückgang in 2020:

Die Schienenpersonenverkehrsleistung in der Europäischen Union ist 2020 um 47 Prozent gesunken (2019: +3,4 Prozent). Die Fahrgastzahlen brachen in verschiedenen Ländern zeitweilig um mehr als 90 Prozent ein. Betroffen war insbesondere der internationale Verkehr.

Hohe Leistungsverluste bei RENFE,

PKP und DB: Die spanische RENFE musste 2020 mit minus 58,9 Prozent einen hohen Rückgang der Verkehrsleistung verzeichnen. Bei der polnischen PKP reduzierte sich die Anzahl der Personenkilometer um 47,2 Prozent, bei der DB um 44,7 Prozent.

Pandemie belastet Bahnen auch in 2021:

Die Europäische Gemeinschaft der Eisenbahn- und Infrastrukturgesellschaften CER

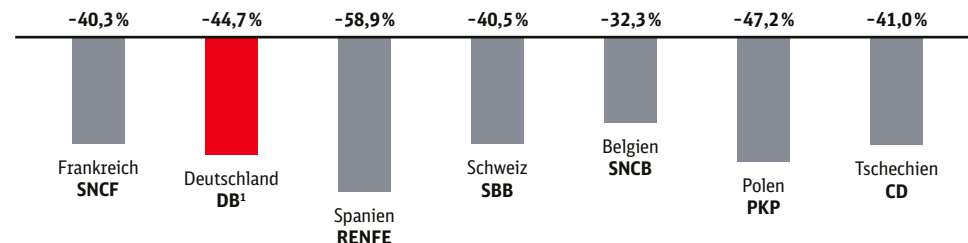
schätzt den Einnahmenverlust der Bahnen im Schienenpersonenverkehr der EU 27 für das Jahr 2020 auf 41 Prozent (gegenüber 2019) und für das erste Quartal 2021 sogar auf 51 Prozent. Um die pandemiebedingten Ausfälle abzufedern, ermöglicht die EU den Mitgliedstaaten, die Trassenpreise befristet bis auf null zu reduzieren und die Einnahmeausfälle der Infrastrukturbetreiber zu ersetzen. Mehrere Länder, darunter Deutschland und Italien, nutzen das Instrument nach erfolgter Genehmigung durch die EU-Kommission. Auch Schweden plant, die Trassenpreise anteilig zu finanzieren, um pandemiebedingte Belastungen zu reduzieren.

Unterstützung durch Europäischen

Aufbauplan: Das Aufbauprogramm „Next Generation EU“ unterstützt die Mitgliedstaaten mit 750 Milliarden Euro bei der

Leistungsentwicklung Schienenpersonenverkehr in Europa 2020

(Basis: Verkehrsleistung, Veränderung gegenüber Vorjahr)



1 DB ohne Arriva

Quellen: UIC, DB

Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie. Schwerpunkte der Investitionen sollen Klimaschutz und Digitalisierung sein. Die europäischen Bahnen erwarten, dass sie von den Investitionen profitieren können, um Modernisierung und Digitalisierung vorantreiben und ihren Beitrag zur grünen und digitalen Transformation leisten zu können.

Bahnen nutzen Marktöffnungen:

Mehrere Bahnen hatten 2020 den Einstieg in den französischen und spanischen Fernverkehr geplant, pandemiebedingt aber nicht umgesetzt. Mitte 2021 erfolgten mehrere Markteintritte, die den Wettbewerb beleben und das Angebot erweitern. So starteten mit SNCF Ouigo und Avlo (RENFE) gleich zwei Unternehmen Low-Cost-Angebote im Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Linie

Madrid–Barcelona. Thello (Trenitalia) will ab Ende 2021 die Strecke Lyon–Marseille bedienen.

Europäische Klimapolitik setzt auf

Schiene: Die Initiativen der Bahnen zur Erschließung neuer Nachfrage zahlen ein auf die europäischen Klimaziele. Mit dem Green Deal will die EU bis 2050 klimaneutral werden. Wie das im Bereich Verkehr gelingen kann, skizziert die EU-Kommission in der 2020 vorgelegten Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität. Da der Schienenverkehr für weniger als 0,5 Prozent der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der EU verantwortlich ist, soll er deutlich wachsen. Der Hochgeschwindigkeitsverkehr soll sich bis 2030 verdoppeln und bis 2050 verdreifachen.



Gesamtmarkt

Deutschland 2020/2021

Die Corona-Pandemie hat Wirtschaft und Transportnachfrage schrumpfen lassen. Bei insgesamt rückläufigen Verkehrsleistungen konnte die Straße ihren Marktanteil steigern. Binnenschifffahrt und Schiene verloren Anteile.

Pandemie bremst Wirtschaft aus:

Die Corona-Pandemie hat die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland stark beeinträchtigt. 2020 schrumpfte das Bruttoinlandsprodukt um 4,9 Prozent (2019: +1,1 Prozent). Die Bundesregierung rechnet für 2021 mit einem Wachstum von 2,6 Prozent.

Transportnachfrage gesunken:

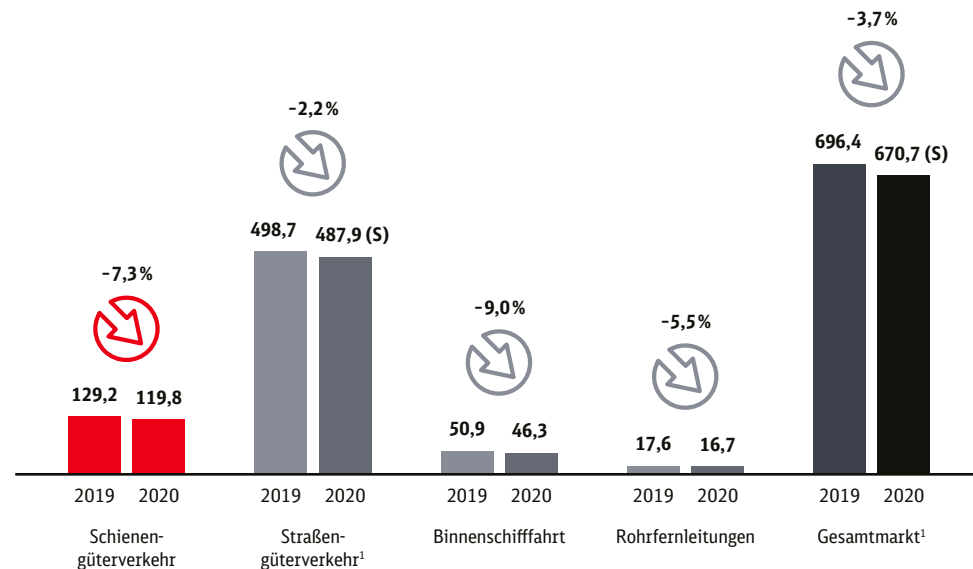
Die Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehrsmarkt fiel 2020 auf geschätzt rund 670 Milliarden Tonnenkilometer (-3,7 Prozent). Überkapazitäten und ein starker Preiswettbewerb prägten den Markt und wirken auch im Jahr 2021 fort.

Konjunkturelle und strukturelle Effekte belasten Schiene:

Die Schienengüterverkehrsleistung ist 2020 auf rund 120 Milliarden Tonnenkilometer gesunken. Sie lag damit 7,3 Prozent unter der des Vorjahres. Zuwächse bei Baustoff- und Versorgungsverkehren konnten die insbesondere in der Montan- und Automobilindustrie stark rückläufige Transportnachfrage nicht kompensieren. Der Rückgang der Kohleverkehre ist auch auf strukturelle Veränderungen durch die fortschreitende Energiewende zurückzuführen.

Entwicklung des Güterverkehrsmarkts in Deutschland

(Milliarden Tonnenkilometer, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



1 vorläufig, Schätzung (S)

Quellen: Destatis, DB



Geringere Einbußen bei der Straße:

Mit geschätzt rund 488 Milliarden Tonnenkilometern hatte der Straßengüterverkehr 2020 den geringsten Rückgang der Verkehrsleistung (-2,2 Prozent) zu verzeichnen. Stützend wirkte die Transportnachfrage der Lkw-affinen Branchen Konsumgüter/ E-Commerce und Bau.

Binnenschifffahrt und Schiene mit

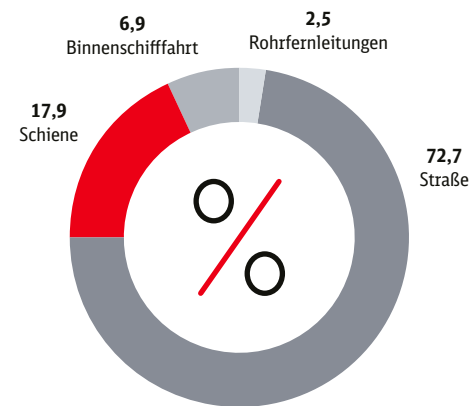
Marktanteilsverlusten: Neben der negativen Wirtschaftsentwicklung litt die Binnenschifffahrt 2020 erneut unter niedrigwasserbedingten Verkehrseinschränkungen. Ihr Marktanteil fiel auf 6,9 Prozent (2019: 7,3 Prozent). Der Marktanteil der Schiene

sank auf 17,9 Prozent (2019: 18,5 Prozent). Die Straße konnte ihren Anteil auf 72,7 Prozent ausbauen (2019: 71,6 Prozent).

Entwicklung in 2021: Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung wächst der deutsche Güterverkehrsmarkt wieder. Die DB rechnet mit einer Steigerung der gesamten Güterverkehrsleistung um über 5 Prozent. Davon werden alle Verkehrsträger profitieren. Das prognostizierte Wachstum für die Schiene liegt mit rund 7,5 Prozent über dem der Straße (rund 5 Prozent).

Modal Split 2020¹

(Basis: Verkehrsleistung)



¹ Schätzung
Quellen: Destatis, DB

Schiengüterverkehr

Deutschland 2020/2021

Nach Einbruch folgt Erholung: 2020 ist die Schienengüterverkehrsleistung in Deutschland infolge der Corona-Pandemie um 7,3 Prozent eingebrochen. Für 2021 wird ein Wachstum von rund 7,5 Prozent erwartet. Die Güterbahnen profitieren 2021 vor allem von der stark steigenden Transportnachfrage in Branchen wie Kohle, Erze, Stahl und Schrott sowie Zuwächsen im Holzgeschäft und im Kombinierten Verkehr. Das Vorkrisenniveau könnte 2021 bereits wieder erreicht werden.

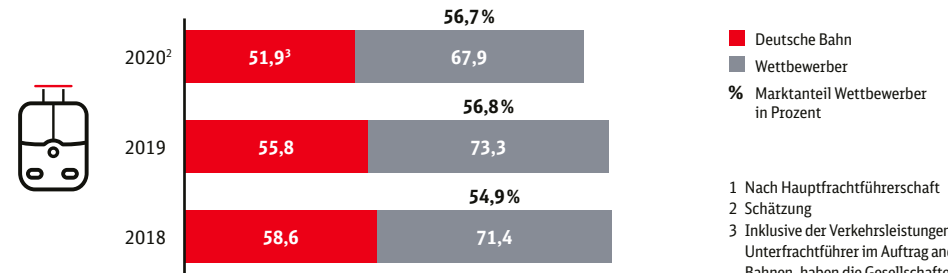
Intramodaler Wettbewerb weiter dynamisch: Mit rund 68 Milliarden Tonnenkilometern ist die Schienengüterverkehrsleistung der DB-Wettbewerber in Deutschland im Jahr 2020 um 7,4 Prozent gesunken (gegenüber 2019). Der Rückgang fiel etwas stärker aus als bei der DB (-7,1 Prozent).

Der Marktanteil der Wettbewerber lag mit 56,7 Prozent leicht unter dem Vorjahreswert (2019: 56,8 Prozent).

DB setzt auf Wachstum: Mit neuen Express-Angeboten im Einzelwagenverkehr verbindet DB Cargo deutsche Wirtschaftszentren im Nachtsprung. Der Vor- und Nachlauf erfolgt per Lkw. Der Ausbau der Hafenverbindungen soll den Anteil der Schiene im Hinterlandverkehr steigern. In Kooperation mit der Kombiverkehr KG werden deutsche und europäische Wirtschaftszentren über ein erweitertes Terminalnetz häufiger und mit mehr Direktverbindungen bedient. Digitalisierung und Automatisierung der Prozesse erleichtern den Umschlag. Die intelligente Verknüpfung von Güterbahn und Lkw unterstützt die Verkehrsverlagerung und spart CO₂.



Leistungsentwicklung der Güterbahnen¹
(Verkehrsleistung in Milliarden Tonnenkilometern)



Quellen: Destatis, DB

■ Deutsche Bahn
■ Wettbewerber
% Marktanteil Wettbewerber in Prozent

1 Nach Hauptfrachtführerschaft
2 Schätzung
3 Inklusive der Verkehrsleistungen als Unterfrachtführer im Auftrag anderer Bahnen, haben die Gesellschaften der DB Cargo 2020 in Deutschland 56 Milliarden Tonnenkilometer erbracht.

Netzwerk Zukunft Einzelwagenverkehr:

2021 haben mehrere Güterbahnen, darunter DB Cargo, ein Netzwerk gegründet, um den Einzelwagenverkehr auszubauen und auch Unternehmen ohne Gleisanschluss für die Schiene zu gewinnen. Digitale Transportprozesse, standardisierter Datenaustausch und betriebliche Optimierungen sollen den Einzelwagenverkehr attraktiver und wettbewerbsfähiger machen. Bislang werden rund 20 Prozent der Verkehrsleistung in Deutschland in diesem Segment erbracht.

Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs:

Nach Freigabe durch die EU-Kommission hat der Bund im Dezember 2020 die Anlagenpreisförderung mit Fokus auf den Einzelwagenverkehr gestartet. Das Förderprogramm ist auf 5 Jahre ausgelegt. Für 2021 stehen 80 Millionen Euro zur Verfügung. Das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ mit einer Laufzeit von 2020 bis Ende 2024 hat ein Volumen von 30 Millionen Euro jährlich. Der Sektor steuert Mittel in gleicher Höhe bei. Gefördert werden Innovationen in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik.

EU-Kommission genehmigt Trassenpreis-

senkung: Die Güterbahnen haben ihre Verkehre trotz der pandemiebedingten Nachfragerückgänge weitgehend aufrechterhalten und die Versorgung gesichert. Um die wirtschaftlichen Einbußen abzufedern, stockt der Bund die anteilige Finanzierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr auf rund 98 Prozent auf. Nach der Genehmigung durch die EU-Kommission kann die Förderung für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2021 in Anspruch genommen werden. Bereits seit Juli 2018 gibt es in Deutschland eine Trassenpreisförderung von rund 50 Prozent, die auf fünf Jahre befristet ist. Auch andere Länder – zum Beispiel Österreich, Italien und Frankreich – haben in der Corona-Krise die Trassenpreise reduziert oder ausgesetzt oder planen, dies zu tun. Die Maßnahme stabilisiert die Leistungsfähigkeit der Bahnen und zahlt ein auf die klimapolitisch notwendige Verkehrsverlagerung. Im Vergleich zum Lkw emittieren Güterzüge 80 Prozent weniger Treibhausgase je Tonnenkilometer.



Europäische Bahnen

Schienengüterverkehr 2020/2021

Wirtschaftliches Umfeld belastet: Die Wirtschaft in der EU ist 2020 um 6,1 Prozent geschrumpft. Dies hatte Einfluss auf die Transportnachfrage im europäischen Schienengüterverkehr. Die Verkehrsleistung ging hier um rund 7 Prozent zurück. Hohe Einbußen waren insbesondere in den Segmenten Stahl, Erze, Automotive und im Kombinierten Verkehr zu verzeichnen.

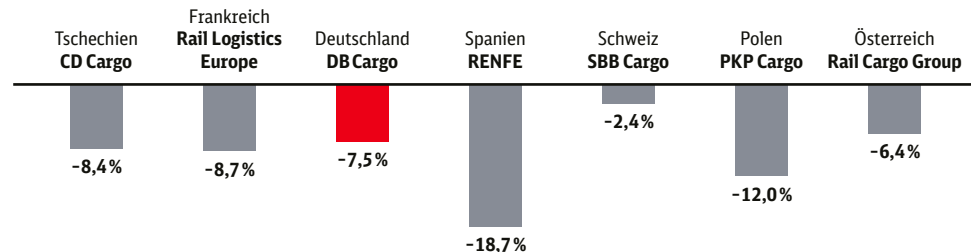
Hohe Umsatzverluste: Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie sind beträchtlich. Die Europäische Gemeinschaft der Eisenbahn- und Infrastrukturgesellschaften CER schätzt die Umsatzverluste für die Güterbahnen (EU 27) im Jahr 2020 auf 11 Prozent (gegenüber 2019). Im ersten Quartal 2021 lagen die Umsätze nach Angaben des Verbands 10 Prozent niedriger als im Vergleichszeitraum 2019.

Bahnen unterschiedlich betroffen: Deutliche Verkehrsleistungsrückgänge mussten 2020 insbesondere die spanische RENFE (-18,7 Prozent) und die polnische PKP Cargo (-12,0 Prozent) verzeichnen. SBB Cargo (Schweiz) kam mit einem Minus von 2,4 Prozent vergleichsweise gut durch die Krise.

Weitere Entwicklung: Im 1. Halbjahr 2021 zeigte sich im Zuge der Erholung von Industrieproduktion und Handel eine wieder anziehende Transportnachfrage. DB Cargo erreichte bei der Verkehrsleistung ein Plus von 12,6 Prozent. Globale Lieferengpässe hemmten die Entwicklung. Für das Gesamtjahr 2021 wird für den europäischen Schienengüterverkehr ein Anstieg der Verkehrsleistung um rund 6 Prozent erwartet. Als Wachstumstreiber gilt insbesondere der Kombinierte Verkehr.



Entwicklung ausgewählter Bahnen in Europa 2020¹
(Basis: Verkehrsleistung, Veränderung gegenüber Vorjahr)



¹ Datenstand: Oktober 2021

Quellen: Eurostat, UIC, Unternehmen

Güter auf die Schiene: Mit dem Green Deal will die EU bis 2050 klimaneutral werden. Nach Angaben der EU-Kommission entfallen rund ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU auf den Verkehr. Weniger als 0,5 Prozent der verkehrsbedingten Emissionen verursache der Schienenverkehr. Die Kommission setzt daher mit der 2020 vorgestellten Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität auf einen wachsenden Marktanteil der Bahnen. Für den Schienengüterverkehr heißen die Zielmarken plus 50 Prozent bis 2030 und eine Verdopplung bis 2050.

Wettbewerb fair gestalten und digitale Chancen nutzen: Die weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen und die Stär-

kung des Schienengüterverkehrs ist vor allem klimapolitisch dringend geboten. Die Güterbahnen stehen aktuell vor der Herausforderung, trotz der pandemiebedingten Belastungen in Wachstum zu investieren. Neben dem Ausbau der Kapazitäten sind Investitionen notwendig, um Effizienz und Logistikfähigkeit maßgeblich zu verbessern. Schlüsselprojekte für den Schienengüterverkehr sind das europäische Leit- und Sicherungssystem ERTMS/ETCS und die Digitale Automatische Kupplung. Um die Bahnen bei der Finanzierung der hohen Umrüstkosten zu unterstützen und den europaweiten Rollout zu beschleunigen, sind von EU, Bund und Branche gemeinsam die finanziellen Grundlagen zu schaffen.



Nutzung des Schienennetzes

in Deutschland 2020/2021

Die Corona-Pandemie hat den jahrelangen Aufwärtstrend der Trassennachfrage gestoppt. Der Anteil konzernexterner Bahnen an der Betriebsleistung auf dem Netz der DB stieg 2020 auf 36,2 Prozent.

Nach Rückgang im Jahr 2020 steigt Trassennachfrage 2021 wieder: Die Betriebsleistung auf dem Schienennetz der DB sank 2020 um 2,2 Prozent auf 1.066 Millionen Trassenkilometer (2019: 1.090 Millionen Trassenkilometer). Im 1. Halbjahr 2021 stieg die Betriebsleistung wieder an und erreichte 548 Millionen Trassenkilometer (+7 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum). Sowohl konzernexterne als auch konzerninterne Bahnen steigerten ihre Trassennachfrage. Treiber waren der Regional- und Güterverkehr. Für das 2. Halbjahr werden weitere Steigerungen erwartet. Staatliche Maßnahmen im Rahmen des Klimaschutzprogramms und zur Bewäl-

tigung der Pandemiefolgen wie steigende Regionalisierungsmittel sowie die Trassen- und Anlagenpreisförderung im Schienengüterverkehr stützen die Entwicklung. Im Fernverkehr wirken Angebotsausweitungen nachfragesteigernd.

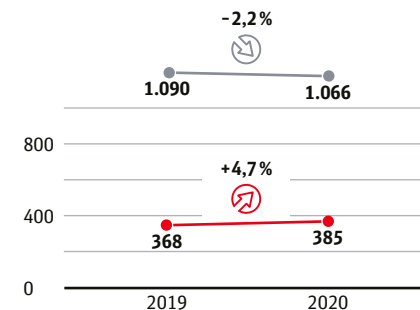
Intramodaler Wettbewerbsdruck bleibt hoch: Die geringere Betriebsleistung im Jahr 2020 ist auf die DB-Bahnen zurückzuführen, die mit rund 680 Millionen Trassenkilometern eine um 5,8 Prozent geringere Betriebsleistung erbrachten als 2019. Mit etwa 385 Millionen Trassenkilometern erzielten die konzernexternen Bahnen ein Plus



von 4,7 Prozent. Ihr Anteil an der gesamten Betriebsleistung auf dem Netz der DB kletterte auf 36,2 Prozent (2019: 33,8 Prozent). Im 1. Halbjahr 2021 stieg der Anteil konzernexterner Bahnen erneut und erreichte 37,0 Prozent.

Trend setzt sich fort: Die Anmeldungen für den Netzfahrplan 2021 bestätigen den Trend zunehmender Trassennachfrage konzernexterner Bahnen. Im Fernverkehr stiegen ihre Trassenanmeldungen um 11 Prozent und im Nahverkehr um 5 Prozent. Im Schienengüterverkehr blieben die Anmeldungen stabil.

Betriebsleistung auf dem Netz der DB
(Millionen Trassenkilometer)



■ gesamt ■ konzernexterne Bahnen Quelle: DB



Investitionen auf Rekordniveau schaffen Kapazität für die Mobilitätswende:

Rund 12,2 Milliarden Euro von Bund, Ländern und DB sind 2020 in Schienennetz, Bahnhöfe und Energieanlagen geflossen. 2021 werden es 12,7 Milliarden Euro sein. 2020 ist die dritte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz zwischen Bund und DB in Kraft getreten. In der zehnjährigen Laufzeit sind Ausgaben von 86 Milliarden Euro geregelt, darunter Investitionen in Erhalt und Modernisierung sowie Instandhaltungsaufwendungen der DB. Insgesamt werden nach derzeitiger Schätzung von 2020 bis 2030 rund 170 Milliarden Euro öffentlicher und DB-eigener Mittel in die Schieneninfrastruktur fließen.

Finanzierungsrahmen reformieren: Der Investitionshochlauf ist essenziell für die Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele. Die heutigen Finanzierungsregeln passen jedoch nicht zum Investitionshochlauf. Sie verlangen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen steigende Eigenmittelbeiträge ab, die sich aus Nutzerentgelten nicht finanzieren lassen, ohne die Mobilitätswende zu konterkarieren. Es sind daher gemeinsam mit dem Bund Wege zu finden, wie die Eigenmittelanteile gedeckelt werden können. Neben Investitionen sollten auch Planungs- und Entwicklungskosten öffentlich finanziert werden können. Ein Eisenbahninfrastrukturfonds würde die Mittelausstattung verstetigen und die Planungssicherheit erhöhen.

Fortschritte bei der Digitale Schiene Deutschland: Bund und DB haben mit einer 2020 abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarung das Digitalisierungsprojekt Metropolregion Stuttgart gestartet. Neben dem neuen Hauptbahnhof und weiteren Stationen werden bis 2025 zunächst Strecken mit einem Umfang von mehr als 100 Kilometern mit digitalen Stellwerken, dem Zugbeeinflussungssystem ETCS und für den hochautomatisierten Fahrbetrieb ausgerüstet. 2021 beginnt die Ausstattung des Güterverkehrskorridors Rhein-Alpen mit ETCS. Ab Oktober 2021 fahren in Hamburg erste Fahrzeuge hochautomatisiert auf einem digitalisierten Abschnitt der S-Bahn.

Schnellerer Rollout angestrebt: DB und Branchenpartner wollen das Netz statt bis 2040 bereits bis 2035 mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik ausrüsten. Effizientere Prozesse, zielgerichtete Pilotprojekte und der beschleunigte Einsatz digitaler Stellwerke (DSTW) sollen dazu beitragen. Im Rahmen des Corona-Konjunkturprogramms stellt der Bund 500 Millionen Euro bis Ende 2021 zur Verfügung, um in Piloten neue Prozesse und Technologien für die Flächenausrüstung mit DSTW zu entwickeln und zu erproben. Die Piloten sollen noch 2021 abgeschlossen werden, um den DSTW-Rollout 2022 starten zu können.

Beitrag der Schiene

zum Umweltschutz

Dem Schienenverkehr gehört die Zukunft. Es braucht die grüne Schiene, damit die Klimaschutzziele in Deutschland und Europa erreicht werden können. Mit höheren Klima- und Lärmschutzzielen stellt sich die DB konsequent nachhaltig auf.

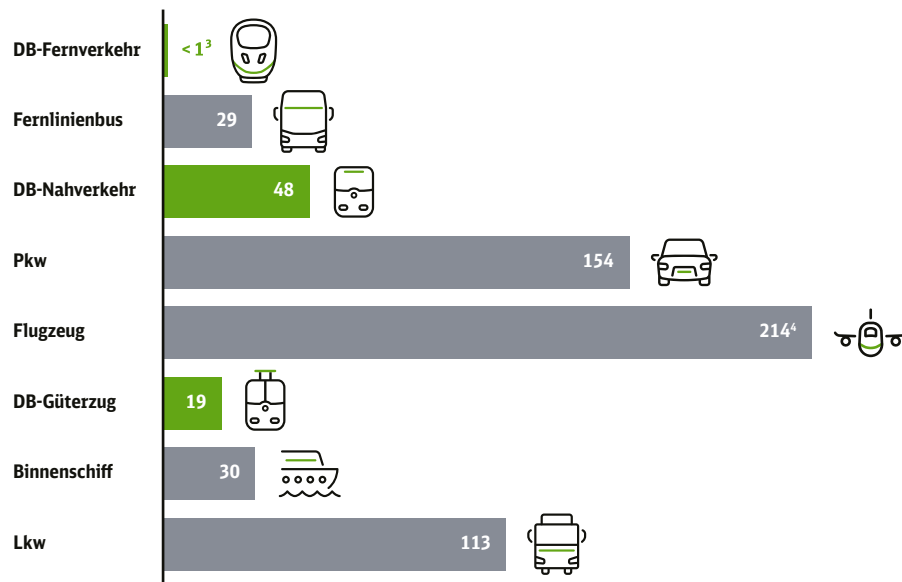
Neue Klimaschutzziele: Auf dem Weg zur Klimaneutralität haben sich Deutschland und Europa ambitioniertere Klimaziele gesetzt. Das Ziel für die CO₂-Reduzierung bis 2030 wurde für die EU von 40 auf 55 Prozent und für Deutschland von 55 auf 65 Prozent angehoben (jeweils gegenüber 1990). Die Treibhausgasneutralität soll in Deutschland statt 2050 bereits 2045 erreicht werden. Neuer deutscher Zielwert für den Verkehrssektor im Jahr 2030 ist eine Obergrenze zulässiger Emissionen von 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten (vorher: 95 bis 98 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente). Um das Ziel zu erreichen, sollen Verkehre auf die Schiene verlagert werden.

Verlagerung ist aktiver Klimaschutz:

Im Vergleich der Verkehrsträger in Deutschland ist die Schiene der einzige mit einer durchweg positiven Klimabilanz seit 1990. In den vergangenen 30 Jahren konnte allein die Bahn ihre CO₂-Emissionen signifikant um rund 70 Prozent senken. So hat der Schienenpersonen- und -güterverkehr der DB im Vergleich mit anderen motorisierten Verkehrsmitteln die niedrigsten spezifischen Treibhausgasemissionen. Mehr als 90 Prozent der Schienenverkehrsleistung werden elektrisch erbracht.

Klimafreundliche Schiene

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



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

Quellen: UBA 2019 (TREMODO 6.16 V2 (06/21), Bezugsjahr 2019), Schiene: DB AG (Bezugsjahr 2019)

Erfolge Lärmschutzziel 2020



DB-Konzern bis 2040 klimaneutral:

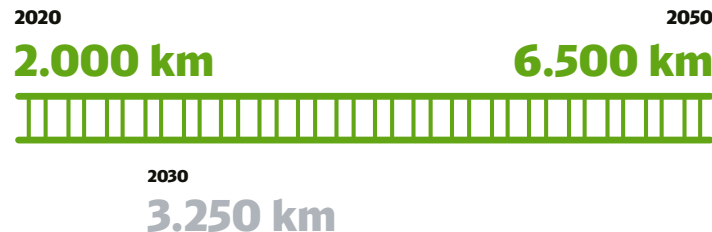
Die DB zieht das Ziel der Klimaneutralität von 2050 auf 2040 vor. Es gilt für die Eisenbahn in Deutschland und die Logistiktochter DB Schenker. Um ein ausgeglichenes CO₂-Konto zu erreichen, wird die DB ihre Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland ab 2025 vollständig mit Ökostrom versorgen. Der Anteil erneuerbarer Energien im DB-Bahnstrommix soll spätestens 2038 bei 100 Prozent liegen. Weitere Maßnahmen zur CO₂-Reduktion sind energieeffizientere Züge sowie alternative Antriebe und Kraftstoffe. Auch die Digitalisierung der Schiene wird zur besseren Klimabilanz der DB beitragen.

Lärm halbiert: 2020 hat die DB das Ziel erreicht, den Schienenverkehrslärm im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren. Dazu wurden über 2.000 Kilometer Strecke lärmsaniert – zum Beispiel durch Schallschutzwände und Schallschutzfenster. Seit Dezember 2020 sind zudem alle von DB Cargo in Deutschland eingesetzten Güterwagen mit Flüsterbremsen ausgestattet.

Mehr Lärmschutz an Fahrzeugen:

Nach den Güterwagen folgen die Loks: Bis 2025 werden die elektrischen Streckenlokomotiven von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs

Lärmsanierte Strecke in Deutschland



sein. Bis 2030 wird DB Cargo alle im Fernbereich eingesetzten lauten Dieselloks ausgemustert haben. DB Fernverkehr ersetzt in den nächsten Jahren alle Rangierloks mit Dieselantrieb durch besonders leise und klimafreundliche Hybrid-Rangierloks.

Neue Lärmschutzziele 2030/2050:

Den Lärmschutz auszubauen ist Teil der grünen Transformation der DB. Das Ziel: ein leises Schienennetz für ganz Deutschland. Bis 2030 werden mehr als 800.000 Anwohner besonders belasteter Strecken von Lärm entlastet, bis spätestens 2050 sollen es alle sein (mehr als 1,6 Millionen).

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes werden dazu bis 2030 insgesamt 3.250 Streckenkilometer und bis 2050 insgesamt 6.500 Streckenkilometer lärmsaniert.



Personenverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Personenkilometern	2016	2017	2018	2019 ¹	2020 ¹
Schienenpersonenverkehr	94,2	95,5	98,2	102,0	57,5
öffentlicher Straßenpersonenverkehr	73,7	71,4	72,1	71,3	45,4
motorisierter Individualverkehr	965,2	912,4 ²	913,3	917,0	807,0
Luftverkehr innerdeutsch	10,5	10,4	10,3	10,1	2,6
Gesamtmarkt	1.143,5	1.089,7	1.093,8	1.100,4	912,4

Quellen: Destatis, DB

Güterverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Tonnenkilometern	2016	2017	2018	2019 ³	2020 ⁴
Schienengüterverkehr	128,9 ⁵	131,2	130,0	129,2	119,8
Straßengüterverkehr	473,8	486,0	497,2	498,7	487,9 (S)
Binnenschiff	54,3	55,5	46,9	50,9	46,3
Rohrfernleitungen	18,8	18,2	17,2	17,6	16,7
Gesamtmarkt	675,8	690,9	691,3	696,4	670,7 (S)

Quellen: Destatis, DB

Infrastruktur

Betriebsleistung Deutschland in Millionen Trassenkilometern	2016	2017	2018	2019	2020
auf dem Netz	1.068	1.073	1.085	1.090	1.066
davon konzernexterne Kunden	322	331	349	368	385

Quelle: DB

- 1 Daten 2019 und 2020 vorläufig, zum Teil Schätzung
- 2 methodische Anpassungen des Statistischen Bundesamtes ab 2017
- 3 Daten 2019 Straße und Gesamtmarkt vorläufig
- 4 Daten 2020 Schiene, Straße, Binnenschiff und Gesamtmarkt vorläufig, zum Teil Schätzung (S)
- 5 Datenrevision des Statistischen Bundesamtes rückwirkend ab 2016

