



Wettbewerbskennzahlen 2023/24

29
4

03 Personenverkehr

- 03 Gesamtmarkt Deutschland
- 05 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 06 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

10 Güterverkehr

- 10 Gesamtmarkt Deutschland
- 12 Schienengüterverkehr Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Leistungsfähige Schiene beginnt bei Infrastruktur

22 Klimaschutz

- 22 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz

25 Leistungsdaten seit 2019 im Überblick

Insgesamt starke Nachfrage im deutschen Personenverkehr



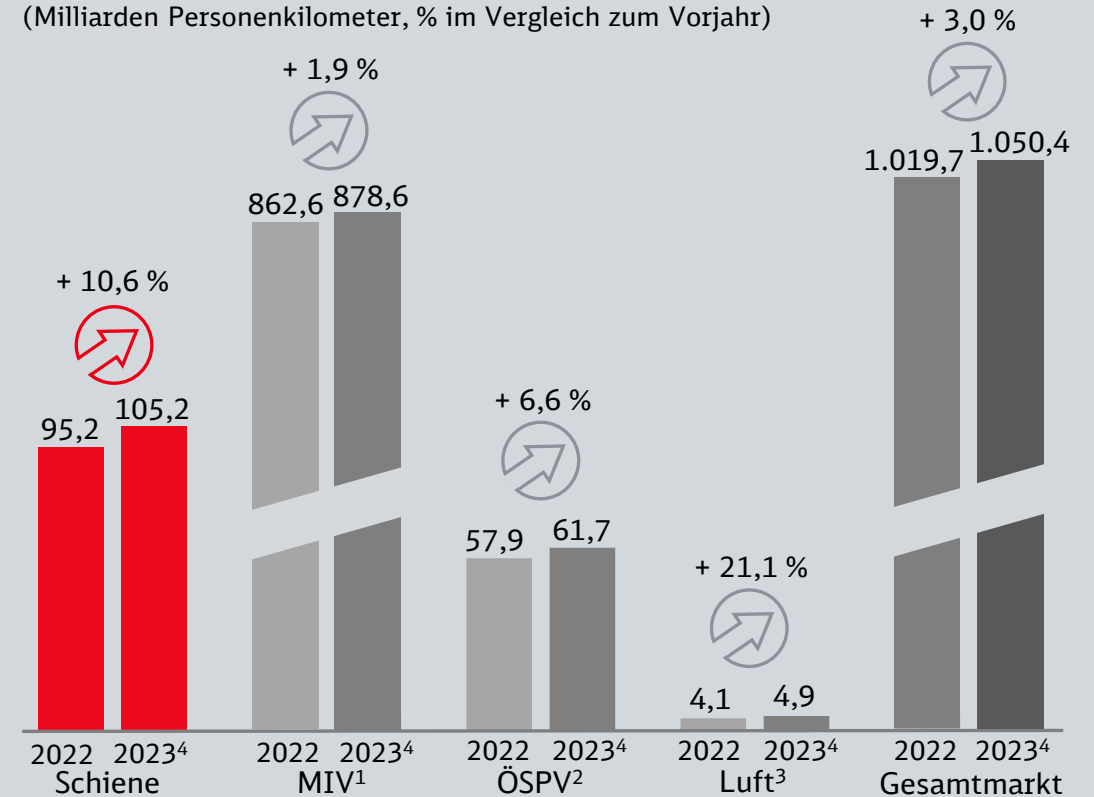
Personenverkehr

Gesamtmarkt Deutschland 2023/2024

- 2023 Verkehrsleistungsanstieg im deutschen Personenverkehr um 3,0 % auf rund 1.050 Milliarden Personenkilometer (Mrd. Pkm)
- Vor-Corona-Niveau fast erreicht (2019: 1.101 Mrd. Pkm)
- Markt blieb geprägt vom in der Pandemie veränderten Mobilitätsverhalten (teilweise Substitution von Pendlerverkehren und Geschäftsreisen durch mobiles Arbeiten und digitale Kommunikation)
- Verkehrsträger mit unterschiedlicher Wachstumsdynamik: größtes Plus bei innerdeutschem Luftverkehr (+ 21,1 % ausgehend von niedrigem Niveau) und Schiene (+ 10,6 %)
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) profitierten von dem zum 1. Mai 2023 eingeführten Deutschland-Ticket; hier kam es zu Verlagerungseffekten vom Schienenpersonenfernverkehr auf den Nahverkehr
- 2024: Wachstumsrate der Verkehrsleistung im deutschen Personenverkehr in Höhe von etwa 2,0 % erwartet

Verkehrsleistungsentwicklung Deutschland

(Milliarden Personenkilometer, % im Vergleich zum Vorjahr)



1 motorisierter Individualverkehr
2 öffentlicher Straßenpersonenverkehr

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

Quellen: Destatis, DB

Größte Marktanteilszuwächse bei der Schiene, Verluste beim MIV



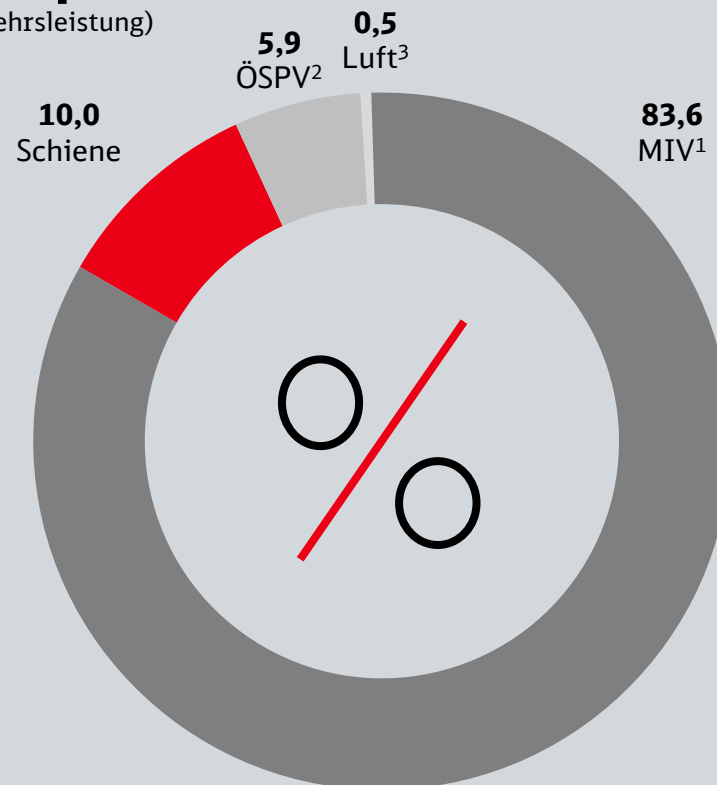
Personenverkehr

Gesamtmarkt Deutschland 2023/2024

- **Schiene:** 2023 Verkehrsleistungsanstieg auf rund 105,2 Mrd. Pkm; Vor-Corona-Niveau leicht übertroffen (2019: 102,0 Mrd. Pkm); Marktanteil kletterte auf 10,0 % (2022: 9,3 %)
- **MIV:** mit geschätzt 1,9 % niedrigste Wachstumsrate aller Verkehrsträger im Jahr 2023; Verkehrsleistung stieg auf geschätzt 878,6 Mrd. Pkm, blieb aber unter dem Vor-Corona-Wert (2019: 917,4 Mrd. Pkm) und wird diesen auch 2024 voraussichtlich nicht erreichen; Marktanteil des MIV fiel 2023 auf 83,6 % (2022: 84,6 %)
- **ÖSPV:** 2023 Verkehrsleistungszuwachs auf 61,7 Mrd. Pkm; Vor-Corona-Wert wurde nicht erreicht (2019: 71,2 Mrd. Pkm); Marktanteil stieg auf 5,9 % (2022: 5,7 %); 2024 weiteres Nachfrageplus erwartet
- **Innerdeutscher Luftverkehr:** Verkehrsleistung 2023 mit 4,9 Mrd. Pkm deutlich unter Vor-Corona-Wert (2019: 10,1 Mrd. Pkm); Marktanteilerhöhung auf 0,5 % (2022: 0,4 %); Anteil wird 2024 durch das reduzierte innerdeutsche Flugangebot vermutlich niedrig bleiben

Modal Split 2023⁴

(Basis: Verkehrsleistung)




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

Quellen: Destatis, DB

Fernverkehr: starkes Wachstum 2023, schwächere Entwicklung in den ersten Monaten 2024



Personenverkehr 

Schienerpersonenfernverkehr Deutschland 2023/2024

- 2023 Verkehrsleistungsanstieg im deutschen SPFV auf 47,6 Mrd. Pkm (+ 9,7 % gegenüber 2022); Vor-Corona-Niveau übertroffen (2019: 44,7 Mrd. Pkm); 1. Quartal 2024: Verkehrsleistungsrückgang um 6 % (u. a. durch hohe Bautätigkeit und Streiks)
- Verkehrsleistung im DB Fernverkehr stieg 2023 um 9,0 % auf 45,2 Mrd. Pkm (2022: 41,5 Mrd. Pkm); Wachstumsrate der Wettbewerber war mit 26,3 % deutlich höher, u. a. aufgrund von Nachholeffekten nach starken Angebotseinschränkungen während der Corona-Pandemie; Marktanteil der Wettbewerber an der Verkehrsleistung im SPFV erreichte 5 % (2022: 4 %)
- DB Fernverkehr investiert in Fahrzeugflotte und Werke; angestrebt wird eine Verdopplung der Verkehrsleistung gegenüber 2015 auf jährlich mehr als 70 Mrd. Pkm
- Laut Bundesnetzagentur wollen auch Flixtrain, ÖBB und WESTbahn ihr Angebot weiter ausbauen
- Drohende deutliche Trassenpreissteigerung im Jahr 2025 stellt eigenwirtschaftlichen SPFV vor enorme wirtschaftliche Herausforderungen (für SPNV gilt gesetzliche Trassenpreisbremse; SPFV und SGV daher überproportional betroffen)



Fortgesetzte Erholung im Regionalverkehr, Wettbewerber steigerten Marktanteil



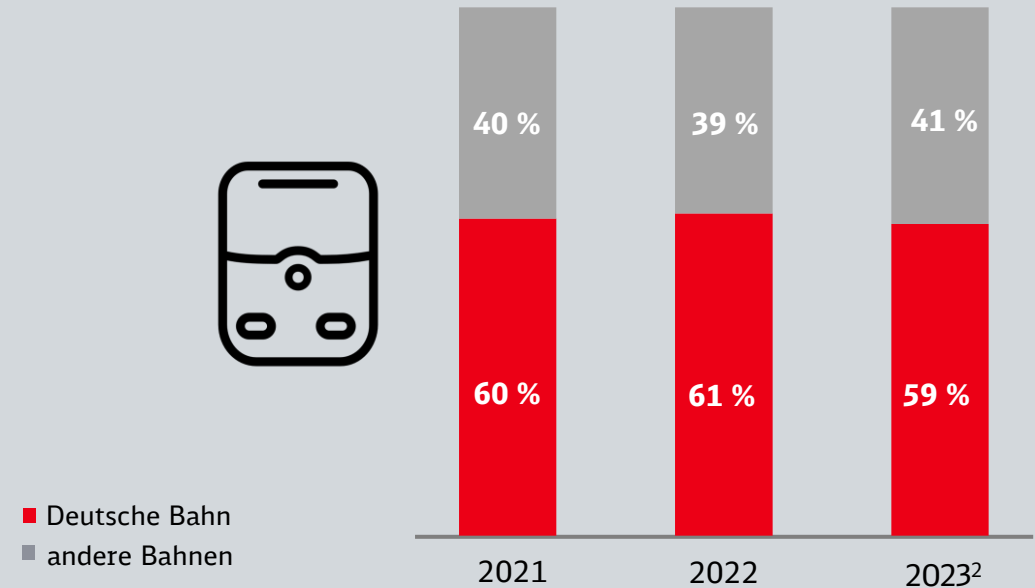
Personenverkehr

Schienspersonennahverkehr Deutschland 2023/2024

- 2023 Verkehrsleistungsanstieg auf 57,6 Mrd. Pkm (2022: 51,8 Mrd. Pkm); Vor-Corona-Niveau übertroffen (2019: 57,3 Mrd. Pkm); Deutschland-Ticket wirkte nachfragesteigernd
- 1. Quartal 2024: plus 25 % bei der SPNV-Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahreszeitraum (Basiseffekt aus Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023)
- Konzernexterne Bahnen steigerten Marktanteil (Basis: Zugkilometer) 2023 auf geschätzt 41 % (2022: 39 %)
- Marktbedingungen bleiben herausfordernd:
 - anhaltender Kostendruck (Personal, Energie, Infrastruktur)
 - Anpassungen von Ausschreibungen und laufendem Vertragsmanagement an verändertes Umfeld erforderlich
 - ausgeschriebene Teilleistungen verkürzen Wertschöpfungskette; reduziert Möglichkeiten, Risiken und Chancen auszugleichen
 - Anzahl Bieter in Vergabeverfahren schrumpft: durchschnittliche Bieteranzahl bei wettbewerblich vergebenen Verkehrsverträgen 2018: 2,5 Bieter, 2022: 1,4 Bieter (Bundesnetzagentur, BNetzA)
 - erzielbare Renditen im SPNV weiterhin niedrig; 2022 hatten nur rund 60 % der Unternehmen ein positives Ergebnis (BNetzA)

Marktanteile im Regionalverkehr¹

(Basis: bestellte Zugleistung)




1 Werte gerundet, 2 Schätzung

Quellen: Bundesnetzagentur, DB

Hohe Akzeptanz des Deutschland-Tickets




Personenverkehr 

Bilanz Deutschland-Ticket

- 11,2 Millionen Fahrgäste besitzen ein Deutschland-Ticket (Stand März 2024).
- Besitzer:innen des Deutschland-Tickets nutzen den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) häufiger und auf längeren Strecken.
- 14 % der Fahrten mit Deutschland-Ticket wurden aus anderen Verkehrsmitteln verlagert, davon rund 8 % aus dem motorisierten Individualverkehr.
- Deutschland-Ticket unterstützt Digitalisierung:
 - Etwa jedes 2. Ticket ist ein digitales Handy-Ticket (52 %).
 - Etwa 2 von 3 Tickets wurden digital über eine Webseite (40 %) oder App (22 %) gekauft.
- Langfristige Finanzierungsperspektive ab 2026 steht noch aus, ist aber für nachhaltigen Erfolg des Deutschland-Tickets und Planungssicherheit der Branche notwendig.

- **digitales Ticket für 49 Euro monatlich im Abonnement**
- **monatlich kündbar**
- **bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr nutzbar**



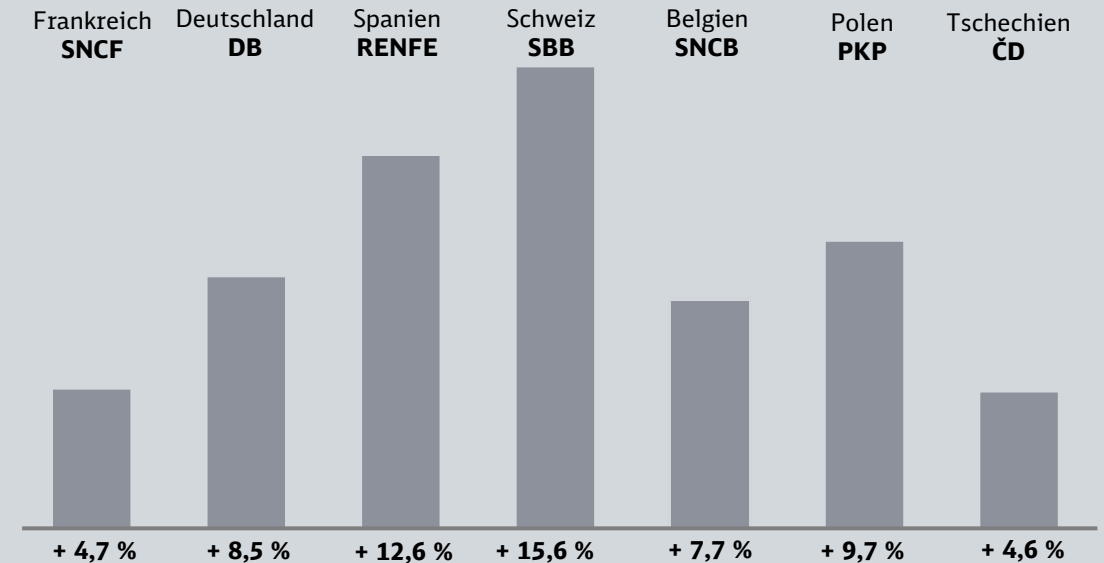
Personenverkehr 

Schienerpersonenverkehr Europa 2023/2024

- Deutliche Verkehrsleistungszuwächse bei europäischen Bahnen im Jahr 2023:
 - erneut zweistellig wuchsen
 - SBB (Schweiz) mit 15,6 %
 - RENFE (Spanien) mit 12,6 %
 - vergleichsweise starkes Wachstum bei
 - polnischer PKP: + 9,7 %
 - DB: + 8,5 %
 - belgischer SNCB: + 7,7 %
 - SNCF (Frankreich) und ČD (Tschechien) steigerten Verkehrsleistung um 4,7 % beziehungsweise 4,6 %

Entwicklung Schienenpersonenverkehr in Europa 2023

(Basis: Verkehrsleistung, Veränderung gegenüber Vorjahr)



Quellen: UIC, DB

03 Personenverkehr

- 03 Gesamtmarkt Deutschland
- 05 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 06 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

10 Güterverkehr

- 10 Gesamtmarkt Deutschland
- 12 Schienengüterverkehr Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Leistungsfähige Schiene beginnt bei Infrastruktur

22 Klimaschutz

- 22 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz

25 Leistungsdaten seit 2019 im Überblick

Negative wirtschaftliche Entwicklung lässt Güterverkehr in Deutschland schrumpfen



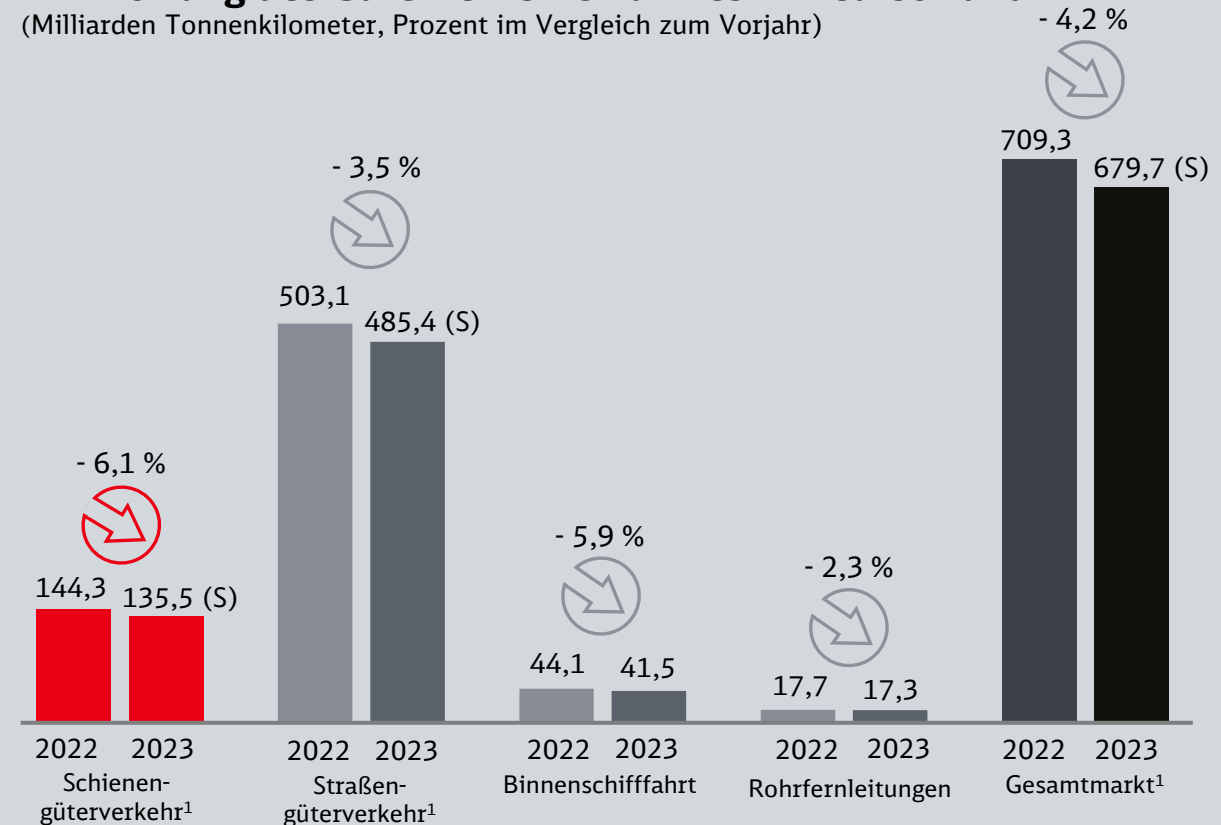
Güterverkehr

Gesamtmarkt Deutschland 2023/2024

- Negative Entwicklung wirtschaftlicher Kennzahlen in Deutschland im Jahr 2023:
 - Wirtschaftsleistung (BIP) - 0,1 %
 - Industrieproduktion - 0,9 %
 - Güterhandel - 2,5 %
- Güterverkehrsleistung 2023 mit geschätzt 679,7 Milliarden Tonnenkilometer (Mrd. tkm) deutlich unter Vorjahr (2022: 709,3 Mrd. tkm); beschleunigter Abwärtstrend (2023: - 4,2 %; 2022: - 0,2 %)
- Treiber für sinkende Transportnachfrage: schwache Industriekonjunktur, Nachfrageeinbruch in Baubranche, Produktionsrückgänge in Chemie- und Stahlbranche
- Transportnachfrage ebenfalls belastet durch gestiegene Faktorkosten und Preise
- 2024: wieder wachsende Güterverkehrsleistung erwartet (+ 1,0 %)

Entwicklung des Güterverkehrsmarktes in Deutschland

(Milliarden Tonnenkilometer, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



¹ vorläufig, Schätzung (S)

Quellen: Destatis, DB

Straßengüterverkehr gewinnt Marktanteile



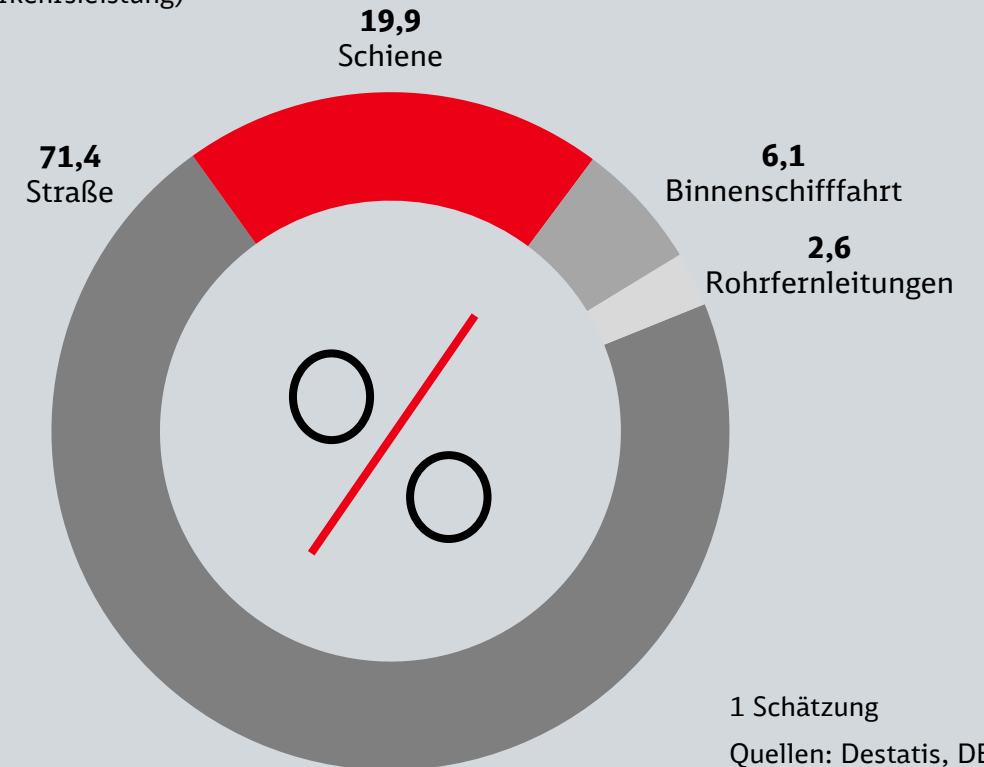
Güterverkehr

Gesamtmarkt Deutschland 2023/2024

- **Schiene:** 2023 Verkehrsleistungsrückgang um 6,1 % und Marktanteilsverlust von 0,5 Punkten auf 19,9 % u. a. bedingt durch geringere Nachfrage schienenaffiner Branchen (Chemie, Stahl, Montan, Kohle); weiteres Absinken der Verkehrsleistung im 1. Quartal 2024 um 5,6 % gegenüber Vorjahreszeitraum wegen konjunkturbedingt schwacher Nachfrage; zudem Auswirkungen von Streiks und geringerer Trassen- und Anlagenpreisförderung
- **Straßengüterverkehr:** Minus bei Verkehrsleistung mit - 3,5 % niedriger als bei Schiene und Binnenschiff; Marktanteilszunahme Straße um 0,5 Punkte auf 71,4 %; bislang keine Verlagerungswirkung der erweiterten und emissionsorientierten Lkw-Maut feststellbar (seit Dezember 2023: Kopplung Lkw-Maut an CO₂-Ausstoß (Aufschlag: 200 Euro pro Tonne CO₂); seit Juli 2024 Mautpflicht für Lkw ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht)
- **Binnenschifffahrt:** nach historischem Tiefstand 2022 weiterer Abwärtstrend bei der Verkehrsleistung im Jahr 2023 (- 5,9 %); Marktanteilsverlust von 0,1 Punkten auf 6,1 %; Treiber: rückläufige Transporte u. a. bei Getreide, Stahl und Kohle

Modal Split 2023¹

(Basis: Verkehrsleistung)



Anhaltend hoher Wettbewerbsdruck im Schienengüterverkehr – Marktbedingungen belasten Bahnen mehrfach



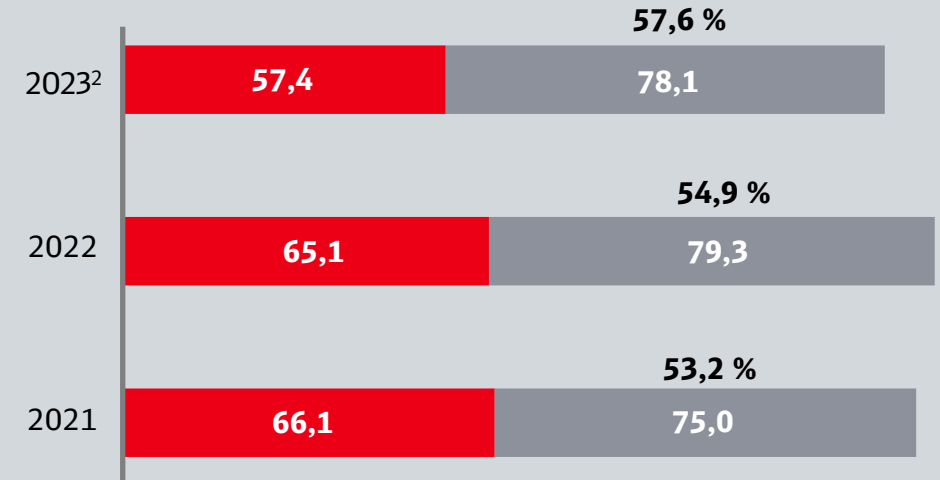
Güterverkehr

Schienengüterverkehr Deutschland 2023/2024

- 2023 Verkehrsleistungsrückgänge bei konzernexternen Bahnen mit - 1,5 % geringer als bei DB Cargo (- 11,7 %); Marktanteil der Wettbewerber stieg auf 57,6 % (2022: 54,9 %)
- Kritik Branchenverbände:
 - Verschlechterung der Rahmenbedingungen und weiter infrastrukturelle Einschränkungen (Kapazität und Qualität)
 - Kürzungen bei Trassen- und Anlagenpreisförderung stellen preis-sensiblen und margenschwachen SGV vor große Herausforderungen (Trassenpreisförderung 2023: 350 Mio. Euro, 2024: 229 Mio. Euro; Anlagenpreisförderung 2023: 85 Mio. Euro, 2024: 20 Mio. Euro)
 - Zudem: 2025 droht deutliche Trassenpreissteigerung (für SPNV gilt gesetzliche Trassenpreisbremse; SGV und SPFV daher überproportional betroffen)
 - Positive Effekte durch neue Betriebskostenförderung für Einzelwagenverkehre erwartet (Förderung ab Juli 2024; Fördervolumen: 1,7 Mrd. Euro für 5 Jahre)

Leistungsentwicklung der Güterbahnen¹

(Verkehrsleistung in Milliarden Tonnenkilometern)



■ Deutsche Bahn
■ Wettbewerber
% Marktanteil Wettbewerber in Prozent

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

Quellen: Destatis, DB

Geringes Wirtschaftswachstum und deutlich sinkende Transportnachfrage in Europa



Güterverkehr

Schienengüterverkehr Europa 2023/2024

- Wachstumsraten wesentlicher wirtschaftlicher Daten in Europa unter Vorjahresniveau (2023)
 - Wirtschaftsleistung (BIP): + 0,6 % (2022: + 3,5 %)
 - Industrieproduktion: - 1,8 % (2022: + 2,8 %)
 - Güterhandel: - 1,9 % (2022: + 5,4 %)
- 2024 positive Entwicklung bei Wirtschaftswachstum (+ 0,9 %) und Güterhandel (+ 0,4 %) erwartet; voraussichtlich weiteres Absinken der Industrieproduktion um 1,8 %
- Europäische Schienengüterverkehrsleistung* 2023: - 6,8 %; 2024 voraussichtlich weiteres Minus von 2,5 %
*EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich
- Treiber der sinkenden Schienentransportnachfrage: schwache Konjunktur, hohe Inflation und Kosten (vor allem Bahnstrom)
- Nachfragerückgänge insbesondere in energieintensiven Branchen (Chemie, Stahl); schwacher europäischer Außenhandel führte 2023 zu deutlich geringerem Containeraufkommen in Nordseehäfen (Antwerpen, Rotterdam, Hamburg); Folge: starke Leistungsverluste im Kombinierten Verkehr (KV)



Europäische Bahnen mit hohen Verkehrsleistungsverlusten



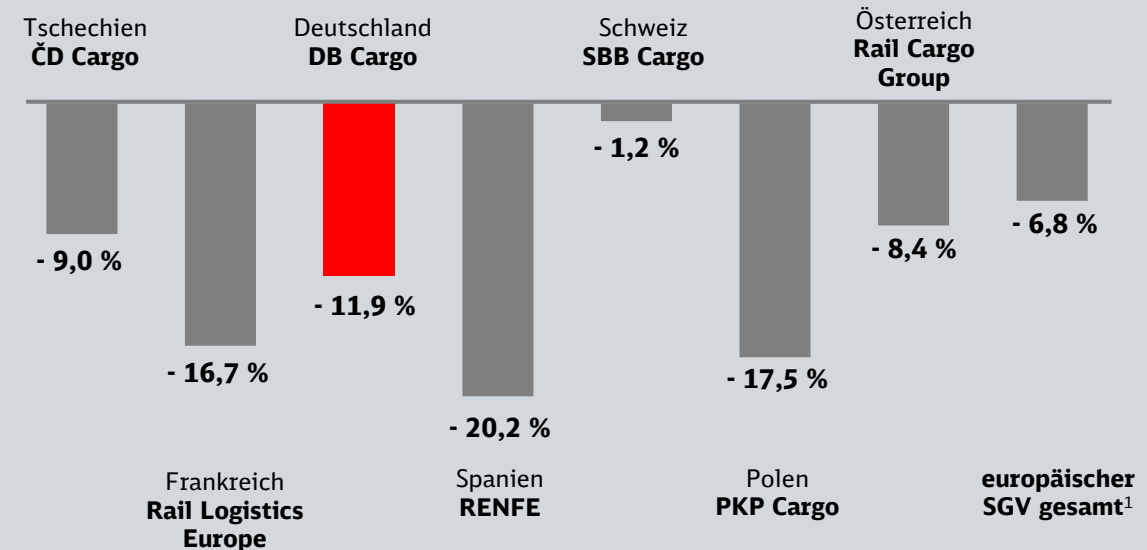
Güterverkehr

Schienengüterverkehr Europa 2023/2024

- Schon 2022 negative Schienengüterverkehrsleistungsentwicklung in Europa* (- 0,2 %); noch stärkere Verluste im Jahr 2023 (- 6,8 %)
*EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich
- Ausmaß der Verkehrsleistungseinbußen europäischer Bahnen sehr unterschiedlich
 - erhebliche Einbußen bei spanischer Renfe (- 20,2 %), polnischer PKP Cargo (- 17,5 %) und französischer Rail Logistics Europe (- 16,7 %; auch bedingt durch die von der EU geforderte Abgabe von Verkehren)
 - DB Cargo (- 11,9 %), tschechische ČD Cargo (- 9,0 %) und österreichische Rail Cargo Group (- 8,4%) mit deutlichen Verlusten
 - geringes Minus bei schweizerischer SBB Cargo (- 1,2 %)
- Marktentwicklung läuft konträr zur europäischen Zielsetzung, den Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 % und bis 2050 um 100 % zu steigern

Entwicklung ausgewählter Bahnen in Europa 2023

(Basis: Verkehrsleistung, Veränderung gegenüber Vorjahr)



1 Schätzung DB

Quellen: Eurostat, UIC, Unternehmen

Güterverkehr 

Schienengüterverkehr Europa 2023/2024

VDV-Forderungen für mehr Schienengüterverkehr

- Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene sollte Maxime europäischer Verkehrspolitik sein
- Verlagerung erfordert Ertüchtigung der Infrastruktur
- Gezielte Förderung für Kombinierten Verkehr und Einzelwagenverkehr
- Technische Innovationen (z.B. digitale automatische Kupplung) europaweit und verbindlich in allen Mitgliedstaaten einführen
- Initiativen zur bloßen Stärkung des Straßengüterverkehrs prüfen

Europäische Branchenverbände befürchten Rückverlagerung¹

- Gefahr der Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße, wenn Maße und Gewichte zugunsten des Lkw verändert werden
- Studie: bis zu 21 % des Schienengüterverkehrs könnte auf Straße abwandern; dies bedeute jährlich zusätzlich 10,5 Mio. Lkw-Fahrten, 6,6 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen und rund 2,2 Mrd. Euro externe Kosten



¹ u. a. Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER), European Rail Freight Association (ERFA)

03 Personenverkehr

- 03 Gesamtmarkt Deutschland
- 05 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 06 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

10 Güterverkehr

- 10 Gesamtmarkt Deutschland
- 12 Schienengüterverkehr Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Leistungsfähige Schiene beginnt bei Infrastruktur

22 Klimaschutz

- 22 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz

25 Leistungsdaten seit 2019 im Überblick

Höhere Trassennachfrage lässt Anteil konzernexterner Bahnen an der Betriebsleistung im Jahr 2023 auf 39,2% steigen



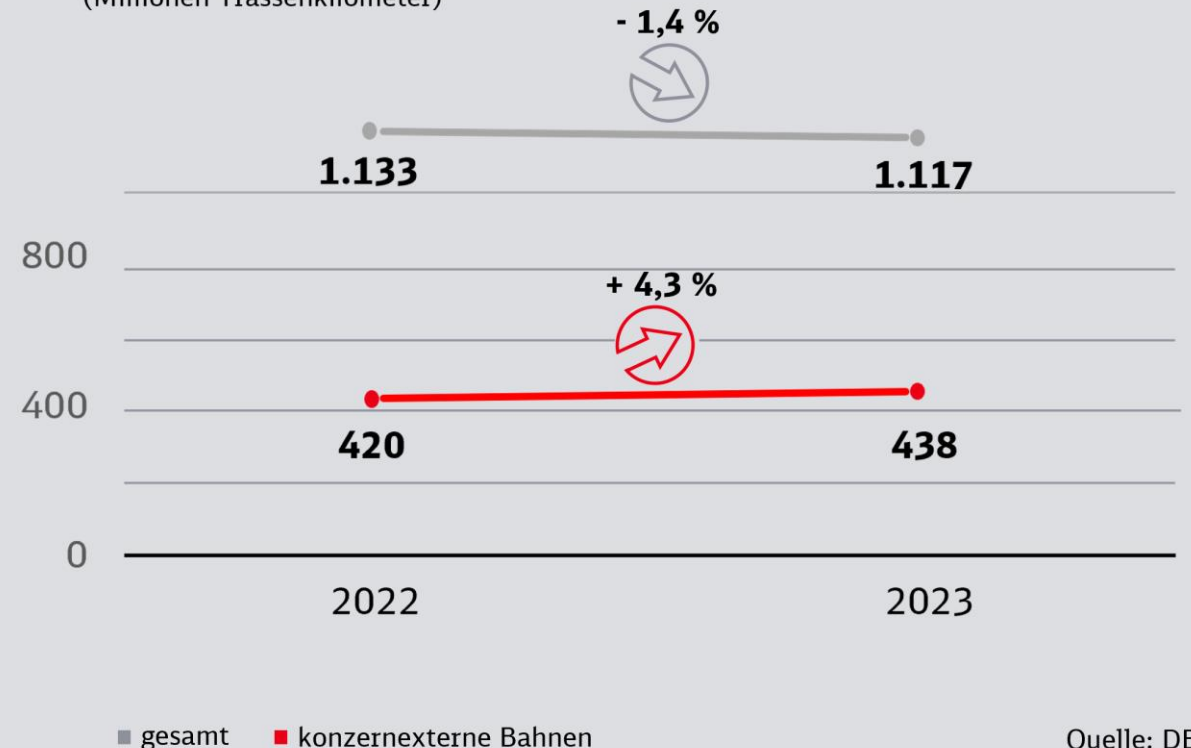
Infrastruktur

Nutzung des DB-Schienennetzes 2023/2024

- 2023 leichter Rückgang der gesamten Betriebsleistung auf dem Netz der DB auf insgesamt 1.117 Millionen Trassenkilometer (Mio. Trkm)
- Trassennachfrage von konjunkturbedingt schwächerer Nachfrage im Schienengüterverkehr und Sondereffekten beeinflusst (Streiks, Unwetter, baubedingte Einschränkungen)
- Konzernexterne Bahnen mit Betriebsleistungssteigerung um 4,3 % auf rund 438 Mio. Trkm; Anteil an gesamter Betriebsleistung kletterte auf 39,2 % (2022: 37,1 %)
- Betriebsleistung konzerninterner Bahnen fiel um 4,7 % auf rund 680 Mio. Trkm
- 1. Halbjahr 2024:
 - Rückgang der Betriebsleistung auf dem Schienennetz der DB um 1,8 % (gegenüber Vorjahreszeitraum)
 - Betriebsleistungssteigerung konzernexterner Bahnen um 2,7 %; Anteil an gesamter Betriebsleistung auf dem DB-Netz erreichte 40,8 %

Betriebsleistung auf dem Netz der DB

(Millionen Trassenkilometer)



Infrastruktur

Leistungsfähige Schiene beginnt bei Infrastruktur (1/3)

- Seit Bahnreform 1994 zu geringe öffentliche Mittel für Schienennetz, Serviceeinrichtungen und Bahnhöfe, um Leistungsfähigkeit und Qualität bei steigendem Verkehrsvolumen zu halten (seit 1994: + 28 % mehr Betriebsleistung bei geschrumpftem DB-Netz (Betriebslänge in Kilometern: - 17 %))
- Aktueller Infrastrukturzustand beeinträchtigt Qualität und Stabilität des Bahnbetriebs, limitiert Wachstum und Verlagerung, gefährdet zunehmend Erreichen klima- und verkehrspolitischer Ziele
- Bund und DB steuern gegen mit grundlegender Sanierung und Modernisierung im Bestand sowie gezieltem Infrastrukturaus- und -neubau
 - Januar 2024: Start der neuen Gesellschaft DB InfraGO AG und begleitend des größten Sanierungs- und Modernisierungsprogramms für Schienennetz und Bahnhöfe seit Bahnreform 1994
 - Juli 2024: Inkrafttreten des novellierten Bundesschienenwegeausbaugesetzes mit neuen Finanzierungsoptionen für den Bund (zum Beispiel für Instandhaltungsaufwand)
 - 2024 - 2027: Bund stellt zusätzlich etwa 27 Mrd. Euro für Schieneninfrastruktur bereit; identifizierter Bedarf von 45 Mrd. Euro bis 2027 ist damit noch nicht vollständig gedeckt



Größtes Infrastrukturprogramm der DB-Geschichte gestartet



Infrastruktur

Leistungsfähige Schiene beginnt bei Infrastruktur (2/3)

- Mit Installierung der DB InfraGO AG ändern sich Bewirtschaftung, Finanzierung und Steuerung der DB-Infrastruktur grundlegend:
 - DB InfraGO AG steuert ehemalige DB Station&Service AG und DB Netz AG aus einer Hand
 - Bund formuliert am Gemeinwohl ausgerichtete Ziele für die Infrastruktur und stellt Finanzierung sicher
 - DB InfraGO AG setzt Ziele mit den zur Verfügung stehenden Mitteln als Wirtschaftsunternehmen effizient und transparent um
- Kernaufgabe DB InfraGO AG: Umsetzung zentraler Maßnahmen für mehr Kapazität und Qualität im Schienennetz und in Bahnhöfen
- Hoher Fokus auf Zustandsverbesserung der Infrastruktur



Zentrale Maßnahmen für mehr Kapazität und Qualität im DB-Schienennetz und in Bahnhöfen



Infrastruktur

Leistungsfähige Schiene beginnt bei Infrastruktur (3/3)

- **Hochleistungsnetz:** Sanierung von mehr als 4.000 hochbelasteten Streckenkilometern gebündelt in 41 Korridoren durch DB InfraGO AG; Ziel: Hochleistungsnetz mit rund 9.200 Streckenkilometern
- **Flächennetz:** sukzessive Modernisierung von rund 24.000 Streckenkilometern, um Anlagenzustand in der Fläche zu verbessern
- **Bestandsnetz:** mehr Kapazität und Pünktlichkeit durch kleine und mittlere Maßnahmen, die besonders effektiv und rasch spürbar sind (Beispiele: Überleitstellen, Weichen, Überholgleise, zusätzliche Signale, neue Bahnsteige)
- **Neu- und Ausbau:** gezielter Neu- und Ausbau von Strecken, wo zusätzlicher Kapazitätsbedarf absehbar ist; zudem: weitere Elektrifizierung des Schienennetzes
- **Digitalisierung:** mehr Kapazität durch Digitalisierung weiterer Strecken (u. a. durch Ausrüstung mit ETCS)
- **Serviceeinrichtungen:** Kapazitätserhöhung für die Vor- und Nachbereitung von Zügen (insbesondere Abstellgleise) durch Erweiterung und Neubau von Serviceeinrichtungen
- **Bahnhöfe:** Kapazitätssteigernde Maßnahmen für wachsende Reisendenzahlen und eine attraktive Ausstattung (z.B. moderne Fahrgastinformation, Barrierefreiheit sowie ausgebauten Warte- und Aufenthaltsbereiche)

Generalsanierung von Korridoren im hochbelasteten Netz

- Korridor wird durchgängig saniert – vom Bahnsteig über den Oberbau bis zum Stellwerk
- Start: Juli 2024 mit der Riedbahn (Strecke Mannheim–Frankfurt/Main)

Entwicklung von Zukunftsbahnhöfen

- 2024: Start Modernisierung von ersten Bahnhöfen zu zukunftsfähigen Bahnhöfen, sogenannten Zukunftsbahnhöfen, (u. a. 20 Bahnhöfe im Rahmen der Generalsanierung an der Riedbahn)
- Perspektivisch soll in einem Etappenziel jeder 3. Bahnhof in Deutschland ein Zukunftsbahnhof sein – das sind 1.800 Bahnhöfe, mit denen über 50 % der Reisenden deutschlandweit erreicht werden

03 Personenverkehr

- 03 Gesamtmarkt Deutschland
- 05 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 06 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

10 Güterverkehr

- 10 Gesamtmarkt Deutschland
- 12 Schienengüterverkehr Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Leistungsfähige Schiene beginnt bei Infrastruktur

22 Klimaschutz

- 22 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz

25 Leistungsdaten seit 2019 im Überblick

Verkehre auf die Schiene zu verlagern, unterstützt die notwendige Dekarbonisierung in Deutschland und Europa



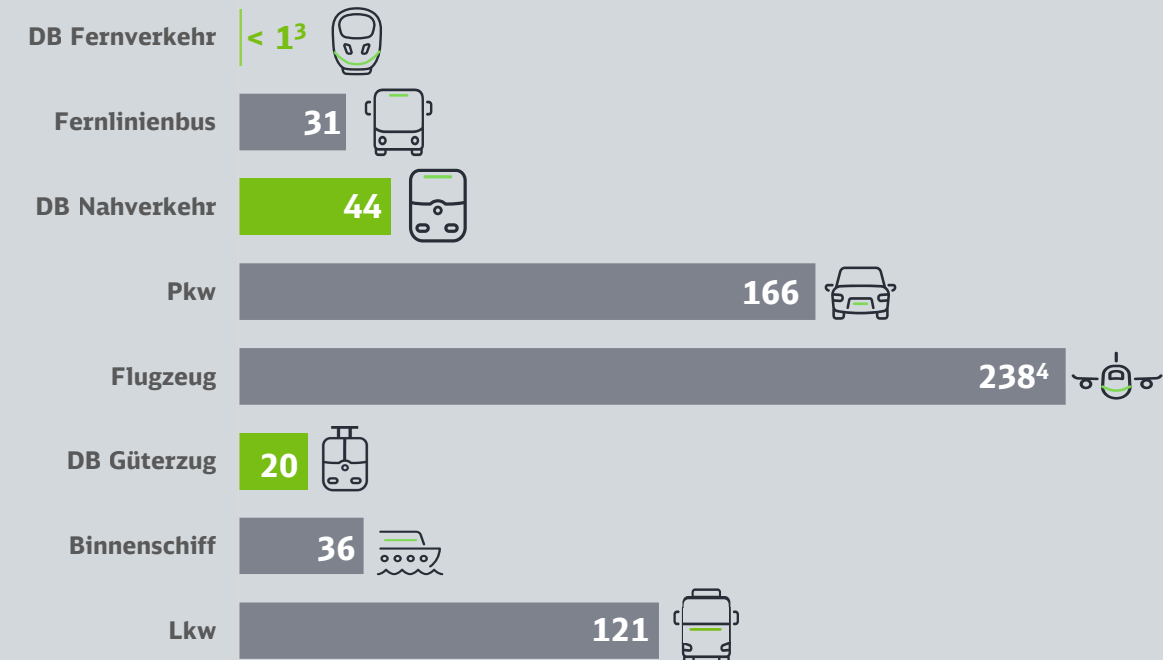
Klimaschutz

Beitrag der Schiene zum Klimaschutz

- Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich und so flächeneffizient wie die Eisenbahn
- Nur der Schienenverkehr konnte seine CO₂-Emissionen in Deutschland seit 1990 kontinuierlich senken
- Reibungsarmes Rad-Schiene-System wird auch in einem weitestgehend elektrifizierten Verkehrssektor die effizienteste Form der Energienutzung sein
- Emissionen im deutschen Verkehrssektor lagen 2023 bei rund 146 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten (-1,2 % gegenüber 2022)
 - Wert liegt deutlich über der im Bundes-Klimaschutzgesetz genannten Jahresemissionsmenge von 134 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten
 - Haupttreiber des Rückgangs der Emissionen gegenüber 2022 war rückläufiger Lkw-Verkehr

Klimafreundliche Schiene

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



Quelle: UBA 2024 (TREMODO 6.51 [1/2024], Bezugsjahr 2022), Schiene: DB AG (Bezugsjahr 2023)

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

DB-Konzern will bis 2040 klimaneutral sein



Klimaschutz

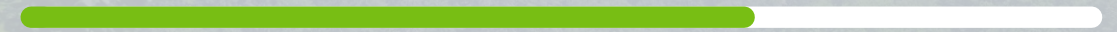
Beitrag der Schiene zum Klimaschutz

Klimaneutrale DB

- Im Systemverbund Bahn sollen vier Hebel dazu beitragen, das Ziel zu erreichen: Erhöhung Ökostromanteil, Ausbau Elektrifizierung, Ausstieg aus Diesel (alternative Kraftstoffe/Antriebe), Einstieg in Wärmewende
- Nächste Etappenziele für Deutschland (Auszug):
 - ab 2025 Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe vollständig mit Ökostrom versorgen
 - bis 2030 Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix auf 80 % erhöhen (Stand 2023: 68 %)
 - bis spätestens 2038 bei DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen vollständig auf Ökostrom umstellen; DB Fernverkehr ist bereits seit 2018 mit 100 % Ökostrom unterwegs
 - weitere Elektrifizierung des DB-Schienenetzes: Quote lag 2023 insgesamt bei 62,3 % und im Hochleistungsnetz bei 99 %
 - Erhöhung des Recyclinganteils bis 2030 (Schienenstahl auf 45 %, Gleisschotter auf 40 %, Betonschwellen auf 30 %)

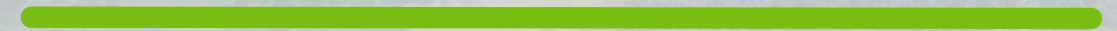
68 %

2023



100 %

2038



Anteil Ökostrom im DB-Bahnstrommix

03 Personenverkehr

- 03 Gesamtmarkt Deutschland
- 05 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland
- 06 Schienenpersonennahverkehr Deutschland
- 08 Schienenpersonenverkehr Europa

10 Güterverkehr

- 10 Gesamtmarkt Deutschland
- 12 Schienengüterverkehr Deutschland
- 13 Schienengüterverkehr Europa

17 Infrastruktur

- 17 Nutzung des DB-Schienennetzes
- 18 Leistungsfähige Schiene beginnt bei Infrastruktur

22 Klimaschutz

- 22 Beitrag der Schiene zum Klimaschutz

25 Leistungsdaten seit 2019 im Überblick

Leistungsdaten seit 2019 im Überblick



Personenverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Personenkilometern

	2019	2020	2021	2022	2023 ¹
Schienenpersonenverkehr	102,0	58,8	57,6	95,2	105,2 (S)
öffentlicher Straßenpersonenverkehr	71,2	44,5	44,4	57,9	61,7 (S)
motorisierter Individualverkehr	917,4	798,7	835,9	862,6	878,6 (S)
Luftverkehr innerdeutsch	10,1	2,6	2,1	4,1	4,9 (S)
Gesamtmarkt	1.100,8	904,6	940,1	1.019,7	1.050,4 (S)

1 Daten vorläufig, Schätzung (S)

Quellen: Destatis, DB

Leistungsdaten seit 2019 im Überblick



Güterverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Tonnenkilometern	2019	2020	2021	2022¹	2023²
Schienengüterverkehr	138,2	128,0	141,0	144,3	135,5 (S)
Straßengüterverkehr	498,7	487,5	506,1	503,1	485,4 (S)
Binnenschiff	50,9	46,3	48,2	44,1	41,5
Rohrfernleitungen	17,6	16,7	15,7	17,7	17,3
Gesamtmarkt	705,5	678,5	710,5	709,3	679,7 (S)

1 Daten 2022 Straße und Gesamtmarkt vorläufig

2 Daten 2023 Schiene, Straße und Gesamtmarkt Schätzungen (S)

Quellen: Destatis, DB

Leistungsdaten seit 2019 im Überblick



Infrastruktur

Betriebsleistung Deutschland in Millionen Trassenkilometern	2019	2020	2021	2022	2023
auf dem Netz	1.090	1.066	1.109	1.133	1.117
davon konzernexterne Kunden	368	385	414	420	438

Quelle: DB

Impressum

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

Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: August 2024

Bildnachweise

Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben (Titel, S.7)
Deutsche Bahn AG / Dominic Dupont (S. 5)
Deutsche Bahn AG / Hayo Schelten (S. 13)
Deutsche Bahn AG / Oliver Lang (S. 15)
Deutsche Bahn AG / Stefan Wildhirt (S.18)
Deutsche Bahn AG / Christian Bedeschinski (S. 19)
Deutsche Bahn AG / Uwe Miethe (S. 20)
Deutsche Bahn AG / Georg Wagner (S. 23)
Deutsche Bahn AG / Max Lautenschläger (Impressum)