



2022/23

Wettbewerbskennzahlen



Liebe Leser:innen,

trotz des mehr als herausfordernden Umfelds mit Rekordinflation, Energiekrise und Rezessionsorgen – das Nachfragepotenzial der Schiene ist noch lange nicht ausgeschöpft. 2022 waren so viele Züge auf dem Netz der DB unterwegs wie nie. 2023 beflügelt das Deutschland-Ticket den ÖPNV. Grüne Mobilität boomt also.

Um das Wachstum heute und morgen zu bewältigen, brauchen wir eine Schieneninfrastruktur, die robust und leistungsfähig und mit genügend Kapazität ausgestattet ist. Gemeinsam mit dem Bund haben wir deshalb das seit der Bahnreform 1994

größte Infrastrukturprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe vorgelegt. Zentraler Hebel ist die Generalsanierung von insgesamt 40 Streckenabschnitten im hochbelasteten Netz bis zum Jahr 2030.

Und das ist nicht die einzige Zäsur: Zusammen mit dem Bund entwickeln wir eine neue Architektur für die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Der Bund reformiert die gesetzlichen Finanzierungsgrundlagen im Bundesschienenwegebauausgesetz. Bis 2027 wollen Bund und DB bis zu 45 Milliarden Euro zusätzlich in die Schiene investieren und die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen weiter beschleunigen. Die beiden großen Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG werden zu einer gemeinwohlorientierten Gesellschaft, DB InfraGO AG, zusammengelegt. Die neue Gesellschaft geht zum 1. Januar 2024 an den Start und schafft neue und stabile Grundlagen für die gesamte Branche.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG



06 Personenverkehr

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

26 Güterverkehr

- 26 Gesamtmarkt Deutschland
- 32 Schienengüterverkehr Deutschland
- 38 Europäische Bahnen

48 Infrastruktur

- 48 Nutzung des Schienennetzes in Deutschland

54 Umwelt

- 54 Beitrag der Schiene zum Umweltschutz

60 Leistungsdaten seit 2018 im Überblick

- 60 Personenverkehr
- 61 Güterverkehr
- 61 Infrastruktur

Gesamtmarkt

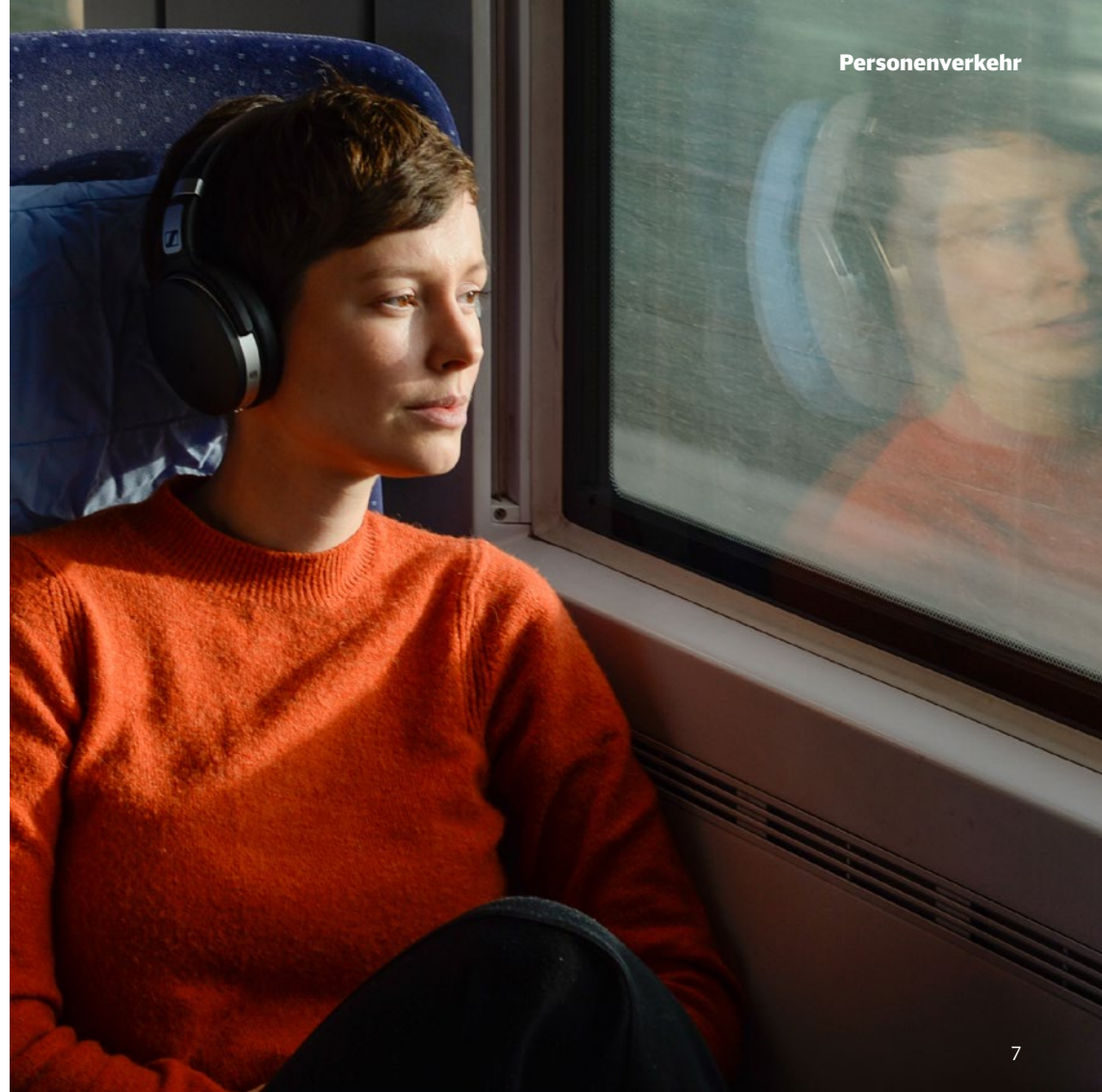
Deutschland 2022/2023

Die Verkehrsleistungen im deutschen Personenverkehrsmarkt sind 2022 deutlich gewachsen. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus. Für 2023 wird ein insgesamt schwächeres Wachstum erwartet.

Starke Nachfrage in 2022: Auch 2022 war der Personenverkehr in Deutschland insbesondere im 1. Quartal noch von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Im Jahresverlauf stieg die Verkehrsnachfrage spürbar an. In Summe legten die Verkehrsleistungen um geschätzt 13,3 Prozent auf rund 1.028 Milliarden Personenkilometer zu, blieben aber noch unter dem Vor-Corona-Niveau (rund 1.100 Milliarden Personenkilometer in 2019). Maßnahmen des Bundes zur Abfederung der hohen Energiepreise stimulierten die Nachfrage. Dazu zählten ein von Juni bis August erwerbbares,

bundesweit gültiges 9-Euro-Monatsticket für den öffentlichen Personennahverkehr und eine Senkung der Energiesteuern auf Mineralöl im gleichen Zeitraum („Tankrabatt“). Da hohe Inflationsraten den privaten Konsum weiter belasten, wird für 2023 ein geringeres Verkehrsleistungswachstum von etwa 2,8 Prozent erwartet.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) verlor Marktanteile: Während der Corona-Pandemie profitierte der MIV von der infektionsschutzbedingten Präferenz für Individualverkehre. 2022 stiegen die Verkehrsleistungen um 8,7 Prozent auf rund 874 Milliarden Personenkilometer. Dennoch sank der Marktanteil des MIV um 3,6 Prozentpunkte auf 85,1 Prozent. 2023 dämpfen weiterhin hohe Kraftstoffpreise das Wachstum im MIV. Die Verkehrsleistungen werden voraussichtlich noch unter dem Vor-Corona-Niveau bleiben.





Verkehrsleistung Deutschland

(in Milliarden Personenkilometern)

	2021 ¹	2022 ¹
motorisierter Individualverkehr	804,3	874,3
Schiene	56,2	93,3
öffentlicher Straßenpersonenverkehr	44,4	56,2
Luftverkehr (innerdeutsch)	2,1	4,1
gesamt	907,0	1.027,9

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

Höherer Marktanteil der Schiene:

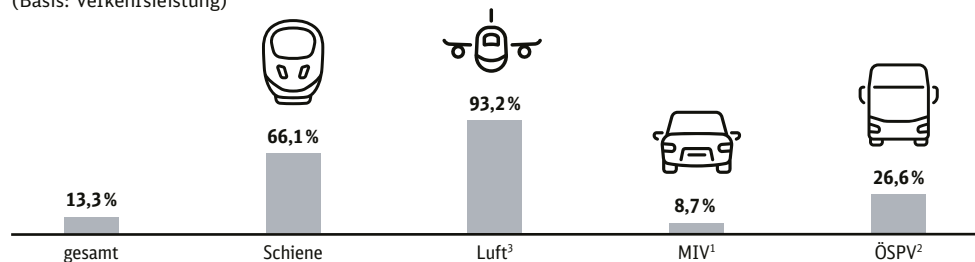
Der Schienenpersonenverkehr verbuchte 2022 einen Verkehrszuwachs von 66,1 Prozent auf rund 93 Milliarden Personenkilometer. Im Schienenpersonennahverkehr wirkte das 9-Euro-Ticket nachfragesteigernd, im Schienenpersonenfernverkehr waren es weitreichende Angebotsausweitungen der Bahnen. Der Marktanteil der Schiene lag 2022 mit 9,1 Prozent knapp unterhalb des Vor-Corona-Niveaus (2019: 9,3 Prozent). 2023 werden die Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr weiterwachsen und vermutlich das Niveau von 2019 erreichen.

Hohes Nachfrageplus im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV):

Die Verkehrsleistungen im ÖSPV legten 2022 um 26,6 Prozent auf rund 56 Milliarden Personenkilometer zu. Auch dieses Marktsegment profitierte von der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets. 2023 ist von weiteren Nachfragezuwächsen auszugehen. Beim Marktanteil verbesserte sich der ÖSPV 2022 gegenüber dem Vorjahr um 0,6 Prozentpunkte auf 5,5 Prozent. 2019 lag er bei 6,5 Prozent.

Personenverkehr

Marktentwicklung 2022⁴
gegenüber Vorjahr
(Basis: Verkehrsleistung)



1 motorisierter Individualverkehr
2 öffentlicher Straßenpersonenverkehr

3 Luftverkehr (innerdeutsch)
4 Werte gerundet

Quellen: Destatis, DB

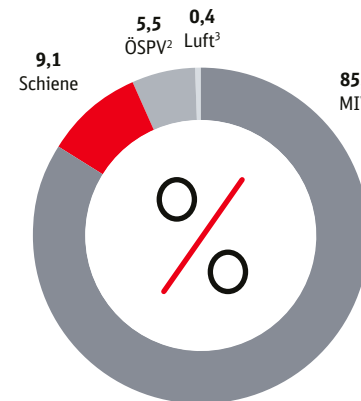
Starkes Wachstum im Buslinienfernverkehr: Nach einer Halbierung der Verkehrsleistung im Jahr 2021 gegenüber dem Jahr 2020 konnten die Fernbusse ihre Verkehrsleistung 2022 auf 2,44 Milliarden Personenkilometer fast verdreifachen (+ 183 Prozent). Das Vor-Corona-Niveau von 2019 wurde aber noch nicht erreicht. Nachfragesteigernd wirkten die Angebotsausweitungen im Jahresverlauf 2022, nachdem in den Hochphasen der Pandemie die Angebote stark eingeschränkt wurden – bis hin zu kompletten Betriebs-einstellungen.

Nur langsame Erholung des Luftverkehrs: Nachdem die Verkehrsleistungen im innerdeutschen Luftverkehr in den Jahren 2020 und 2021 stark rückläufig waren, haben sie sich 2022 auf 4,1 Milliarden Personenkilometer fast verdoppelt (+ 93,2 Prozent). Der Marktanteil stieg auf 0,4 Prozent (2021: 0,2 Prozent), blieb damit aber deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau von 0,9 Prozent. 2023 wird der innerdeutsche Luftverkehr voraussichtlich weitere Teile der coronabedingten Verluste aufholen. Der Marktanteil wird allerdings auf niedrigem Niveau bleiben. Ein Grund dafür ist das reduzierte Angebot von Low Cost Airlines.

Personenverkehr



Modal Split 2022⁴
(Basis: Verkehrsleistung)



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

Quellen: Destatis, DB

Schienerpersonenfernverkehr

Deutschland 2022/2023

Fernverkehrsmarkt legt zu: 2022 stiegen die Verkehrsleistungen im deutschen Schienenpersonenfernverkehr auf 42,9 Milliarden Personenkilometer. Das war ein Plus von 70,1 Prozent. Damit wurde in diesem Marktsegment das Vor-Corona-Niveau noch nicht erreicht (2019: 44,7 Milliarden Personenkilometer). Die Zahl der Fahrgäste erhöhte sich um 62,7 Prozent auf 138,5 Millionen. 2019 waren es 151 Millionen. 2023 dürfte der Schienenpersonenfernverkehr weiterwachsen.

Wettbewerber steigerten Angebot und Marktanteil: Nach Angaben der Bundesnetzagentur erreichten die Wettbewerber der DB Fernverkehr 2021 einen Anteil von rund 4 Prozent am deutschen Fernverkehrs-

markt. Er stieg laut Bundesnetzagentur im 1. Halbjahr 2022 auf rund 5 Prozent. Dies sei vor allem auf den Ausbau und die verstärkte Nutzung des Zugangebots von FlixTrain und SNCF/Thalys (Eurostar) zurückzuführen. Mit der österreichischen WESTbahn stieg im April 2022 ein neuer Wettbewerber in den deutschen Markt ein. Die WESTbahn ist auf der Verbindung Wien–München aktiv. Ab Dezember 2023 soll ein Zugpaar durchgehend von Wien über München nach Stuttgart verkehren. Dass der Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehr weiter zunimmt, zeigen die Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan 2023. Die Anmeldungen konzernexterner Bahnen stiegen um 10 Prozent, während sie insgesamt um 5 Prozent sanken.





131 Millionen Menschen nutzen

DB Fernverkehr: 2022 waren gegenüber dem Vorjahr 61 Prozent mehr Reisende in den Fernverkehrszügen der DB unterwegs. Die Zahl der Fahrgäste stieg auf rund 131 Millionen (2021: 81,3 Millionen). Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 68,3 Prozent auf 41,5 Milliarden Personenkilometer (2021: 24,7 Milliarden Personenkilometer). Nachdem die Nachfrage im 1. Quartal 2022

noch stark von der Pandemie beeinflusst war, konnte DB Fernverkehr im Sommer und über die Weihnachtstage neue Fahrgastrekorde verzeichnen. Bei Privatreisen wurde das Niveau von 2019 überschritten, bei Geschäftsreisen blieb man darunter. Im 1. Halbjahr 2023 lag die Zahl der Fahrgäste bei DB Fernverkehr bei mehr als 68 Millionen Menschen.

Weiterer Kapazitätsausbau: Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm im Dezember 2022 hat DB Fernverkehr das tägliche Angebot zwischen Stuttgart und München um rund 20 auf 90 Fahrten ausgeweitet. Zum Fahrplanwechsel 2022/2023 hat DB Fernverkehr das Sitzplatzangebot zum Frankfurter Flughafen um bis zu 60 Prozent erhöht – mit mehr Fahrten, Linienverlängerungen und dem Einsatz des XXL-ICE 4. Ende 2022 gingen auch die ersten vier ICE 3neo-Züge in den Betrieb. Im Laufe des Jahres 2023 folgten weitere. Insgesamt werden 2023 so viele neue ICE-Züge der Flotte von DB Fernverkehr zulaufen wie nie zuvor. Durch den ICE 3neo, den XXL-ICE 4 sowie weitere siebenteilige ICE 4-Züge werden nach und nach 19.000 zusätzliche Sitzplätze geschaffen.

Ziel ist ein hochfrequentes Fernverkehrsangebot: DB Fernverkehr baut sukzessive ein flexibles, zuverlässiges und hochfrequentes Fernverkehrsangebot im Sinne des Deutschlandtakts auf. Die Bevölkerung in urbanen Ballungsräumen wird in Deutschland bis 2050 zunehmen, sodass schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Großstädten immer wichtiger werden. Gleichzeitig ist der direkte Anschluss der Menschen in den Regionen an den Fernverkehr wichtig. Durch die Stärkung des Metropolnetzes und die weitere Anbindung der Regionen werden im Zielzustand 80 Prozent der Menschen in Deutschland einen direkten Zugang zum Fernverkehr haben. Schon heute profitieren die Fahrgäste von einem größeren Angebot. Zwischen elf Großstädten fahren bereits zwei DB-Fernverkehrszüge pro Stunde. 2026 werden es 20 Großstädte sein.

Schienerpersonennahverkehr

Deutschland 2022/2023

Anziehende Nachfrage im Regionalverkehr: Nach pandemiebedingt starken Rückgängen der Fahrgastzahlen im deutschen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den Jahren 2020 und 2021 zeigte sich 2022 eine deutliche Erholung. Zwar waren die Auswirkungen der Corona-Pandemie vor allem im 1. Quartal 2022 noch spürbar, im weiteren Jahresverlauf zog die Nachfrage aber deutlich an. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes waren 2022 mit rund 2,4 Milliarden Fahrgästen 45 Prozent mehr Menschen mit den Regionalbahnen unterwegs als 2021. Das Statistische Bundesamt führt die hohen Zuwächse insbesondere auf Lockerungen bei den Corona-Maßnahmen, das von Juni bis August erwerbbar, bundesweit gültige 9-Euro-Monatsticket für den öffentlichen Personenverkehr sowie eine Zuwanderung auf Rekordniveau zurück (geschätzter

Bevölkerungsanstieg 2022: + 1,1 Millionen Menschen). Dennoch blieben die Fahrgastzahlen im SPNV noch 16 Prozent unter denen des Vor-Corona-Jahres 2019. 2023 zeichnet sich weiteres Wachstum ab. DB Regio erreichte im 1. Halbjahr 2023 mit über 808 Millionen Reisenden im Schienenverkehr ein Plus von 11,5 Prozent.

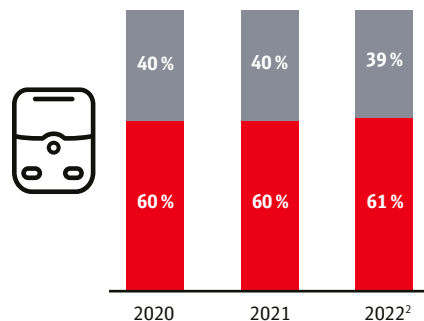
Leichte Verschiebung beim Marktanteil: Der Wettbewerbsdruck im deutschen SPNV-Markt ist anhaltend hoch. 2022 hat DB Regio den Marktanteil an den bestellten Zugleistungen auf geschätzt 61 Prozent steigern können (Marktanteil 2021: 60 Prozent). Dass der Wettbewerb weiter intensiv bleibt, zeigen die Trassenanmeldungen für das Fahrplanjahr 2023. Sie stiegen im SPNV insgesamt um 10 Prozent. Die Anmeldungen konzernexterner Bahnen nahmen um 12 Prozent zu.



Marktanteile im Regionalverkehr¹
(Basis: bestellte Zugleistung)

- Deutsche Bahn
- andere Bahnen

¹ Werte gerundet; ² Schätzung
Quellen: Bundesnetzagentur, DB



Große Herausforderungen für die Bahnen: Nachdem der Rettungsschirm für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die pandemiebedingten Einnahmenverluste abfedern konnte, stellen seit Februar 2022 Energiekrise und hohe inflationsbedingte Kostensteigerungen die Unternehmen vor enorme Herausforderungen. Niedrige Margen und steigende Kosten lassen die Anzahl der Bieter bei wettbewerblichen Vergabeverfahren weiter sinken. 2021 haben nach Angaben der Bundesnetzagentur durchschnittlich 1,8 Bieter an einem Vergabeverfahren teilgenommen – 2020 lag der Wert bei 1,9 und 2018 noch bei 2,5 Bietern. Vor diesem Hintergrund wird in der Branche vermehrt gefordert, dass unkalkulierbare

Kostenrisiken, die bei der Kalkulation der Verkehrsverträge mit langen Laufzeiten nicht absehbar sind, vom Aufgabenträger übernommen werden sollten.

Neues Deutschland-Ticket: Nachdem das 2022 zeitlich befristet eingeführte 9-Euro-Ticket einen deutlichen Nachfrageschub im ÖPNV gebracht hatte, haben sich Bund, Länder und Branche auf ein dauerhaftes Zeitkartenangebot verständigt, das im Mai 2023 als „Deutschland-Ticket“ eingeführt wurde. Es soll die Nutzung des klimafreundlichen ÖPNV einfacher und attraktiver machen und den Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen fördern. Mit dem Ticket kann der öffentliche Nahverkehr in ganz Deutsch-



land genutzt werden – unabhängig von Bundesland, Verkehrsverbund oder Tarifgebiet. Das digitale Deutschland-Ticket kostet 49 Euro pro Monat, wird im Abonnement vertrieben und ist monatlich kündbar. Die Erfahrungen mit dem digitalen Ticket sollen dazu beitragen, öffentliche Verkehrsleistungen für die Menschen attraktiver und passgenauer zu gestalten, und die weitere Digitalisierung des Sektors vorantreiben. Wie schon das 9-Euro-Ticket dient auch dieses Ticket dazu, die Menschen wegen der stark gestiegenen Energiepreise zu entlasten. Jede fünfte Person, die das 9-Euro-Ticket nutzte, war ein:e Neukund:in, 10 Prozent der Fahrten mit dem Ticket haben eine Pkw-Fahrt ersetzt. An diese Erfolge wollen Bund und

Länder anknüpfen und beteiligen sich mit jeweils 1,5 Milliarden Euro pro Jahr an der Finanzierung des neuen Deutschland-Tickets. Mehrkosten, die den Verkehrsunternehmen im Einführungsjahr 2023 durch mögliche Mindereinnahmen entstehen, tragen Bund und Länder ebenfalls je zur Hälfte.

Erste Bilanz zeigt hohe Nachfrage: Bund und Länder haben den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) beauftragt, die Wirkungen des Deutschland-Tickets zu evaluieren. Im August 2023 wurde branchenweit ein Bestand von über 10 Millionen Deutschland-Tickets zuzüglich der Deutschland-Tickets für Schüler:innen unter 14 Jahren ermittelt. In den Monaten Mai bis August



2023 waren hiervon 46 Prozent umgestellte ÖPNV-Abonnements – also von Fahrgästen, die bereits Stammkund:innen waren und in das günstigere Deutschland-Ticket-Abo gewechselt sind. 44 Prozent waren Neuabonnent:innen, die in der Vergangenheit den ÖPNV bereits hin und wieder oder regelmäßiger genutzt haben. Die Quote der Neukund:innen, die bisher so gut wie nie Bus und Bahn gefahren sind, lag bei rund 8 Prozent. Hauptgründe für den Kauf waren laut der Erhebung des VDV die deutschlandweite Gültigkeit, der Preis und die Einfachheit. Die Branche sieht das Nachfragepotenzial noch lange nicht ausgeschöpft. Das durch die Branche vor der Einführung des Tickets ermittelte Potenzial liegt bei insgesamt 17 Millionen verkaufter Deutschland-Tickets.

Angebotsausbau bleibt vordringliche

Aufgabe: Die große Nachfrage nach dem Deutschland-Ticket zeigt laut VDV auch den Bedarf, das ÖPNV-Angebot weiter zu modernisieren und auszubauen. Um dauerhaft in den ÖPNV umsteigen zu können, müssten in den Ballungsräumen zusätzliche Kapazitäten und in vielen ländlichen Räumen ein besseres Angebot geschaffen werden. Der

Bund will mit einem „Ausbau- und Modernisierungspakt“ Angebot, Finanzierung und Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV verbessern, um zur Erreichung der angestrebten Verlagerungs- und Klimaziele beizutragen. In einer 2022 eingerichteten Arbeitsgruppe diskutieren Bund und Länder, wie sich Fortschritte bei Qualität, Erreichbarkeit, Digitalisierung, Vernetzung, Tarifen und Kapazität realisieren lassen.

Gute Gründe für mehr öffentlichen

Nahverkehr: Klimaschutz, steigende Energiekosten, geringerer Flächenverbrauch – diese Themen stützen die Nachfrage bei Bussen und Bahnen. Die Einführung des Deutschland-Tickets und Fortschritte bei der Finanzierung zeigen den politischen Gestaltungswillen zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Für das Jahr 2022 hat der Bund die Regionalisierungsmittel, mit denen die Länder den SPNV finanzieren, um 1 Milliarde angehoben und die bisherige Dynamisierungsrate von 1,8 Prozent pro Jahr ab 2023 auf 3 Prozent erhöht. In den Jahren von 2022 bis 2031 stehen damit rund 17,3 Milliarden Euro an zusätzlichen Regionalisierungsmitteln zur Verfügung.

Europäische Bahnen

Schienerpersonenverkehr 2022/2023

Stabilere Nachfrage: 2021 war die Verkehrsleistungsentwicklung der europäischen Bahnen sehr uneinheitlich. Die Nachfrage war stark von Ausmaß und Dauer restriktiver Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie beeinflusst. Einige Bahnen konnten zweistellige Wachstumsraten verzeichnen, andere waren mit weiteren Rückgängen konfrontiert. 2022 konnten auch Letztere eine positive Entwicklung vermelden. So stiegen die Verkehrsleistungen der DB um 65,6 Prozent (2021: – 2,7 Prozent) und die der belgischen SNCB um 40,2 Prozent (2021: – 5,2 Prozent). Auch die tschechische ČD und die schweizerische SBB, die 2021 mit 5,5 beziehungsweise 7,0 Prozent vergleichsweise niedrige Wachstumsraten hatten, legten 2022 bei der Anzahl der Personenkilometer um 42,6 beziehungsweise 38,3 Prozent zu. Hohe Zuwächse erzielten abermals die polnische PKP (2022: + 63,0 Prozent; 2021: + 38,3 Pro-

zent) und die französische SNCF (2022: + 32,0 Prozent, 2021: + 33,9 Prozent), die damit das Vor-Corona-Niveau von 2019 bereits wieder übertraf.

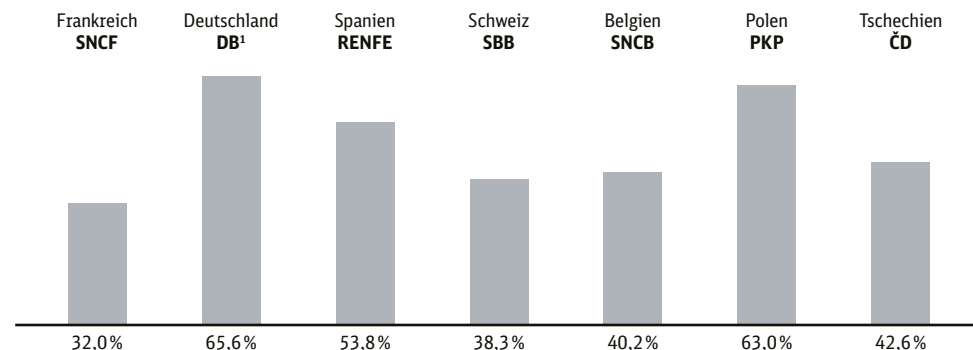
Weitere Aktivitäten in geöffneten

Märkten: Nachdem immer mehr Länder ihre Fernverkehrsmärkte für den Wettbewerb öffnen, nimmt das Verkehrsangebot dort zu. 2022 hat Trenitalia zwei täglich verkehrende Zugpaare zwischen Paris und Lyon, die das Unternehmen bereits auf der Strecke Paris–Mailand anbietet, auf fünf Zugpaare erweitert. ILSA, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, an dem Trenitalia beteiligt ist, bedient seit November 2022 die Relation Madrid–Barcelona im Hochgeschwindigkeitsverkehr. SNCF Ouigo ist bereits seit Mai 2021 auf dieser Linie aktiv. Die spanische Renfe will ab Sommer 2023 die Hochgeschwindigkeitsstrecken Madrid–Marseille und Barcelona–Lyon betreiben.



Leistungsentwicklung Schienerpersonenverkehr in Europa 2022

(Basis: Verkehrsleistung, Veränderung gegenüber Vorjahr)



¹ DB ohne Arriva

Quellen: UIC, DB



Ausbau des Nachtzugverkehrs: Immer mehr Bahnen bauen Nachtzüge als klimafreundliche Alternative zum Kurzstreckenflug innerhalb Europas auf oder aus. Mitte 2022 startete der niederländische Nachtzug-Anbieter Green-CityTrip neue Verkehre in 14 europäische Städte. Das niederländische Nachtzugunternehmen European Sleeper startete im Mai 2023 den Betrieb der Verbindung Brüssel–Berlin über Amsterdam und Rotterdam. Geplant ist zudem der Betrieb der Strecke Amsterdam über Brüssel nach Barcelona. Auch die gemeinsame Nachtzug-Offensive der ÖBB, der DB, der SNCF und der SBB in Kooperation mit den

Niederländischen und Belgischen Eisenbahnen baut ihre Linien sukzessive aus. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wird ein neuer Nachtzug Berlin und Paris dreimal pro Woche verbinden – in Kombination mit Zügen zwischen Wien und Brüssel. SBB und ÖBB planen in Kooperation die Erweiterung des Nachtzugverkehrs von sieben auf zehn Linien bis 2024.

Pilotprojekte für besseren grenzüberschreitenden Personenverkehr: Die EU-Kommission will den internationalen Schienenpersonenfernverkehr stärken und hatte dazu im Dezember 2021 einen

Aktionsplan im Rahmen des Gesetzespakets für effiziente und grüne Mobilität vorgelegt. In zehn Piloten, die die Kommission im Januar 2023 vorgestellt hat, soll untersucht werden, wie bisherige Hürden im grenzüberschreitenden Personenverkehr überwunden werden können. Die Projekte sollen insbesondere große Metropolen in der EU verbinden und zügig an den Start gehen. Die DB ist an drei Piloten beteiligt, die Deutschland mit Dänemark und Schweden sowie potenziell Norwegen verbinden sollen (via Berlin und Hamburg), Tschechien mit Dänemark (von Prag via Berlin und Hamburg nach Kopenhagen) beziehungsweise Rom und Mailand mit München und potenziell Berlin.

Verdreifachung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs möglich: Die DB hat gemeinsam mit weiteren europäischen Bahnen eine Studie zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) in Europa erarbeitet. Ausgangspunkt der Studie sind die Wachstumsziele, die sich die EU-Kommission in ihrer Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität gesetzt hat. So soll der europäische HGV auf der Schiene bis 2030 verdoppelt und bis 2050 verdreifacht wer-

den. Die Studie schlägt vor, ein „Metropolitan Network“ aufzubauen, das zwei Dritteln der Europäer:innen bis 2050 Zugang zum schnellen Netz bietet. Alle 230 Metropolregionen (Agglomerationen von mehr als 250.000 Einwohner:innen) und die großen Städte in Europa wären dann mindestens im Stundentakt an den HGV angebunden. Der Schlüssel liegt in der Infrastruktur: Insgesamt 21.000 Kilometer Schienennetz müssten europaweit neu- und ausgebaut werden. Die für den HGV ausgelegten Strecken würden sich von heute (Eurostat 2019) rund 11.300 Kilometern bis 2050 auf 32.000 Kilometer knapp verdreifachen. Das Netz soll Geschwindigkeiten von 300 Kilometer pro Stunde ermöglichen. Dazu müssten die EU und die Mitgliedsländer erhebliche zusätzliche Investitionen europaweit in den Netzausbau tätigen. Die derzeit in Planung oder im Bau befindlichen Infrastrukturmaßnahmen und auch die derzeit im Rahmen der Revision der Verordnung zu den Transeuropäischen Netzen (TEN-V) diskutierten Regelungen reichen nicht aus, um die Wachstumsziele der Kommission zu erreichen.

Gesamtmarkt

Deutschland 2022/2023

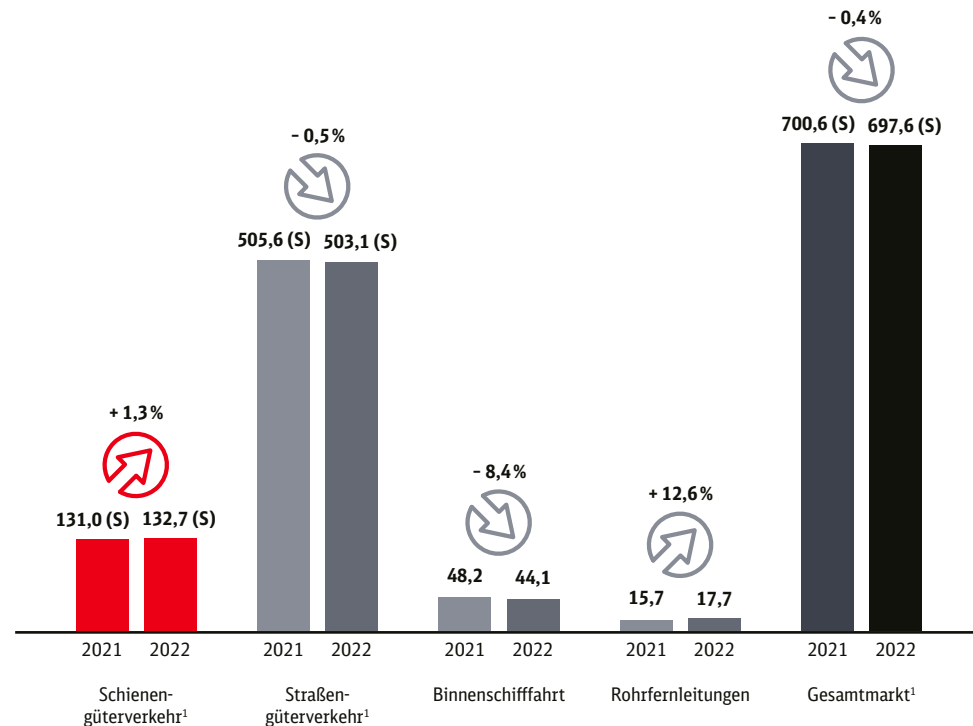
Die Güterverkehrsleistung in Deutschland ging 2022 zurück. Inflationsbedingte Kostensteigerungen und gestörte Lieferketten belasteten die Märkte. Eine stagnierende deutsche Wirtschaft bremst die Transportnachfrage im laufenden Jahr.

Geringes Wirtschaftswachstum: 2022 fiel das Wirtschaftswachstum in Deutschland mit 1,9 Prozent geringer aus als 2021 (+ 2,6 Prozent). Infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine schwächten sich die globale Industrieproduktion und der globale Güterhandel deutlich ab. Zudem beeinträchtigten gestörte Lieferketten die wirtschaftliche Entwicklung, auch wenn sich die Lieferkettenprobleme im 2. Halbjahr deutlich verringerten. In Deutschland ging die Industrieproduktion 2022 um 0,5 Prozent zurück. Der Güterhandel wuchs mit 2,4 Prozent deutlich langsamer als noch 2021 (+ 9,1 Prozent). Im 1. Halbjahr 2023 stagnierte die Wirtschaftsleistung in

Deutschland. Hohe Inflationsraten und weiter steigende Zinsen dämpften Investitionen und den privaten Konsum. Für das Gesamtjahr wird ein Nullwachstum erwartet.

Rückläufige Güterverkehrsleistung in 2022: Die Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehrsmarkt sank 2022 um geschätzt 0,4 Prozent auf rund 698 Milliarden Tonnenkilometer (2021: rund 701 Milliarden Tonnenkilometer). Massive Energie- und Kraftstoffkostensteigerungen dämpften die Transportnachfrage, insbesondere bei Massengütern, die vorzugsweise mit der Schiene transportiert werden. So wurde vor allem in energieintensiven Branchen wie

Entwicklung des Güterverkehrsmarkts in Deutschland
(Milliarden Tonnenkilometer, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



1 vorläufig, Schätzung (S)

Quellen: Destatis, DB



der Stahl- oder der Chemieindustrie weniger produziert, die zu transportierenden Mengen gingen entsprechend deutlich zurück. Lieferkettenprobleme sowie daraus resultierende Materialknappheiten betrafen vor allem die Automobil- und Baubranche und senkten auch hier die Transportnachfrage. Geringe Zuwächse ergaben sich bei Transporten fossiler Energieträger, die verstärkt in der Stromerzeugung eingesetzt wurden.

Anhaltende Nachfrageschwäche in 2023:

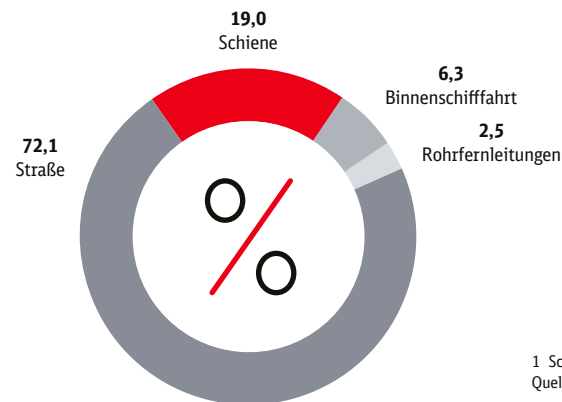
Die schwächere konjunkturelle Entwicklung im 1. Halbjahr 2023 bremste die Transportnachfrage weiter und nachhaltig aus. Hohe Faktorkostensteigerungen führten zu deutlich steigenden Transportpreisen. Die geringere Nachfrage sorgte für freie Kapazitäten

und verstärkte die verkehrsträgerübergreifende Konkurrenz, insbesondere im Kombinierten Verkehr (KV). So sank bis Mai 2023 die Nachfrage im KV um 14 Prozent. Gegenwärtig findet eine Rückverlagerung auf die Straße statt. Außerdem hat die Bundesregierung wegen der hohen Energiepreise die für 2023 vorgesehene Erhöhung des CO₂-Preises für Sprit von 30 auf 40 Euro je Tonne CO₂ verschoben. Neben dem Preis nimmt die Transportqualität an Bedeutung zu. Die DB schätzt, dass die Verkehrsleistungen im deutschen Güterverkehrsmarkt 2023 um rund 3,4 Prozent sinken werden.

Schwieriges Jahr für Güterbahnen:

2022 konnten die Güterbahnen ihren Marktanteil zwar auf 19 Prozent ausbauen

Modal Split 2022¹
(Basis: Verkehrsleistung)



¹ Schätzung
Quellen: Destatis, DB

(2021: 18,7 Prozent). Auch die Schienen-güterverkehrsleistung stieg um 1,3 Prozent auf geschätzt rund 133 Milliarden Tonnenkilometer (2021: rund 131 Milliarden Tonnenkilometer). Und bereits 2021 wurde das Vor-Corona-Niveau erreicht (2019: rund 129 Milliarden Tonnenkilometer). Aber der positive Jahresauftakt 2022 wurde durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine abrupt unterbrochen – die Transportnachfrage sank europaweit merklich. Vor allem in energieintensiv produzierenden Branchen wie Chemie-, Papier- und Stahlindustrie nahm die Nachfrage nach Transporten deutlich ab. Ein Mangel an Halbleitern verringerte die Produktion in der Automobilindustrie. Eine stärkere Nachfrage konnte die Schiene in den Bereichen Kohle sowie Erd- und Mineralöltransporte verzeichnen. Baustofftransporte und der KV wuchsen moderat. Dieses schwierige Marktumfeld im Jahr 2023 begrenzt das Potenzial der Güterbahnen. Nach Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamts lag die Verkehrsleistung bis Juni 2023 um rund 5 Prozent unter dem Vorjahreswert. Für das Gesamtjahr 2023 ist eine Schienen-güterverkehrsleistung unterhalb des Niveaus von 2022 zu erwarten. Die Nachfrage nach

grünen Transporten ist weiterhin hoch, sodass bei anziehender Konjunktur in den Folgejahren wieder mit Wachstum zu rechnen ist.

Marktanteilsverluste des Straßengüterverkehrs: Die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs lag 2022 mit geschätzt rund 503 Milliarden Tonnenkilometern knapp unter der des Jahres 2021 (rund 506 Milliarden Tonnenkilometer). Die schwächere Transportnachfrage in vom Lkw dominierten Branchen wie zum Beispiel der Bauindustrie waren dafür maßgeblich. Der Marktanteil des Lkw-Verkehrs fiel um 0,1 Prozentpunkte auf 72,1 Prozent. 2023 wird die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs weiter abnehmen. Die weiterhin schwache Baukonjunktur und die getrübbte Konsumstimmung lassen sinkende Transportmengen und mehr freie Kapazitäten am Markt erwarten. Im Wettbewerb mit der Schiene profitiert der Lkw davon, dass die Preise für Diesel auf einem im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Niveau liegen. Das verschärft die verkehrsträgerübergreifende Konkurrenz insbesondere im KV und senkt den Spielraum für Preiserhöhungen deutlich.



Anteil der Binnenschifffahrt auf historischem Tiefstand: Nach deutlichen Verkehrszuwächsen bei Transporten von Kohle, Erzen, Steinen und Erden im 1. Quartal 2022 kam es im Sommer zu kräftigen Einbrüchen. Aufgrund niedriger Pegelstände des Rheins, die bis in den September andauerten, konnten die Schiffe nicht oder nur mit geringerer Auslastung fahren. Die wiederum anziehende Transportnachfrage im 4. Quartal konnte dies nicht kompensieren. Insgesamt sank die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt 2022 um 8,4 Prozent auf rund 44 Milliarden Tonnenkilometer

(2021: rund 48 Milliarden Tonnenkilometer). Der Marktanteil der Binnenschiffe erreichte mit 6,3 Prozent einen historischen Tiefstand (2021: 6,9 Prozent). Im 1. Halbjahr 2023 lag die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt knapp 8 Prozent unter dem Wert des Vorjahresquartals. Anders als die Schiene konnte die Binnenschifffahrt nicht von der zeitweilig starken Kohlenachfrage profitieren und verzeichnete Leistungsrückgänge in nahezu allen für sie wichtigen Branchen. Für das Gesamtjahr wird ein deutlicher Verkehrsrückgang erwartet. Die Witterungsabhängigkeit bleibt ein Risiko.

Schiengüterverkehr

Deutschland 2022/2023

Schwächere Konjunktur bremst Wachstumskurs: Infolge des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine ist das Wachstum bei Industrieproduktion und Handel im Verlauf des Jahres 2022 deutlich abgeflacht. Das beeinflusste auch die Nachfrage nach Schienentransporten – vor allem in der energieintensiv produzierenden Industrie. Zuwächse waren in den Bereichen Bau, Kohle, Erd- und Mineralöl sowie im kombinierten Verkehr zu verzeichnen. Insgesamt stieg die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr 2022 um 1,3 Prozent auf geschätzt 133 Milliarden Tonnenkilometer. 2021 hatte das Wachstum noch bei 9,4 Prozent gelegen.

Marktumfeld bleibt schwierig: Der vom Statistischen Bundesamt auf rund 5 Prozent bezifferte Rückgang der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr von Januar bis Juni 2023 ist vor allem auf eine geringere Transportnachfrage der von der Energiekrise stark betroffenen Branchen Chemie, Stahl und Papier zurückzuführen. Auch der Kom-

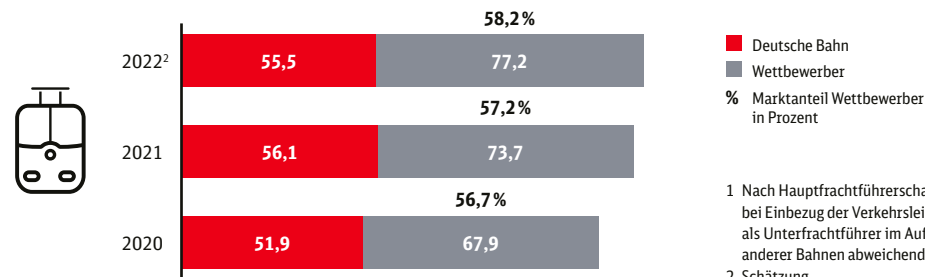
binierter Verkehr verlor deutlich. Positiv entwickelten sich Kohle- und Mineralöltransporte sowie Automobiltransporte. Insgesamt wird erwartet, dass die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs 2023 unter der des Vorjahres bleibt.

Höherer Marktanteil der Wettbewerber:

Die Wettbewerber der DB Cargo haben 2022 ihre Verkehrsleistung um 3,1 Prozent auf geschätzt 77,2 Milliarden Tonnenkilometer steigern können. Ihr Marktanteil erreichte 58,2 Prozent (2021: 57,2 Prozent). DB Cargo hatte im wirtschaftlich schwierigen Umfeld des Jahres 2022 leicht sinkende Verkehrsleistungen zu verzeichnen (– 1,1 Prozent). Dazu hat auch beigetragen, dass DB Cargo aufgrund der baustellenbedingt schwierigen betrieblichen Situation im Netz Verkehre in größerem Umfang nicht durchführen konnte. 2021 konnte das Unternehmen noch ein Wachstum der Verkehrsleistung von 8,1 Prozent vermelden.

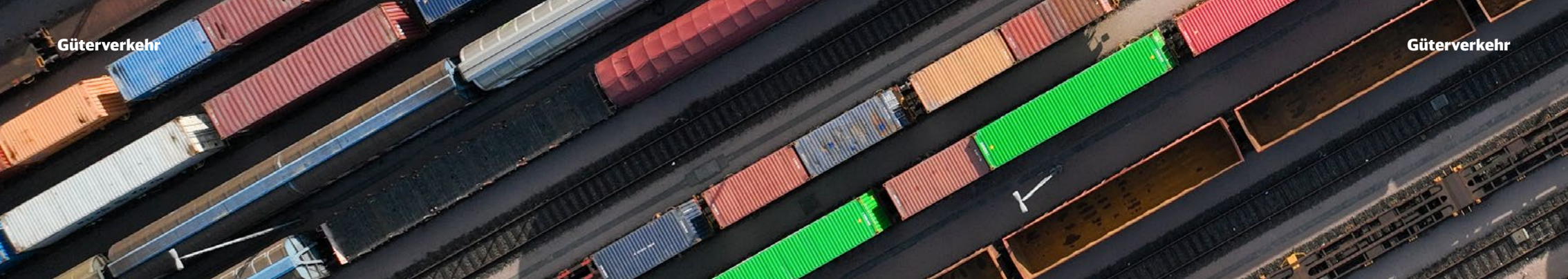


Leistungsentwicklung der Güterbahnen¹
(Verkehrsleistung in Milliarden Tonnenkilometern)



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

Quellen: Destatis, DB



Rahmen für Wachstum schaffen: In Deutschland heißt die Zielmarke für den Schienengüterverkehr 25 Prozent Marktanteil bis zum Jahr 2030. Um das ambitionierte Ziel zu erreichen, hat der Bund flankierende Maßnahmen zur Stärkung des Schienengüterverkehrs auf den Weg gebracht. Für den angestrebten Marktanteil reichen sie aber noch nicht aus. Handlungsbedarf besteht vor allem bei der Verfügbarkeit von Infrastrukturkapazitäten, der wirksamen Ausgestaltung von Förderinstrumenten und bei der Entlastung von Energiekosten.

Kapazität ist Schlüssel für Verlagerung: Damit der Schienengüterverkehr schneller wachsen kann, sind ausreichende Infrastrukturkapazitäten notwendig. Der Verband

Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) drängt vor allem auf die rasche Umsetzung von kleineren und mittleren Maßnahmen, mit denen die Kapazitäten gesteigert werden können. Die Branche fordert gemeinsam mit Industrie- und Wirtschaftsverbänden die rasche Engpassbeseitigung auf wesentlichen Güterverkehrskorridoren, den weiteren Ausbau des 740-Meter-Netzes für längere Güterzüge bis 2030 und weitere Streckenelektrifizierungen. Bei neuen Gewerbegebieten müsse ein Gleisanschluss Standard werden.

Erfolgreiche Trassenpreisförderung fortsetzen: Die 2018 in Deutschland eingeführte Trassenpreisentlastung hat sich als wirksamer Hebel erwiesen, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu verbessern und die Innovationskraft der

Bahnen zu stärken. Ein Evaluationsgutachten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr hat daher empfohlen, die zunächst bis Juni 2023 befristete Förderung fortzusetzen. Die EU-Kommission hat die Verlängerung der Förderrichtlinie für den Zeitraum Juli 2023 bis November 2024 genehmigt. Das Gesamtbudget für diesen Zeitraum beträgt rund 368 Millionen Euro. Der VDV plädiert für eine weitere Verlängerung. Ein Ausstieg aus der Förderung sei im Hinblick auf die verkehrs- und klimapolitischen Ziele kontraproduktiv.

Einzelwagenverkehr zukunftsfähig aufstellen: Der Einzelwagenverkehr ist das Rückgrat der Wirtschaft in Deutschland, weil er für klimaneutrale Lieferketten vom Sender bis zum Empfänger sorgt, gleicher-

maßen für die Wirtschaft in ländlichen Regionen oder für Massengüter der Großindustrie. Ganze Industriezweige wie Chemie und Stahl sind auf solche Transporte angewiesen. Diese besonders umweltfreundliche Art des Gütertransports ist eine echte Alternative zu CO₂-intensiven Lkw-Transporten, ist aber mit hohem manuellen Arbeitsaufwand verbunden, da Güterwagen hier auf ihrem Transportweg mehrfach zu neuen Zügen zusammengestellt werden. In keinem anderen europäischen Land gibt es ein Einzelwagensystem in vergleichbarer Größe wie in Deutschland, das in der Lage ist, schnell weitere Mengen aufzunehmen. Der Einzelwagenverkehr ist unter den aktuellen Rahmenbedingungen derzeit in keinem europäischen Land eigenwirtschaftlich zu betreiben, ist aber volks-



wirtschaftlich sinnvoll und für die angestrebte Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene unverzichtbar. In fast allen europäischen Nachbarländern gibt es daher eine staatliche Unterstützung der Betriebskosten. Eine Studie der EU-Kommission zur Wirksamkeit staatlicher Fördermaßnahmen kommt zu dem Schluss, dass diese bei Einzelwagenverkehren hilfreich sein können, um Transporte auf die Schiene zu bringen. Denn Einzelwagenver-

kehre stünden in starkem Wettbewerb zur Straße, und die Preiselastizität der Nachfrage sei hoch.

Förderkulisse erweitert: Seit 2020 werden in Deutschland die Anlagenpreise im Bereich der Zugbildung gefördert, um den Einzelwagenverkehr zu stützen. 2021 standen dafür 80 Millionen Euro zur Verfügung, 2022 waren es 40, und 2023 sind es rund 85 Millionen Euro. Neben einer Fortsetzung

und Verstetigung der Anlagenpreisförderung plädiert die Branche für weitere Instrumente, um den Einzelwagenverkehr kostendeckend betreiben zu können. Der Bund will daher die Betriebskosten des Einzelwagenverkehrs temporär fördern. In den Jahren 2023 und 2024 sollen dafür 80 beziehungsweise 300 Millionen Euro für die gesamte Branche bereitgestellt werden. Die temporäre Förderung soll die Wirtschaftlichkeit des Einzelwagenverkehrs stärken, bis Rationalisierungseffekte aus Digitalisierung und Automatisierung wirksam werden.

Potenzial Kombierter Verkehre nutzen:

Erhebliches Wachstumspotenzial sieht die Branche langfristig im Kombierten Verkehr (KV). 2022 wurde die KV-Förderrichtlinie novelliert und um neue Fördermöglichkeiten erweitert. So können nun auch Ersatzinvestitionen, Einrichtungen für den Umschlag wie Abstell- oder Zugbildungsgleise sowie Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung des Terminalbetriebs gefördert werden. Ziel der Förderung ist es, die Effizienz und Qualität im KV zu verbessern, die Verlagerung zu unterstützen und einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Intermodalität spielt eine zentrale Rolle bei der Dekarbonisierung des Verkehrs. Der VDV plädiert für eine Entfristung der bis

Ende 2026 geltenden Richtlinie und eine Aufstockung der Fördermittel. Mit gezielten Anreizen könne weiteres Marktpotenzial erschlossen werden. So könnten Lkws im Vor- und Nachlauf von der Maut freigestellt, Umschlagkosten gefördert oder mit Verlagerungsprämien der Umstieg auf den KV erleichtert werden. Ein weiterer Hebel sei die Standardisierung von kranbaren Sattelaufliegern. Von jährlich rund 100.000 in Europa produzierten Sattelaufliegern seien lediglich 13.000 kranbar. Aufgrund des hohen Anteils grenzüberschreitender Verkehre wäre eine europaweit gesetzlich vorgegebene Kranbarkeit sinnvoll.

Bei Energiekosten entlasten: Die Entwicklung der Energiepreise macht die seit Jahren von den Bahnen geforderte Reduzierung der Steuern und Abgaben auf Energie immer dringlicher. Daher verlangt die Branche eine Entlastung beim durch den europäischen Emissionshandel verursachten Strompreisanstieg. Eine solche „Strompreiskompensation“ gibt es bereits für die energieintensive Industrie. Auch eine Reduzierung der in Deutschland hohen Bahnstromsteuer und die Förderung des Einsatzes alternativer Kraftstoffe unterstützen die Verkehrsverlagerung.

Europäische Bahnen

Schienengüterverkehr 2022/2023

Geringeres Wachstum: Die Wirtschaftsleistung (BIP) in der EU stieg 2022 um 3,6 Prozent und blieb damit unter der Wachstumsrate des Jahres 2021 (+ 5,4 Prozent). Die Industrieproduktion wuchs um 3,0 Prozent (2021: + 8,9 Prozent) und der Güterhandel um 5,2 Prozent (2021: + 10,7 Prozent). 2023 werden deutlich geringere Zuwachsraten erwartet (Industrieproduktion: + 0,9 Prozent, Güterhandel: + 0,4 Prozent). Für die Wirtschaft insgesamt wird ein Wachstum von 0,8 Prozent angenommen.

Verkehrsleistung leicht rückläufig:

Das geringere Wachstum in Industrieproduktion und Güterhandel hatte Auswirkungen auf die Verkehrsleistungsentwicklung im europäischen Schienengüterverkehr. Nach Berechnungen der DB sank die Anzahl der Tonnenkilometer 2022 um 0,5 Prozent (EU 27, Schweiz, Norwegen, Vereinigtes Königreich). Die Transportnachfrage ging vor allem in schienenaffinen Branchen

wie Stahl und Chemie zurück. Zudem veränderten sich durch den Angriffskrieg gegen die Ukraine die Transportströme, Russlandverkehre nahmen ab. Kohleverkehre legten hingegen zu.

Weitere Entwicklung: Inflation und weiterhin hohe Energiepreise werden die wirtschaftliche Entwicklung und damit die Transportnachfrage auch 2023 belasten. Für den europäischen Schienengüterverkehr ist daher ein eher geringes Verkehrsleistungswachstum zu erwarten. Im 1. Quartal 2023 ist die Verkehrsleistung gegenüber dem starken Vorjahresquartal um 6 Prozent zurückgegangen. Einbußen gab es vor allem in energieintensiven Branchen wie Stahl und Chemie sowie im Kombinierten Verkehr. Das Minus für das Gesamtjahr wird auf 3,5 Prozent geschätzt. Für 2024 werden eine bessere konjunkturelle Entwicklung und damit einhergehend eine Rückkehr der Güterbahnen auf Wachstumskurs erwartet.



Entwicklung europäischer Bahnen

tendenziell negativ: Verkehrsleistungsverluste mussten 2022 vor allem größere Güterbahnen verzeichnen. Eine negative Entwicklung zeigten die französische Rail Logistics Europe (- 10,2 Prozent), die schweizerische SBB Cargo (- 3,9 Prozent), die spanische Renfe (- 2,6 Prozent), die österreichische Rail Cargo Group (- 2,5 Prozent) und die deutsche DB Cargo (- 0,5 Prozent). Zulegen konnten die polnische PKP Cargo (+ 5,5 Prozent) und die tschechische ČD Cargo (+ 5,4 Prozent).

Kapazität entscheidend für Wachstumsperspektive:

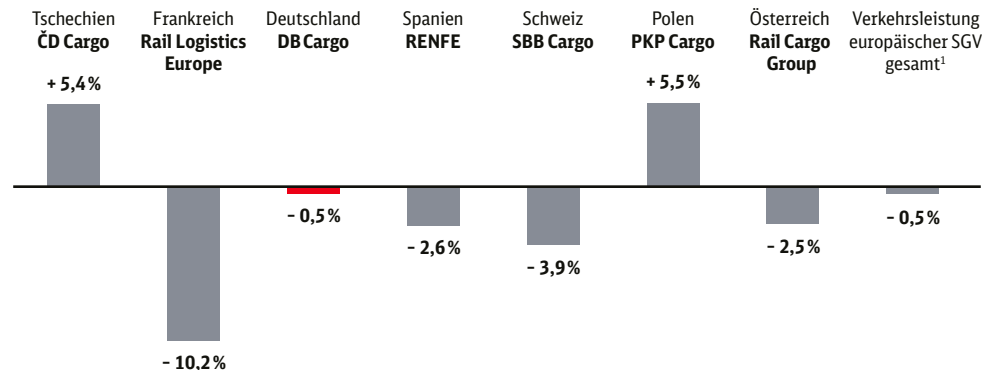
Unzureichende Infrastrukturkapazitäten hemmen die weitere Entwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs. Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER) sieht das bestehende Schienennetz in Europa als überlastet und nicht für den Betrieb von mehr und längeren Zügen geeignet an. Derzeit wird die Verordnung zu den trans-europäischen Verkehrsnetzen (TEN-V) überarbeitet. Ziel im Sinne des Green Deal ist es, die TEN-V schneller fertigzustellen. So sollen das multimodale TEN-V-Kernnetz bis 2030 und das TEN-V-Gesamtnetz bis 2050 stehen. Um den Schienengüterverkehr zu stärken, schlägt die EU-Kommission ein-

heitliche Mindeststandards für europäische Hauptstrecken vor. Die Strecken sollen durchgängig eine Oberleitung und das europäische digitale Zugsicherungssystem ERTMS erhalten. Für Personenzüge soll dort eine Mindestgeschwindigkeit von 160 Kilometern pro Stunde und für Güterzüge von 100 Kilometern pro Stunde gelten. Die Strecken sollen auch für Güterzüge mit 740 Meter Länge ausgerüstet werden. Auf europäischen Kernkorridoren sollen diese Ziele bis 2030, auf weiteren europäischen Hauptstrecken bis 2040 und im gesamten TEN-V-Netz bis 2050 erreicht werden. Mehr Kapazität und eine leistungsfähigere Infrastruktur sind essenziell, um die Wettbewerbsfähigkeit der Güterbahnen entscheidend zu verbessern.

Weichen stellen für Verlagerung: Erfolgreicher Güterverkehr auf der Schiene ist der entscheidende Hebel für die Dekarbonisierung des Verkehrs insgesamt. 2023 werden auf europäischer Ebene wichtige Weichen gestellt, die die Marktchancen der Bahnen beeinflussen. Branchenvertreter – darunter die CER und die European Rail Freight Association (ERFA) – haben in diesem Zusammenhang eine ehrgeizigere Politik zur Förderung des Schienengüterverkehrs eingefordert. Die aktuelle Verkehrspolitik

Entwicklung ausgewählter Bahnen in Europa 2022

(Basis: Verkehrsleistung, Veränderung gegenüber Vorjahr)



1 Schätzung DB

Quellen: Eurostat, UIC, Unternehmen

sei noch nicht ausreichend auf die angestrebte Emissionsminderungsstrategie abgestimmt. Der Schienengüterverkehr stoße neunmal weniger CO₂ aus als der Straßengüterverkehr. Diese Umweltvorteile gelte es zu nutzen und den Marktanteil der Güterbahnen bis 2030 auf 30 Prozent auszubauen.

Europäische Gesetzgebung für nachhaltigen Verkehr:

Mit dem Green Deal hat sich die EU das Ziel gesetzt, ihre Emissionen bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 1990

zu reduzieren und 2050 erster klimaneutraler Wirtschaftsraum zu werden. Für den Verkehrssektor lautet die Zielmarke, bis 2050 die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in der EU im Vergleich zu 1990 um 90 Prozent zu reduzieren. Die EU-Kommission hat 2021 ein umfassendes Gesetzespaket „Fit for 55“ vorgelegt, mit dessen Regelungen die bis 2030 vorgesehene Reduktion erreicht werden soll. 2023 gab es legislative Initiativen, die unmittelbare Relevanz für die Schiene haben.

Güterverkehr

Reform des EU-Emissionshandelssystems: Der Emissionshandel ist das zentrale Instrument europäischer Klimaschutzpolitik. Im Dezember 2022 haben sich EU-Kommission, Rat und Parlament auf eine Verschärfung geeinigt und das Emissionsreduktionsziel angehoben. Gegenüber dem Referenzjahr 2005 sollen die Emissionen bis 2030 nun um 62 statt um 43 Prozent sinken. Die bestehenden kostenlosen Emissionszertifikate für den Luftverkehr sollen schrittweise abgeschafft und der Schiffsverkehr in den Emissionshandel einbezogen werden. Ab 2027 wird der Straßenverkehr ebenso wie der Gebäudesektor in einem eigenen System erfasst. Die Neuerungen sind wichtige Schritte hin zu einer einheitlichen CO₂-Bepreisung von Emissionen im Verkehrsbereich und einer konsequenten Internalisierung externer Kosten.

Paket für grüneren Güterverkehr: Zur weiteren Ökologisierung des europäischen Güterverkehrs, der für mehr als 30 Prozent der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor verantwortlich sei, hat die EU-Kommission im Juli 2023 das „Greening Freight Package“ vorgelegt. Im Fokus stehen ein Vorschlag für eine Verordnung zur Nutzung der Schienenkapazität (Kapazitätsverordnung, vgl. Seite 50), die Revision der Richtlinie über

höchstzulässige Abmessungen und Gewichte im Straßengüterverkehr sowie ein Vorschlag für eine Richtlinie zur einheitlichen Berechnung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen. Die höhere Transparenz durch „CountEmissions EU“ soll Transparenz schaffen und Greenwashing verhindern.

Rückverlagerung auf Straße vermeiden: Mit der Revision der Richtlinie zu Maßen und Gewichten im Straßengüterverkehr will die Kommission den Straßengüterverkehr ökologischer und effizienter machen. Im Fokus steht die Möglichkeit eines nicht limitierten, grenzüberschreitenden Einsatzes von längeren und schweren Fahrzeugkombinationen auf Basis des Europäischen Modularen Systems (EMS), wenn diese in den Mitgliedstaaten bereits zugelassen sind. Zur Förderung emissionsfreier Lkws (Zero Emission Vehicles) sollen Maße und Gewichte abweichen dürfen – im KV um plus 2 Tonnen. Ziel der Kommission ist es, den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge mit fossilen Brennstoffen bis 2035 schrittweise einzustellen. Zur Stärkung des intermodalen Transports soll eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auch für Lastkraftwagen, Anhänger und Sattelaufleger (Semitrailer) gelten. Darum werden – ausgehend von der KV-Richtlinie – die Definitionen entsprechend



angepasst. Ferner möchte die Kommission sogenannte High-Cube-Container-Transporte (Erweiterung der Höhe um 0,3 Meter) ermöglichen. EMS im grenzüberschreitenden Verkehr zuzulassen ist ein Paradigmenwechsel. Ob die Ausweitung von Privilegien zu einer Stärkung intermodaler Verkehre und auch der Schiene im Sinne des Green Deal führt, muss sich zeigen. Für die Güterbahnen ist entscheidend, dass neue Regelungen nicht zu Rückverlagerungen auf die Straße führen. Die Systemvorteile der Bahn sind auch in der Entlastung der Straßennetze zu sehen – ein Güterzug ersetzt bis zu 52 Lkw.

Revision der Richtlinie zum Kombinierten Verkehr: Die EU-Kommission plant bei der Überarbeitung die Förderfähigkeit an der Vermeidung von externen Kosten zu orientieren. Geprüft werden soll, die Definition Kombiniertes Verkehre auf multimodale Transportketten auszuweiten. Bislang umfasst der Begriff „Kombiniertes Verkehre“ den Umschlag von Behältern. Aus Sicht der DB sind eine eindeutige Definition und ihre europaweit einheitliche Auslegung essenziell. Bestehende Privilegien für den KV müssen erhalten bleiben und es muss gewährleistet werden, dass der Hauptlauf



nach wie vor auf der Schiene stattfindet. Eine Förderung kleinerer Terminals würde helfen, weiteres Marktpotenzial für die Schiene zu erschließen.

Digitale Hebel für mehr Wettbewerbsfähigkeit klimafreundlicher Bahnlogistik:

Um den Marktanteil des europäischen Schienenverkehrs zu steigern, sind neben dem Ausbau der Infrastrukturkapazitäten

die Digitalisierung und Automatisierung relevante Hebel. Da mehr als 60 Prozent aller europäischen Güterzugfahrten mindestens eine nationale Grenze überqueren, sind einheitliche Standards zwingend – ob für das europäische Eisenbahnverkehrssystem ERTMS oder die Digitale Automatische Kupplung (DAK). Dies und die hohen erforderlichen Investitionen machen eine politische Flankierung notwendig. Die

EU-Kommission sieht in der DAK zusammen mit dem europäischen Eisenbahnverkehrssystem ERTMS die wesentlichen Treiber für einen klimafreundlichen europäischen Güterverkehr auf der Schiene.

Rascher europaweiter Rollout der Digitalen Kupplung notwendig: Mit der DAK wird das System Schienengüterverkehr schneller und einfacher – ob bei der Zug-

bildung, beim Rangieren oder auch im Fahrbetrieb. Brems- und Steuerungsprozesse werden digitalisiert. Da die Güterwagen dann mit durchgehenden Strom- und Datenleitungen ausgerüstet sind, können alle Rangier- und Betriebsabläufe automatisiert und beschleunigt werden. Züge können länger und schwerer werden und schneller fahren. Durch den europaweiten Rollout der DAK sind in der Kombination mit der



Implementierung von ETCS Kapazitätsgewinne von 10 bis 15 Prozent möglich. In Europa müssten bei den Güterbahnen zirka 500.000 Waggons und rund 20.000 Lokomotiven mit über einer Million neuen Kupplungen ausgerüstet werden. Die Investitionskosten werden von der EU-Kommission auf rund 11 Milliarden Euro geschätzt. Diesen stünde ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 18 Milliarden Euro gegenüber. Die Investitionskosten übersteigen die finanzielle Leistungsfähigkeit des Sektors. Notwendig ist eine Anschubfinanzierung durch die EU und die Mitgliedstaaten, damit eine europaweite Einführung bis 2030 fortfolgend gelingen kann. Im Juli 2023 haben neun europäische Verbände, darunter die Gemeinschaft der Eisenbahn- und Infrastrukturgesellschaften CER, die Kommission und die Mitgliedstaaten in einer Sektorerklärung aufgefordert, gemeinsam einen politischen, finanziellen und rechtlichen Rahmen zu schaffen, um die DAK flächendeckend einzuführen.

DAK-Testlauf erfolgreich abgeschlossen:

Im Mai 2023 endete ein im Januar 2022 gestarteter Praxistest eines mit verschiedenen DAK-Prototypen ausgerüsteten Testzugs. Eine europaweite Einführung der DAK erfordert einen länderübergreifenden Konsens für einen einheitlichen Kupplungstyp. Der Zug hat auf Güterstrecken und Rangierbahnhöfen in sieben europäischen Ländern unter verschiedenen Witterungsbedingungen (-25 bis +40 Grad) und Höhenlagen (Flachland, Alpen) seine betriebliche Praxistauglichkeit unter Beweis gestellt. Der Testzug wurde als Teil des Forschungsprojekts DAC4EU vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) mit 13 Millionen Euro finanziert. Das Projekt DAC4EU wird von einem Konsortium der Güterbahnen DB Cargo, SBB Cargo, Rail Cargo Austria und der Wagenhalter Ermewa, GATX Rail Europe und VTG durchgeführt. In einer weiteren europaweiten Erprobungstour soll der neue Standard für Güterzüge in Europa die Serienreife erlangen. Dafür stellt das BMDV weitere 7 Millionen Euro zur Verfügung.

Nutzung des Schienennetzes

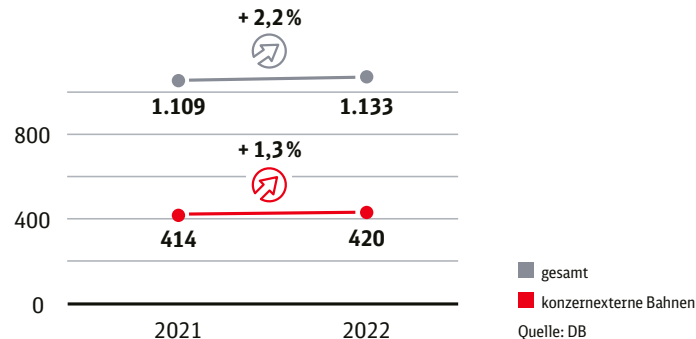
in Deutschland 2022/2023

2022 waren so viele Züge auf dem Netz der DB unterwegs wie noch nie. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, stellen Bund und DB die Weichen für das Schienennetz der Zukunft.

Erneuter Zuwachs bei der Trassennachfrage: 2022 stieg die Betriebsleistung auf dem Schienennetz der DB um 2,2 Prozent auf rund 1.133 Millionen Trassenkilometer (2021: 1.109 Millionen Trassenkilometer). Im 1. Halbjahr 2023 sank die Betriebsleistung geringfügig um 0,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die konjunkturell bedingte rückläufige Nachfrage im Schienengüterverkehr machte sich hier bemerkbar. Für das 2. Halbjahr erwartet die DB eine positive Entwicklung der Trassennachfrage, sodass für 2023 eine Betriebsleistung auf Vorjahresniveau erreicht werden kann.

Konzernexterne Bahnen zuletzt mit stärkerem Wachstum: Entgegen dem Trend der letzten Jahre stieg die Trassennachfrage konzerninterner Bahnen 2022 stärker als die der konzernexternen Bahnen. So wuchs die Betriebsleistung konzerninterner Bahnen um 2,7 Prozent auf 713 Millionen Trassenkilometer und die der konzernexternen Bahnen um 1,3 Prozent auf 420 Millionen Trassenkilometer. Ihr Anteil an der gesamten Betriebsleistung auf dem Netz der DB sank leicht auf 37,1 Prozent (2021: 37,4 Prozent). Die konzerninternen Bahnen konnten ihren Anteil unter anderem durch die Übernahme von Abellio-

Betriebsleistung auf dem Netz der DB
(Millionen Trassenkilometer)



Verkehren durch DB Regio und Verkehrsausweitungen der DB Fernverkehr steigern. Im 1. Halbjahr 2023 wuchs wiederum die Betriebsleistung der konzernexternen Bahnen stärker (+ 5,9 Prozent gegenüber dem 1. Halbjahr 2022). Damit stieg ihr Anteil an der gesamten Betriebsleistung auf 39,0 Prozent.

Infrastruktur ist Schlüssel für Verlagerung: 2022 waren so viele Züge auf dem Netz der DB unterwegs wie noch nie. Gleichzeitig zeigt sich: Die Schieneninfrastruktur hat in weiten Teilen ihre Belastungsgrenze erreicht. Engpässe und Sanie-

rungsrückstände begrenzen eine weitere Steigerung der Betriebsleistung insbesondere auf den hochbelasteten Korridoren, notwendige Baumaßnahmen verknappen die Kapazität zudem. Auch die Serviceeinrichtungen, wie Abstell- und Rangieranlagen, entwickeln sich zunehmend zu kritischen Faktoren. Die Infrastruktur ist also für den wachsenden Verkehr auf der Schiene nicht ausreichend dimensioniert. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, müssen das Bestandsnetz erneuert und digitalisiert werden und der Neu- und Ausbau der Infrastruktur bedarfsorientiert erfolgen. Dies gilt auch für die Bahnhöfe in den Metropolen.

Infrastruktur

In der Fläche müssen die Bahnhöfe wieder zu attraktiven Zugangspunkten entwickelt werden.

Vorhandene Kapazität besser nutzen:

Ein weiterer Hebel zur Mengensteigerung liegt in einer effizienteren Nutzung der Schieneninfrastruktur durch die verschiedenen Verkehrssegmente. Mit diesem Ziel hat die EU-Kommission im Juli 2023 einen Vorschlag für eine Verordnung zur Nutzung der Schienenkapazität („Kapazitätsverordnung“) vorgelegt. Ziel ist die Verbesserung einer marktorientierteren Kapazitätsallokation und des betrieblichen Managements im europäischen Schienenverkehr einschließlich Krisen- und Performancemanagement. Dadurch sollen Kapazitäten insbesondere für grenzüberschreitende Verkehre erhöht und ihre Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit verbessert werden. Die Kommission möchte mit ihrem Vorschlag ein Zeichen zugunsten einer stärkeren Internationalisierung des Schienenverkehrs und für eine größere Einbindung der Eisenbahnverkehrsunternehmen setzen. Die Schienengüterverkehrskorridor-Verordnung soll abgelöst werden – die institutionelle Struktur soll grundsätzlich neu aufgesetzt und ein europäisches Netzwerk der Infrastrukturbetreiber etabliert werden. Kapazitäts- und Verkehrsmanagement

sollen grundsätzlich in Verantwortung der Infrastrukturbetreiber bleiben. Zugleich sind zahlreiche und grundlegende Änderungen angedacht. So soll ein europäischer Rahmen für Kapazitätsmanagement geschaffen werden, der gemeinsame Verfahren und Grundsätze für das Management von Fahrwegkapazitäten und zur Koordinierung des Sektors festlegt. Digitale Tools (Digital Capacity Management) sollen die neuen Prozesse unterstützen. Die Kommission hat zu einer Vielzahl wichtiger Themen – zum Beispiel zur strategischen Kapazitätsplanung – delegierte Rechtsakte angekündigt, auch um noch offene Fragen zu regeln. Hier sollten die Bahnen angemessen beteiligt werden. Entscheidend wird sein, dass die Neuerungen im Ergebnis dazu führen, dass Infrastrukturkapazitäten effizienter genutzt werden und sich Kapazitätsknappheiten nicht etwa verschärfen. Aus deutscher Sicht ist wesentlich, dass der Deutschlandtakt unter einer europarechtlichen Neuregelung realisierbar bleibt. Da die geplante EU-Verordnung den Mitgliedstaaten Gestaltungsspielräume beim Kapazitätsmanagement lässt, erscheint dies möglich.

Empfehlungen für eine bedarfsgerechte

Infrastruktur: Im Dezember 2022 hat die vom BMDV eingesetzte Beschleunigungskommission Schiene (BKS) ihre Handlungs-



empfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung der Infrastrukturfinanzierung vorgestellt. Zu den Maßnahmen, die besonders viel Potenzial haben, die Infrastrukturkapazität zu erhöhen, zählt die rasche Umsetzung von Hochleistungskorridoren und die beschleunigte Umsetzung kleinerer und mittlerer kapazitätssteigernder Infrastrukturmaßnahmen. Die BKS kritisiert die komplexe Finanzierungsarchitektur, die die Umsetzung von Baumaßnahmen verzögere und Fehlansätze setze. Sie schlägt vor, die zahlreichen Finanzierungsquellen in zwei Fonds zusammenzufassen, von denen der eine die Modernisierung des Bestandsnetzes und der andere den Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur finanzieren solle. Zur Finanzierung

empfiehlt die BKS auch, Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut zu nutzen.

Mehr Mittel für das Schienennetz der Zukunft: Bund und DB arbeiten gemeinsam daran, den Investitionsstau im deutschen Schienennetz abzubauen und die Infrastruktur für wachsenden Schienenverkehr zu schaffen. Die DB beziffert den Investitionsrückstau auf aktuell über 90 Milliarden Euro. Der Bund hat angekündigt, bis 2027 rund 40 Milliarden Euro zusätzlich in die Schiene investieren zu wollen. Priorität haben die Modernisierung und die Digitalisierung des Bestandsnetzes. Finanziert werden die Zusatzmittel auch durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut. 2023 fließen voraussichtlich 16,1 Milliarden Euro in die



Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen.

Infrastruktur wird gemeinwohlorientiert:

Ab 2024 sollen die DB Netz AG und die DB Station&Service AG zur DB InfraGO AG zusammengeführt, aus einer Hand gesteuert und konsequent an den bahnpolitischen Zielen ausgerichtet werden. Die Schaffung der gemeinwohlorientierten Infrastruktur umfasst fünf Säulen. Die 1. Säule ist das inhaltliche Konzept und Gesamtprogramm zur neuen Bewirtschaftung der Infrastruktur mit folgenden Elementen: Schaffung des Hochleistungsnetzes, Erhalt und Modernisierung des Flächennetzes, schnelle Kapazitätserweiterung, konsequente Digitalisierung, Zukunftsbahnhöfe, leistungsfähige Serviceeinrichtungen sowie Aus-/Neubau und Elektrifizierung. Das neue Bewirtschaftungs-

regime bringt eine Trendumkehr bei Alterung und Qualität von Netz sowie Bahnhöfen und wird bis 2030 spürbar mehr Robustheit und Kapazität schaffen. Die 2. Säule umfasst die Schaffung notwendiger gesetzlicher Grundlagen, insbesondere die Flexibilisierung der Finanzierungsregularien über eine Reform des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG). Mit der 3. Säule wird der Finanzierungsrahmen neu aufgestellt. Zum einen soll, abgeleitet aus den Empfehlungen der BKS, die Finanzierungsarchitektur mit einer Vereinfachung der Fördertöpfe angepasst werden. Zum anderen bedarf es der Bereitstellung der notwendigen finanziellen Zusatzmittel durch den Haushaltsgesetzgeber zur Umsetzung des Gesamtprogramms sowie einer inhaltlichen Weiterentwicklung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. In der 4. Säule will der Bund mit der

DB die Steuerung der Infrastruktur weiterentwickeln. Die 5. Säule schafft den organisatorischen Rahmen, der den Inhalten folgt. Konkret soll die DB Station&Service AG auf die DB Netz AG verschmolzen werden. Zum Gesamtprogramm werden umfassende Impulse der Branche aufgegriffen. Dialog und Transparenz zur Entwicklung der Infrastruktur sollen dauerhaft gestärkt werden.

Hoch verfügbar, für alle zugänglich und gezielt erweitert bis 2030:

Bund und DB haben mit dem Gesamtprogramm (Säule 1) klare Ziele für die Erneuerung und Modernisierung der gesamten Infrastruktur definiert. Es umfasst alle Bereiche – von den Bahnhöfen und Rangieranlagen über das Flächen- bis hin zum Hochleistungsnetz. Kleinere und mittlere Maßnahmen sollen die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur schnell verbessern. Mit zusätzlichen Maßnahmen wird der Zustand des Flächennetzes verbessert. Die Ausstattung des Schienennetzes mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS wird vorangetrieben. Um den Zugang zur Schiene attraktiver zu machen, entwickelt die DB Stationen entlang der Hochleistungskorridore sowie zahlreiche weitere Bahnhöfe in den Regionen zu modernen Mobilitätsdrehscheiben, sogenannten Zukunftsbahnhöfen. Der

Ausbau von Serviceeinrichtungen im gesamten Netz soll Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr steigern. Gezielt erweitert: Aus- und Neubau sowie Elektrifizierung werden weiter vorangetrieben.

Erste Generalsanierung auf dem Weg zum Hochleistungsnetz startet 2024:

Die Generalsanierung des ersten Schienenkorridders wird 2024 mit der Riedbahn (Strecke Mannheim–Frankfurt/Main) starten. Innerhalb von fünf Monaten wird die DB alle technischen Anlagen erneuern, die Riedbahn für den digitalen Bahnbetrieb der Zukunft ausrüsten und 20 Bahnhöfe entlang der Strecke modernisieren. 2025 folgen die Strecken Hamburg–Berlin und Emmerich–Oberhausen. Die Auswahl der weiteren Sanierungen ab 2026 und die konkrete Umsetzung erfolgen in enger Abstimmung mit dem Schienensektor und der Wirtschaft. Die Vorbereitungen für die Generalsanierung der Riedbahn laufen bereits. Dazu gehören zum Beispiel die Planung von Ersatzverkehren und Umleitungen sowie die Ertüchtigung der dafür notwendigen Strecken. Nach Inbetriebnahme der generalsanierten Riedbahn Ende 2024 werden Verbesserungen in größerem Ausmaß spürbar. Jeder weitere sanierte Korridor wird den Effekt verstärken.

Beitrag der Schiene

zum Umweltschutz

Der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland und Europa. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, muss der Schienenverkehr deutlich wachsen. Lärmschutz verbessert die Akzeptanz.

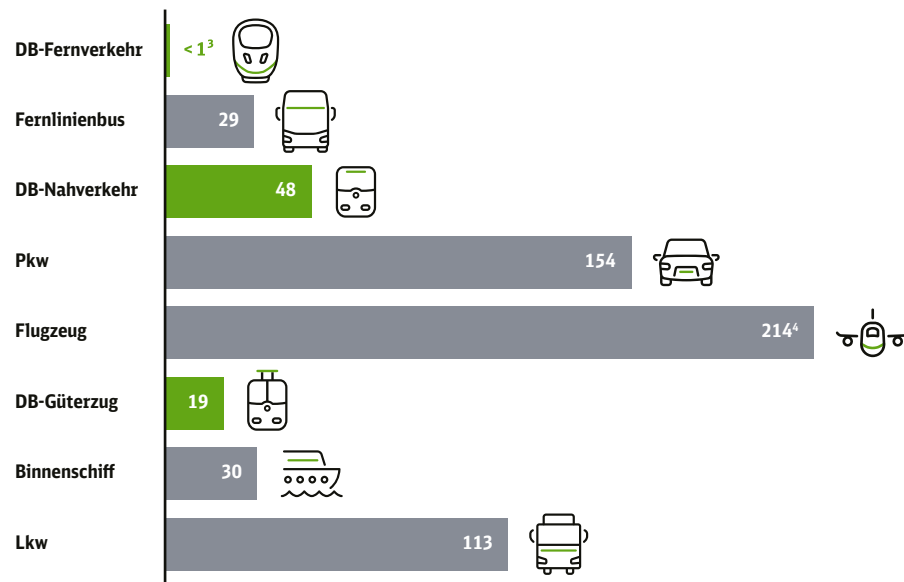
Verkehrsverlagerung für mehr Klimaschutz: Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich, energie- und flächeneffizient wie die Schiene. Der Schienenverkehr wird zu mehr als 90 Prozent elektrisch betrieben, und der genutzte Strom wird von Jahr zu Jahr grüner. Kein Massenverkehrsmittel kann so schnell einen hundertprozentigen Anteil an erneuerbaren Energien erreichen wie die Schiene. Der reibungsarme Rad-Schiene-Kontakt wird auch künftig in einem elektrifizierten Verkehrssektor die effizienteste Form der Energienutzung sein. Mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen hilft also dabei, die deutschen und europäischen Klimaschutz-

ziele zu erreichen. Ohne eine massive Verkehrsverlagerung ist die notwendige Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor nicht zu realisieren. Nach dem Bundes-Klimaschutzgesetz müssen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 auf 85 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente sinken. Das ist nahezu eine Halbierung im Vergleich zum Jahr 2019.

Verkehrssektor verfehlt Klimaziel erneut: Wie bereits 2021 hat der Verkehrssektor in Deutschland auch 2022 mehr Treibhausgas emittiert als zulässig. Nach Angaben des Umweltbundesamtes (UBA) sind die Treibhausgasemissionen des Verkehrs 2022

Klimafreundliche Schiene

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

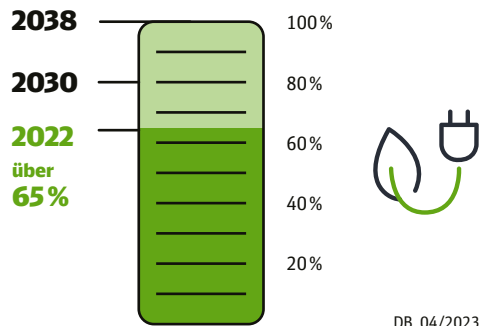


- 1 CO₂e: Summe der Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Lachgas; Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger sind berücksichtigt.
- 2 Werte gerundet
- 3 inklusive nicht elektrifizierter Fahrten (< 2 Prozent)
- 4 unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs

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

Ökostrom-Anteil wächst im DB-Bahnstrom

Der DB-Fernverkehr fährt in Deutschland bereits seit 2018 mit 100 Prozent Ökostrom. Bis 2038 stellt die DB den Bahnstrom auch im Regional- und Güterverkehr vollständig auf Ökostrom um.



DB, 04/2023

auf 148 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente gestiegen. Sie lagen damit rund 9 Millionen Tonnen über der im Bundes-Klimaschutzgesetz für 2022 festgesetzten zulässigen Jahresemissionsmenge. Laut UBA sind die Emissionen des Straßenverkehrs wieder gestiegen – trotz der befristeten Einführung des 9-Euro-Tickets im ÖPNV und der besonders hohen Kraftstoffpreise im Jahr 2022, die allerdings temporär durch den Tankrabbatt gemindert wurden.

Bund novelliert Klimaschutzgesetz:

Das Bundeskabinett hat im Juni 2023 die Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes beschlossen. Die nationalen Klimaschutzziele bleiben unverändert. Bis 2030 soll im

Vergleich zum Jahr 1990 eine Minderung um 65 Prozent, bis 2040 um 88 Prozent und bis 2045 die Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden. Alle Sektoren sollen künftig übergreifend und in einer mehrjährigen, vorwärtsgerichteten Gesamtrechnung betrachtet werden. Zusammen mit dem Monitoring der Emissionsdaten des Vorjahres soll die prognostizierte Emissionsentwicklung bis 2030 sowie für 2035, 2040 und 2045 zur Handlungsgrundlage werden. Sofern die Projektionsdaten in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine Zielverfehlung bei den Jahresemissionsgesamtmengen ausweisen, muss der Bund Maßnahmen zur Zielerreichung erarbeiten. Zukünftig soll die Bundesregierung spätestens zwölf Monate

nach Beginn jeder Legislatur ein umfassendes Klimaschutzprogramm vorlegen.

Klimaneutral bis 2040: Bis 2040 will der DB-Konzern klimaneutral sein. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt die DB auf mehrere Hebel: die Wärmewende, die weitere Elektrifizierung von Strecken, den Ausbau des Ökostromanteils sowie den Ausstieg aus dem Diesel. Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland werden ab 2025 vollständig mit Ökostrom versorgt. Zudem werden die Wärmeversorgung vergrünt, fossile Energieträger wie Heizöl und Erdgas schrittweise abgelöst. Eine höhere Energieeffizienz soll in den kommenden Jahren für sinkende Verbräuche sorgen. Rund 61 Prozent des Bundesschiennetzes sind derzeit elektrifiziert. Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, die Quote bis 2030 auf 75 Prozent zu steigern. Um klimaneutrale Mobilität auch auf nicht elektrifizierten Strecken zu realisieren, setzt die Branche auf technische Alternativen. Bis 2027 investiert die DB rund 1,5 Milliarden Euro in alternative Antriebe und Kraftstoffe.

Ausbau des Ökostromanteils: Schon heute liegt der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix bei 65,2 Prozent. Damit

liegt er deutlich über dem öffentlichen Grünstrommix in Deutschland von derzeit rund 46 Prozent. Bis 2030 will die DB den Anteil auf 80 Prozent und bis 2038 auf 100 Prozent steigern. 2023 hat die DB im Rahmen eines Pilotprojekts zum ersten Mal Ökostrom direkt in das deutsche Bahnstromnetz eingespeist. Dazu wurde gemeinsam mit dem Freiflächenphotovoltaik-Projektentwickler ENERPARC eine Solaranlage im schleswig-holsteinischen Wasbek in Betrieb genommen, deren jährliche Leistung den Strombedarf eines Tages im gesamten deutschen Bahnstromnetz deckt. Im Vergleich zur Nutzung von Strom aus fossilen Energiequellen können so bis zu 18.000 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Innovationen bei Antrieben und Infrastruktur: Auf dem Weg zum klimaneutralen Konzern will die DB keine fossilen Kraftstoffe mehr nutzen und verfolgt einen technologieoffenen Ansatz mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Bei Neufahrzeugen testet die DB gemeinsam mit Partnern Lösungen für den Betrieb und die Versorgung von Zügen mit grünem Wasserstoff. Außerdem setzt die DB auch auf klimafreundliche Akkutechnologie. DB Regio hat 2022 mit Alstom den ersten Batteriezug



im Fahrgastbetrieb erprobt. In Schleswig-Holstein hat die DB mit dem Bau einer innovativen Infrastruktur begonnen. Beim Einsatz von Batteriezügen ist statt einer durchgängigen Elektrifizierung nur noch die Elektrifizierung kurzer Streckenabschnitte oder einzelner Bahnhöfe notwendig. Ab Ende 2023 kommt die innovative Technologie solcher „Oberleitungsinseln“ erstmalig zum Einsatz.

Rollout alternativer Kraftstoffe: Die DB nutzt vor allem den Biokraftstoff Hydro-treated Vegetable Oil (HVO), der je nach

Rohstoffzusammensetzung bis zu 90 Prozent weniger CO₂-Emissionen verursacht als Diesel. HVO kann wie Diesel verwendet werden, ohne dass aufwendige Fahrzeugumrüstungen notwendig sind. Bei der DB kommt nur Biokraftstoff aus biologischen Reststoffen und Abfällen und ohne Palmöl zum Einsatz. Somit tritt die Produktion von HVO nicht in Konkurrenz zur Nahrungs- und Futtermittelerzeugung und fördert auch keine schädlichen Anbaumethoden. Seit 2022 kommt HVO in mehreren DB Regio-Teilnetzen und im Sylt-Shuttle von DB Fernverkehr zum Einsatz. Bis 2025

sollen die letzten noch verbleibenden knapp 2 Prozent der dieselbetriebenen Strecken im Fernverkehr auf Biokraftstoff umgestellt werden. Nach umfangreichen Betriebserprobungen ist HVO seit Mitte 2022 für die Dieselflotte von DB Cargo Deutschland freigegeben. Als „DBeco fuel“ erweitert er die Produktpalette der Eco Solutions für klimaneutrale Transporte.

Fortschritte beim Lärmschutz: 2022

wurden an Bestandsstrecken sowie an Neu- und Ausbaustrecken insgesamt rund 71 Kilometer Lärmschutzwände errichtet und in rund 2.200 Wohnungen schalldämmende Maßnahmen ergriffen. Seit Beginn des Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen des Bundes im Jahr 1999 hat die DB die Lärmbelastung für die Anwohner:innen reduziert. 2022 wurden 92 Kilometer bestehender Strecken lärmsaniert und 41.500 Anwohner:innen von Lärm entlastet. Seit 1999 haben insgesamt rund 664.500 Anwohner:innen von der Lärminderung profitiert.

Ziele Lärmsanierung 2030 und 2050:

Bis Ende Mai 2023 hat die DB insgesamt 2.210 Kilometer mit ortsfesten Maßnahmen lärmsaniert. Im Rahmen der Fortführung

des Lärmsanierungsprogramms des Bundes wird die DB insgesamt 3.250 Kilometer Bestandsstrecken mit rund 800.000 Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm entlastet. Bis 2050 wird die Anzahl lärmsanierter Bestandsstrecken auf 6.500 Kilometer wachsen. Damit würden dann alle 1,6 Millionen betroffenen Anwohner:innen von der Lärminderung an bestehenden Schienenwegen profitieren.

Züge auf leisen Sohlen: Neben den Lärmschutzmaßnahmen vor Ort setzt die DB auch auf die Lärmreduzierung direkt an der Quelle. Seit Ende 2020 ist die gesamte aktive Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland mit Flüsterbremsen ausgestattet und damit deutlich leiser unterwegs. Auch die Lokflotte wird modernisiert. Bis 2025 werden alle elektrischen Streckenlokomotiven mit leisen Bremssystemen umgerüstet. Diesel-Lokomotiven werden sukzessive gegen klimafreundliche Maschinen mit alternativen Antrieben ausgetauscht. DB Fernverkehr ersetzt in den nächsten Jahren alle Rangierloks mit Dieselantrieb durch leise und klimafreundliche Hybrid-Modelle. So trägt Lärmschutz gleichzeitig zum Klimaschutz bei.



Personenverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Personenkilometern	2018	2019	2020	2021 ¹	2022 ¹
Schienepersonenverkehr	98,2	102,0	58,8	56,2	93,3
öffentlicher Straßenpersonenverkehr	72,1	71,3	44,5	44,4	56,2
motorisierter Individualverkehr	913,3	917,0	798,7	804,3	874,3
Luftverkehr innerdeutsch	10,3	10,1	2,6	2,1	4,1
Gesamtmarkt	1.093,8	1.100,4	904,6	907,0	1.027,9

Quellen: Destatis, DB

Güterverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Tonnenkilometern	2018	2019	2020	2021 ²	2022 ³
Schienengüterverkehr	130,0	129,2	119,8	131,0	132,7 (S)
Straßengüterverkehr	497,2	498,7	487,5	505,6	503,1 (S)
Binnenschiff	46,9	50,9	46,3	48,2	44,1
Rohrfernleitungen	17,2	17,6	16,7	15,7	17,7
Gesamtmarkt	691,3	696,4	670,3	700,6	697,6 (S)

Quellen: Destatis, DB

Infrastruktur

Betriebsleistung Deutschland in Millionen Trassenkilometern	2018	2019	2020	2021	2022
auf dem Netz	1.085	1.090	1.066	1.109	1.133
davon konzernexterne Kunden	349	368	385	414	420

Quelle: DB

1 Daten 2021 und 2022 vorläufig

2 Daten 2021 Straße und Gesamtmarkt vorläufig, zum Teil Schätzung (S)

3 Daten 2022 Schiene, Straße und Gesamtmarkt vorläufig, zum Teil Schätzung (S)



Impressum

Deutsche Bahn AG
Wirtschaft, Politik
und Regulierung
Postdamer Straße 8
10785 Berlin

Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: September 2023

Bildnachweise:

Deutsche Bahn AG/Volker Emersleben (Titel, S. 8, 23, 33, 44, 45),
Deutsche Bahn AG/Pablo Castagnola (S. 3), Deutsche Bahn AG/
Wolfgang Klee (S. 4, 5), Deutsche Bahn AG/Max Lautenschläger
(S. 7, 13, 17), Deutsche Bahn AG/Marc-Oliver Schulz (S. 11),
Deutsche Bahn AG/Sebastian Berger (S. 14), Deutsche Bahn AG/
Dominic Dupont (S. 19), Deutsche Bahn AG/Marcus Henschel
(S. 20), Deutsche Bahn AG/Uwe Miethke (S. 24), Deutsche Bahn AG/
Georg Wagner (S. 28, 29, 36), Deutsche Bahn AG/Oliver Lang
(S. 31, 34, 35, 43, 58, 60, Rückseite), Deutsche Bahn AG/
Dirk Wittmann (S. 39), Deutsche Bahn AG/Steve Wiktor (S. 46),
Deutsche Bahn AG/Frank Kniestedt (S. 51, 52)