

Wettbewerbskennzahlen

2025/2026

Übersicht

03 Vorwort & Kernaussagen

06 Personenverkehr

07 Gesamtmarkt Deutschland

09 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland

11 Schienenpersonennahverkehr Deutschland

12 Schienenpersonenverkehr Europa

14 Güterverkehr

15 Gesamtmarkt Deutschland

17 Schienengüterverkehr Deutschland

18 Schienengüterverkehr Europa

20 Infrastruktur

21 Nutzung des DB-Schienennetzes

22 Investitionen Schieneninfrastruktur Deutschland

23 Kapazitätsmanagement & Bauen

25 Schieneninfrastruktur in Europa

26 Leistungsdaten seit 2021 im Überblick

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

mehr Menschen reisen mit der Bahn, neue Anbieter steigen in den Fernverkehr ein, internationale Verbindungen kommen hinzu. Gleichzeitig erleben Reisende und Unternehmen täglich, wie stark überlastete Strecken und Baustellen den Betrieb einschränken. Die Erneuerung der Infrastruktur und ein zuverlässigeres Angebot müssen deshalb gemeinsam vorankommen.

Die Wettbewerbskennzahlen 2025/2026 zeigen, wie unterschiedlich sich die Märkte entwickeln. Während die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr in Deutschland 2025 um 3,4 Prozent zugenommen hat, ist sie im Schienengüterverkehr um 4,3 Prozent gesunken. Im Schienenpersonenfernverkehr intensivieren neue Anbieter den Wettbewerb. Das ist ein positives Signal für die Attraktivität der Schiene. Gleichzeitig wirft dies Fragen zur künftigen Marktordnung für die Anbindung der Fläche auf. Im Schienenpersonennahverkehr hingegen fehlen vielerorts konkurrierende Angebote in den Vergabeverfahren. Die Ausschreibungsbedingungen müssen für die Betreiber wirtschaftlich tragfähig sein. Im Schienengüterverkehr verschärfen hohe Kosten und geopolitische Unsicherheiten die schwierige wirtschaftliche Lage. Welche Folgen das für die Industrie hat, verdeutlicht der Einzelwagenverkehr. Er verbindet auch dezentrale Produktionsstandorte mit dem europäischen Schienennetz und braucht dafür eine verlässliche Förderung.

DB und Branche stellen sich diesen Aufgaben. Gemeinsam mit dem Bund erneuert die DB InfraGO den Fahrweg und die Bahnhöfe mit Investitionen auf Rekordniveau. Bis diese Arbeiten ihre volle Wirkung entfalten, kommt es auf bessere Abläufe im Betrieb und eine Fahrplanung an, die mit den verfügbaren Kapazitäten auskommt. Für die politische Diskussion heißt das, die Regeln so weiterzuentwickeln, dass wirtschaftlich tragfähige Angebote und eine verlässliche Anbindung zusammenpassen. Zugleich muss die Zuverlässigkeit bei der Nutzung der knappen Netzkapazität stärker zählen. Wenn es gelingt, Investitionen, betriebliche Verbesserungen und die richtigen politischen Rahmenbedingungen zusammenzuführen, schaffen wir die Voraussetzungen für eine dauerhaft leistungsfähige Schiene. Das ist unser Anspruch für 2035 – das Jahr, in dem die Eisenbahn in Deutschland ihr 200-jähriges Jubiläum feiert.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre. Thorsten Krenz (Leiter Politische Beziehungen DB AG)

Kernbotschaften Wettbewerb, Berichtsjahr 2025

Personenverkehr

- Die Verkehrsleistung ist im gesamten Personenverkehr gewachsen, im Schienenpersonenverkehr überdurchschnittlich stark.
- Im Schienenpersonenfernverkehr konnten die Wettbewerber ihre Marktanteile ausbauen.
- Im Schienenpersonennahverkehr lag der Marktanteil konzernexterner Eisenbahnverkehrsunternehmen stabil auf hohem Niveau.
- Der grenzüberschreitende Schienenpersonenfernverkehr gewinnt weiter an Bedeutung, zahlreiche Angebote sind angekündigt.

Güterverkehr

- Die Wirtschaftsentwicklung in Deutschland bleibt weiterhin schwach, das Güterverkehrsvolumen sinkt.
- Alle Verkehrsträger zeigten einen Rückgang in ihrer Verkehrsleistung, der Marktanteil des Schienengüterverkehrs blieb nahezu stabil.
- International bleiben die Rahmenbedingungen schwierig durch hohe Faktorkosten und geopolitische Unsicherheiten.
- Der Einzelwagenverkehr in Europa bleibt als Rückgrat der Industrie auf Förderung angewiesen.

Infrastruktur

- Der Anteil konzernexterner Bahnen an der Betriebsleistung auf dem Netz der DB InfraGO stieg weiter an.
- In Deutschland wird die Entwicklung der Trassennutzung durch den Zustand der Infrastruktur und ein hohes Bauvolumen gedämpft.
- Bund und DB InfraGO setzen ihr Investitionsprogramm für Fahrweg und Bahnhöfe auf hohem Niveau fort.
- Die hohe Netzauslastung erfordert neue Instrumente zur Kapazitätsnutzung und Fahrplanung.

Gesamtschau

- Die Schiene ist attraktiv und der Wettbewerb wächst. Mehr Wettbewerb allein schafft noch kein besseres Angebot. Die stark ausgelastete und sanierungsbedürftige Infrastruktur ist der entscheidende Faktor.
- Für eine leistungsfähige Schiene müssen Infrastrukturinvestitionen, robuste Betriebsabläufe und ein tragfähiger Marktrahmen zusammengeführt werden. Ziel ist ein verlässliches, wettbewerbliches und flächendeckendes Schienenangebot.

Ausgewählte Kennzahlen 2025 im Überblick

Verkehrsleistungsentwicklung Deutschland
Basis Personenkilometer (Pkm)

Deutschland gesamt:	+1,0 % ↑
Schienenpersonenverkehr gesamt:	+3,4 % ↑
Schienenpersonenfernverkehr:	+4,3 % ↑
Schienenpersonennahverkehr:	+2,7 % ↑

Güterverkehrsleistung Entwicklung
Basis Tonnenkilometer (tkm)

Deutschland gesamt:	-1,7 % ↓
Schienengüterverkehr Deutschland:	-4,3 % ↓
Schienengüterverkehr Europa:	-1,6 % ↓

Marktanteil der Schiene in Deutschland

an Verkehrsleistung im Personenverkehr:	10,6 % ↑
an Verkehrsleistung im Güterverkehr:	19,4 % ↓

Betriebsleistungsentwicklung auf Schienennetz DB InfraGO
Basis Trassenkilometer (Trkm)

Gesamt:	+0,5 % ↑
Konzernexterne Bahnen:	+1,4 % ↑

Marktanteil Wettbewerber Schiene in Deutschland (gerundet)

Schienenpersonenfernverkehr (Pkm):	7 % ↑
Schienenpersonennahverkehr (Zugkm):	41 % →
Schienengüterverkehr (tkm):	68 % ↑
Marktanteil nach Betriebsleistung (Trkm):	41 % ↑

Übersicht

03 Vorwort & Kernaussagen

06 Personenverkehr

07 Gesamtmarkt Deutschland

09 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland

11 Schienenpersonennahverkehr Deutschland

12 Schienenpersonenverkehr Europa

14 Güterverkehr

15 Gesamtmarkt Deutschland

17 Schienengüterverkehr Deutschland

18 Schienengüterverkehr Europa

20 Infrastruktur

21 Nutzung des DB-Schienennetzes

22 Investitionen Schieneninfrastruktur Deutschland

23 Kapazitätsmanagement & Bauen

25 Schieneninfrastruktur in Europa

26 Leistungsdaten seit 2021 im Überblick

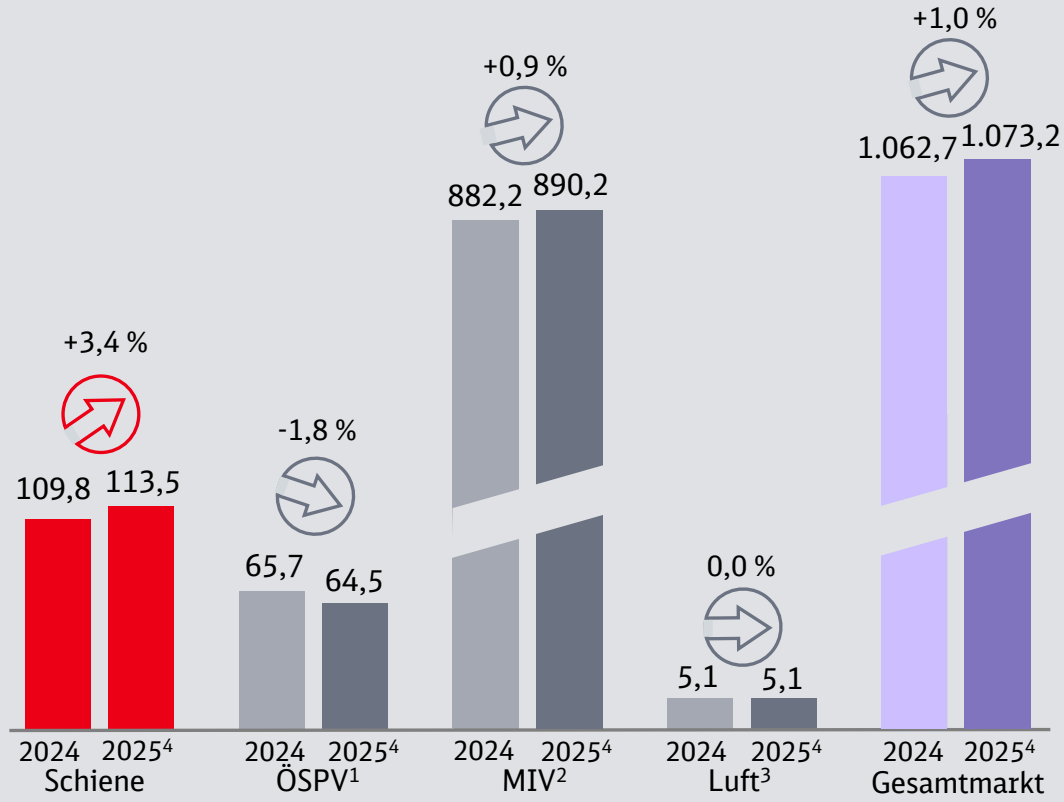
Weiteres Nachfrageplus im deutschen Personenverkehr

Personenverkehr **Gesamtmarkt Deutschland**

- Die Verkehrsleistung in Deutschland stieg 2025 um +1,0 % auf geschätzt 1.073,2 Mrd. Personenkilometer (Pkm). 2024 lag sie bei 1.062,7 Mrd. Pkm. Für 2026 zeichnet sich ein Rückgang um rund -1,2 % ab.
- Die Verkehrsträger haben dabei 2025 eine unterschiedliche Dynamik gezeigt:
  - Der Schienenpersonenverkehr (SPV) wuchs überdurchschnittlich (+3,4 %). Der Infrastrukturzustand verhinderte ein höheres Wachstum.
  - Treiber war der Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) mit einem Zuwachs von +4,3 % (2024 -1,8 %). Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wuchs um +2,7 % (2024 +11,4 %, vor allem aus Effekten des Deutschlandtickets).
  - Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wuchs verhalten, wie im Vorjahr um +0,9 %. Der innerdeutsche Luftverkehr stagnierte.
  - Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) verzeichnete als einziger Verkehrsträger ein Minus und sank um -1,8 % (2024 +7,4%). Ursache waren unter anderem Streiks in 2025.

Verkehrsleistungsentwicklung Deutschland

(Milliarden Personenkilometer, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



1 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
2 Motorisierter Individualverkehr
3 Luftverkehr (innerdeutsch)
4 Vorläufig, zum Teil Schätzung, Werte gerundet

Quellen: Destatis, DB

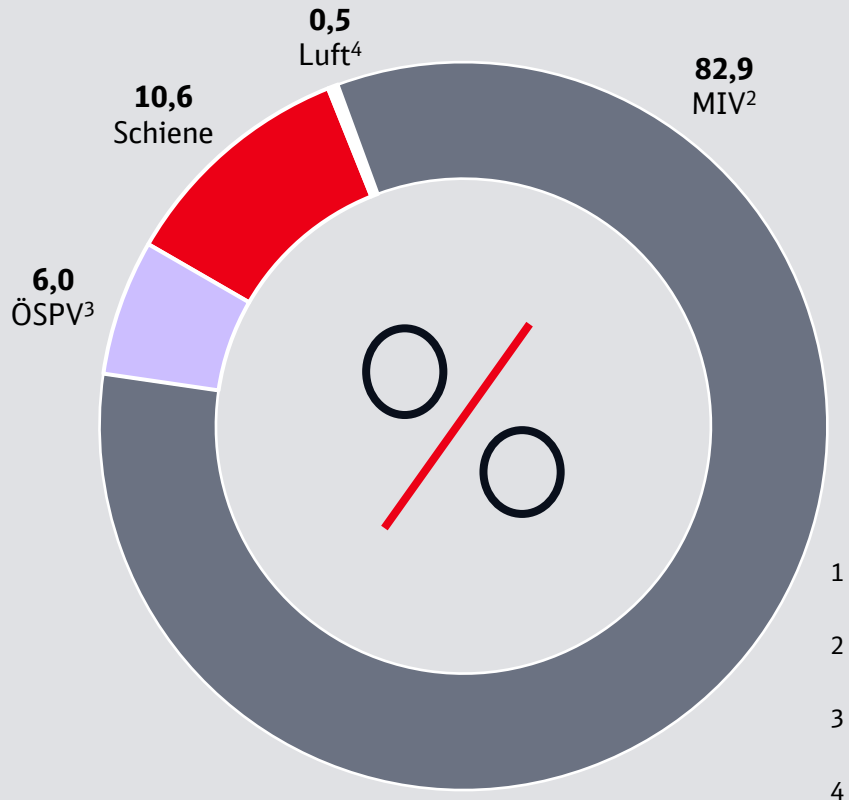
Leichter Marktanteilszuwachs bei der Schiene, Verluste beim ÖSPV

Personenverkehr **Gesamtmarkt Deutschland**

- **Schiene**: Die Verkehrsleistung der Schiene wuchs 2025 überdurchschnittlich auf 113,5 Mrd. Pkm. Dadurch stieg ihr Marktanteil leicht von 10,3 % in 2024 auf 10,6 % in 2025. Für 2026 wird sowohl bei der Verkehrsleistung als auch beim Marktanteil der Schiene eine Stagnation erwartet.
- **ÖSPV**: Der Marktanteil sank leicht auf 6,0 % (2024: 6,2 %). Die Verkehrsleistung (64,5 Mrd. Pkm) blieb weiter unter Vor-Corona-Niveau (2019: 71,2 Mrd. Pkm). Sie wird in 2026 voraussichtlich wieder wachsen.
- **MIV**: Der Marktanteil lag wie im Vorjahr nahezu stabil (82,9 %). 2026 wird der Marktanteil voraussichtlich leicht sinken.
- **Innerdeutscher Luftverkehr**: 2025 blieb der Marktanteil unverändert bei 0,5 %; die Verkehrsleistung lag mit 5,1 Mrd. Pkm weit unter dem Vor-Corona-Wert (2019: 10,1 Mrd. Pkm). Für 2026 wird mit einem ähnlichen Volumen gerechnet.

Modal Split 2025[1]

(Basis: Verkehrsleistung in Personenkilometer)



1 Werte geschätzt und gerundet
2 Motorisierter Individualverkehr
3 Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
4 Luftverkehr (innerdeutsch)

Quellen: Destatis, DB

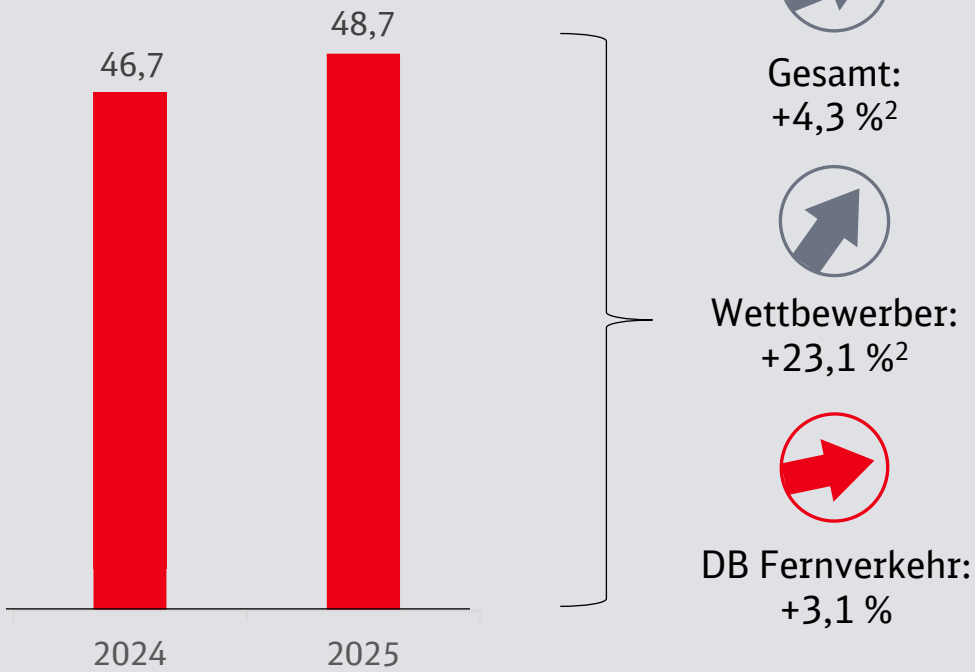
Nachfragesteigerung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Personenverkehr **SPFV Deutschland**

- Die Verkehrsleistung im SPFV stieg 2025 um +4,3 % auf 48,7 Mrd. Pkm (2024: 46,7 Mrd. Pkm). Das Wachstum steht u.a. im Zusammenhang mit den Streiks im 1. Quartal 2024 sowie mit einer Erweiterung des Berichtskreises im Eisenbahnfernverkehr ab dem 1. Quartal 2025.[1]
- Die Wettbewerber im SPFV steigerten ihre Verkehrsleistung deutlich (+23,1 %[2]). DB Fernverkehr erhöhte die Verkehrsleistung um +3,1 % auf 45,5 Mrd. Pkm (2024: 44,1 Mrd. Pkm).
- Der Marktanteil der Wettbewerber im SPFV stieg in 2025 auf rund 7 % (2024: 6 %).
- **Neubescheidung der Trassenpreise:** Für 2025 erwarten die SPFV-Betreiber eine rückwirkende Senkung der Trassenpreise. Für 2026 ist dies bereits erfolgt. Hintergrund: Der EuGH erklärte im März 2026 die gesetzliche Begrenzung der Trassenentgelte im SPNV für europarechtswidrig.

Verkehrsentwicklung SPFV

(Milliarden Personenkilometer, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



Quellen: Destatis, DB

1 Destatis
2 Wachstumsrate resultiert u.a. aus einer Änderung des Berichtskreises

Wettbewerbsdynamik im Schienenpersonenfernverkehr nimmt zu – Diskussion über Marktordnung gewinnt an Bedeutung

Personenverkehr **SPFV Deutschland**

- Der deutsche SPFV-Markt ist attraktiv für Wettbewerber, u.a. aufgrund hoher Nachfrage, politischem Bekenntnis zur Schiene und offenem Marktzugang.
- Neben Westbahn, Eurostar, FlixTrain und DB FV sind GoVolta, Snälltåget und Leo Express 2026 in den deutschen Markt eingetreten. FlixTrain kündigte Investitionen in 65 neue lokbespannte Talgo-Züge an. Italo plant ab 2028 den Markteinstieg und bestellte im Juli 2026 26 HGV-Züge mit Option auf weitere 14 Fahrzeuge.
- Die Aktivitäten konzentrieren sich auf Metropolverbindungen mit hoher Auslastung. Die Frage, wie zunehmender Wettbewerb, knappe Netzkapazitäten und die Anbindung der Fläche künftig miteinander vereinbart werden, gewinnt an Bedeutung und ist politisch zu klären.
- Das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) hat im Auftrag des Bundes geeignete Modelle untersucht[1]. Die im April 2026 veröffentlichte Studie empfiehlt die Festlegung eines politisch gewünschten SPFV-Angebots durch eine Bundesstelle. Dieses soll bevorzugt eigenwirtschaftlich erbracht werden. Verkehre, die eigenwirtschaftlich nicht angeboten werden, sollen im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verkehrsverträge ausgeschrieben werden.



1 „Studie zur Marktorganisation im Kontext des Deutschlandtakts“

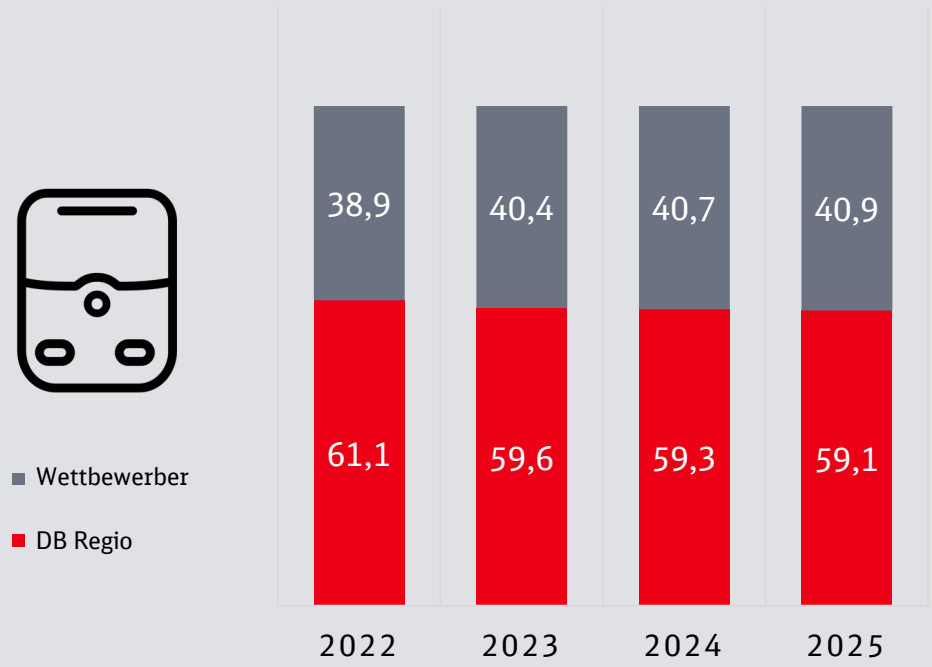
Mehr Reisende, dennoch schwierige Bedingungen für Anbieter im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Personenverkehr **SPNV Deutschland**

- Die Verkehrsleistung im SPNV stieg 2025 auf 64,7 Mrd. Pkm (+2,7 %). Damit stabilisierte sie sich auf hohem Niveau.
- Der Marktanteil von DB Regio lag stabil bei rund 59 %, Wettbewerber halten die übrigen 41 % (Basis: bestellte Zugkilometer).
- Die Bieterzahl in Vergabeverfahren blieb weiterhin gering, mit durchschnittlich 1,3 Bietern pro Ausschreibung (2024). Verbände[1] plädieren für eine Neuorganisation des Marktes mit attraktiveren Ausschreibungsbedingungen und ausgewogenem Chancen-Risiko-Mix für Betreiber und Besteller.
- Das EuGH-Urteil zur SPNV-Trassenpreisbremse verschärft die finanzielle Situation im SPNV. Für den SPNV sind Nachzahlungen sowie eine dauerhafte höhere Entgeltbelastung zu erwarten. Der Bundesverband SchienenNahverkehr koordiniert nach Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 6. August 2026 eine Klage von rund 40 EVU gegen einen daraus resultierenden BNetzA-Bescheid. Die EVU der DB Regio sind Teil dieser Gruppe. Die Länder fordern vom Bund einen Ausgleich für die steigenden Trassenentgelte und befürchten andernfalls eine Reduzierung des Verkehrsangebots.

Marktanteile im Regionalverkehr

(in Prozent, Basis: bestellte Zugleistung in Zugkilometer)



Quellen: Destatis, Bundesverband SchienenNahverkehr

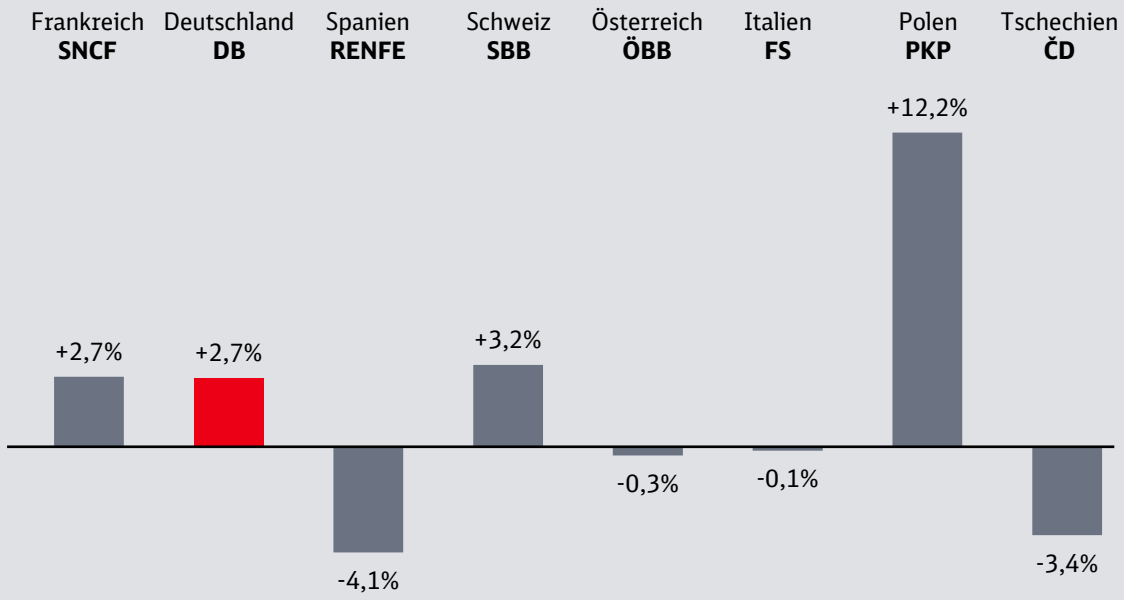
1 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Bundesverband SchienenNahvekehr, mofair

Europäische Staatsbahnen mit unterschiedlicher Bilanz

Personenverkehr **Schienenpersonenverkehr Europa**

- In den letzten 10 Jahren hat sich – initiiert durch das 4. Eisenbahnpaket – ein zunehmender Wettbewerb im europäischen Schienenpersonenverkehr etabliert. Dieser wird weiter steigen.
- Private und staatliche Anbieter bauen langlaufende Direktverbindungen aus und bieten Reisenden so eine klimafreundliche Alternative zum Flugzeug.
- 2025 hat sich die Verkehrsleistung der Staatbahnen unterschiedlich entwickelt:
  - Die PKP (Polen) wuchs aufgrund von Angebotsausweitungen mit +12,2 % erneut zweistellig.
  - Die SBB (Schweiz) wuchs mit +3,2 % moderat, gefolgt von der französischen SNCF und der DB (jeweils +2,7 %).
  - Die spanische RENFE (-4,1 %) und die tschechische ČD (-3,4 %) verzeichneten einen Rückgang bei der Verkehrsleistung.
  - Die österreichische ÖBB und die italienische FS blieben nahezu stabil (-0,3 % und -0,1 %).

Entwicklung Schienenpersonenverkehr in Europa (Basis: Verkehrsleistung 2025, Veränderung gegenüber Vorjahr)



Quelle: UIC

Deutschland steht im Zentrum eines umfangreichen Angebotsausbaus im europäischen Schienenpersonenfernverkehr

Personenverkehr **Schienenpersonenverkehr Europa**

- Im November 2025 stellte die Europäische Kommission den **Aktionsplan zum Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes** vor, zur Verbindung der europäischen Metropolen.
- Neue **Direktverbindungen ab/durch Deutschland** unterstützen das skizzierte Zielbild 2040:
  - Seit Mai 2026 von Prag über Berlin nach Kopenhagen in Kooperation von DB, DSB und ČD.
  - Ab 2027 von München nach Mailand und Rom in Kooperation von Trenitalia, DB und ÖBB. Ab Dezember 2028 ist ein Ausbau dieser Verbindung bis Berlin und Neapel geplant.
  - Ab 2028 von Berlin über Hamburg und Kopenhagen nach Oslo in Kooperation von DB, DSB und Vy.

  Deutschland wird damit noch stärker zum Knoten eines wettbewerblich organisierten europäischen Fernverkehrs.
- Die **digitale Vertriebsschnittstelle OSDM** (Open Sales and Distribution Model) vereinfacht den Kauf internationaler Fahrkarten: Aktuell lassen sich Tickets von Eurostar, National Rail, NS, ÖBB, SBB, SNCF, SJ und Trenitalia direkt und durchgehend in den DB-Vertriebskanälen buchen.



Grafik: DG Move

Übersicht

03 Vorwort & Kernaussagen

06 Personenverkehr

07 Gesamtmarkt Deutschland

09 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland

11 Schienenpersonennahverkehr Deutschland

12 Schienenpersonenverkehr Europa

14 Güterverkehr

15 Gesamtmarkt Deutschland

17 Schienengüterverkehr Deutschland

18 Schienengüterverkehr Europa

20 Infrastruktur

21 Nutzung des DB-Schienennetzes

22 Investitionen Schieneninfrastruktur Deutschland

23 Kapazitätsmanagement & Bauen

25 Schieneninfrastruktur in Europa

26 Leistungsdaten seit 2021 im Überblick

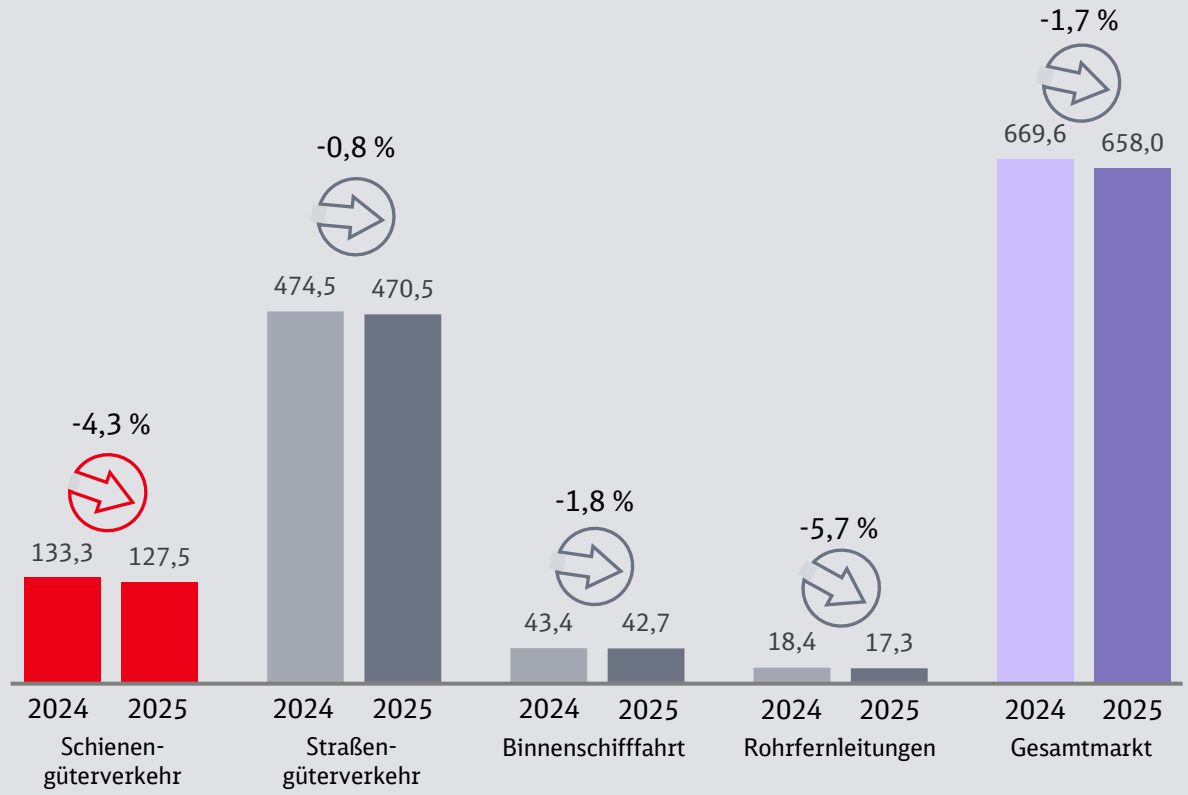
Weiterhin schwache Wirtschaftsentwicklung in Deutschland, Rückgang der Verkehrsleistung im Güterverkehr

Güterverkehr **Gesamtmarkt Deutschland**

- 2025 hat sich die wirtschaftliche Lage in Deutschland stabilisiert, erste Kennzahlen waren wieder positiv:
  - Wirtschaftsleistung (BIP): +0,3 % (2024: -0,5 %)
  - Industrieproduktion: -0,6 % (2024: -4,6 %)
  - Güterhandel: +1,5 % (2024: -2,6 %).
- Der Abwärtstrend in der Industrieproduktion hat sich abgeschwächt, die deutsche Wirtschaft wächst auf niedrigem Niveau.
- Die Güterverkehrsleistung ist 2025 erneut um -1,7 % gesunken, mit geschätzt 658,0 Mrd. Tonnenkilometern (2024: 669,6 Mrd. tkm). Dies betraf den Schienengüterverkehr mit -4,3 % stärker als Straße und Schiff.
- 2026 wird für Deutschland eine Stabilisierung mit leicht positivem Wirtschaftswachstum prognostiziert (BIP +0,5 %, Industrieproduktion -0,6 %, Güterhandel +0,7 %). Aufgrund der Eskalation im Nahen Osten ist eine Stabilisierung der Güterverkehrsleistung allerdings erst für 2027 avisiert (Prognose 2026 -1,1 %).

Entwicklung Güterverkehrsmarkt Deutschland

(Milliarden Tonnenkilometer, Prozent im Vergleich zum Vorjahr)



Quellen: Oxford Economics (Stand: Juli 2026), Destatis, DB

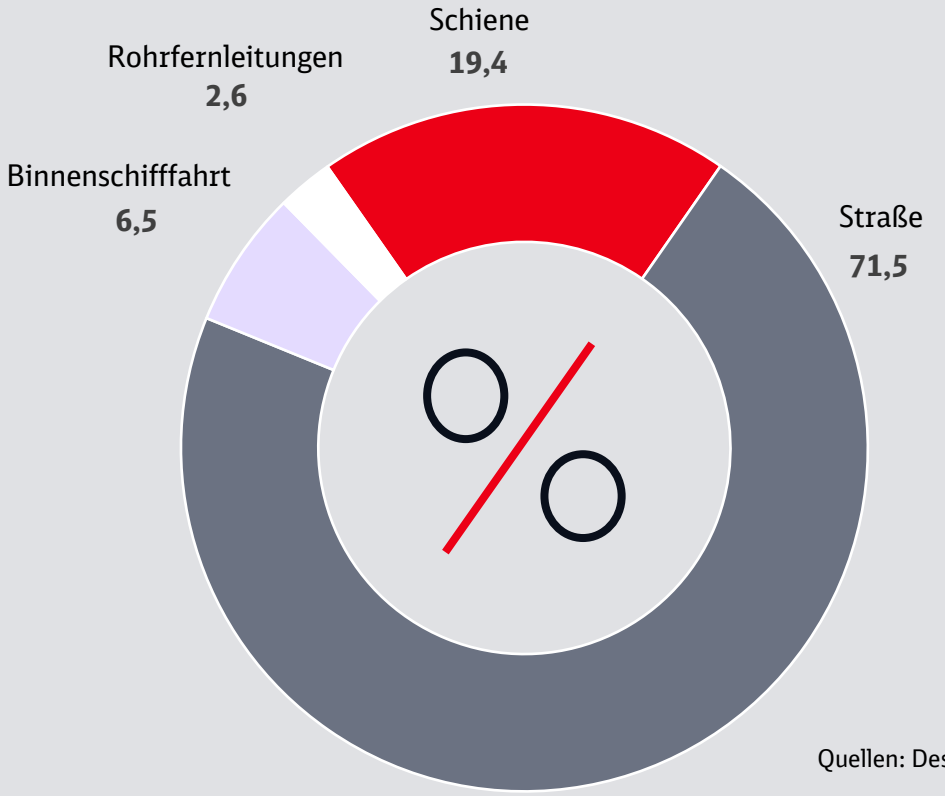
Marktanteil des Schienengüterverkehrs (SGV) nahezu stabil bei sinkender Verkehrsleistung

Güterverkehr **Gesamtmarkt Deutschland**

- **Schiene**: 2025 sanken Verkehrsleistung (-4,3 % auf 127,5 Mrd. tkm) und Marktanteil (-0,5 %-Punkte auf 19,4 %). Für 2026 wird ein weiterer deutlicher Rückgang der Verkehrsleistung erwartet, aufgrund von abnehmendem Transportvolumen schienenaffiner Massengüter (Kohle, Koks, chemische Grundstoffe) sowie im Kombinierten Verkehr.
- **Straßengüterverkehr**: Verkehrsleistung (-0,8 % auf 470,5 Mrd. tkm) und Marktanteil (+0,6 %-Punkte auf 71,5 %) blieben nahezu stabil. Trotz schwacher Konjunktur, Kapazitätsengpässen und steigender Betriebskosten wird für 2026 eine Stabilisierung auf gleichem Niveau erwartet.
- **Binnenschifffahrt**: Nach Zuwachs auf 43,4 Mrd. tkm in 2024 sank die Verkehrsleistung in 2025 um -1,8 % auf 42,7 Mrd. tkm. Der Marktanteil beträgt stabil 6,5 %. Niedrigwasser und eine schwache Nachfrage aus binnenschiffaffinen Branchen wie Chemie und Mineralöl lassen für 2026 eine starke Absenkung der Transportleistung erwarten.

Modal Split 2025

(Basis: Verkehrsleistung in Tonnenkilometer)



Quellen: Destatis, DB

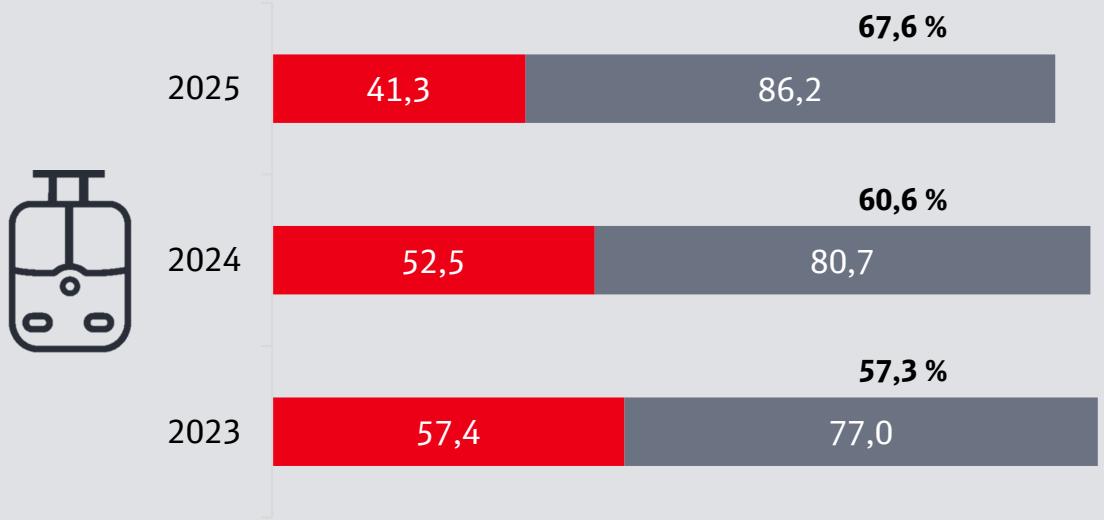
Weitere Anteilsgewinne im Schienengüterverkehr durch konzernexterne Bahnen

Güterverkehr **SGV Deutschland**

- Der SGV-Markt in Deutschland war geprägt von schwacher Konjunktur, baubedingten Einschränkungen und Qualitätsproblemen. Die Gesamt-Verkehrsleistung war rückläufig.
- In diesem rückläufigen Marktumfeld konnten konzernexterne Bahnen ihre Verkehrsleistung deutlich steigern. Sie stieg 2025 um +6,8 %, ihr Marktanteil wuchs auf 67,6 % (2024 60,6 % Marktanteil).[1]
- DB Cargo verzeichnete im Zuge ihres Sanierungsprogramms und der damit verbundenen Fokussierung auf wirtschaftlich tragfähige Verkehre einen deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung (-21 %). Sie hält nur noch einen Marktanteil von 32,4 %. Innerhalb des Schienenmarkts verschieben sich die Anteile damit erneut hin zu konzernexternen Bahnen.
- Die SGV-Branche fordert, Rahmenbedingungen auf die Stärkung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit auszurichten. Für die Schiene insgesamt sind wettbewerbsfähige Trassenpreise und eine verlässliche Förderung systemrelevanter Angebote wie des Einzelwagenverkehrs entscheidend.

Leistungsentwicklung der Güterbahnen[1]

(Verkehrsleistung in produktionellen Tonnenkilometern)



DB Cargo inkl. RBH und MEG
Wettbewerber
% Marktanteil Wettbewerber in Prozent

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

Quellen: Destatis, DB

Leichte Konjunkturverbesserung und steigende Transportnachfrage in Europa

Güterverkehr

SGV Europa

- Die wirtschaftliche Entwicklung in Europa stieg 2025 leicht an[1]:
  - Wirtschaftsleistung (BIP EU): +1,6 % (2024: +1,1 %)
  - Industrieproduktion (EU): +1,7 % (2024: -2,4 %)
  - Güterhandel (Import/Export EU): +3,3 % (2024: -0,5 %).
- Wie im Vorjahr ging die Verkehrsleistung 2025 im europäischen Schienengüterverkehr zurück[2], um -1,6 % (2024 -0,6 %). Hohe Energiekosten und Handelsrestriktionen belasten schienenaffine Industrien und den grenzüberschreitenden Handel.
- Auch 2026 bleiben die Rahmenbedingungen (hohe Faktorkosten, geopolitische Unsicherheiten) schwierig. Der Konflikt zwischen USA und Iran setzt den internationalen Güterverkehr zusätzlich unter Druck durch steigende Transportkosten und veränderte Handelsströme. Dennoch wird in 2026 mit einer leichten Stabilisierung der Verkehrsleistung gerechnet (-0,3 %).
- Erholung und Wachstum im Schienengüterverkehr bleiben weiterhin stark abhängig von den wirtschaftlichen und geopolitischen Rahmenbedingungen. Kombinierter Verkehr und internationale Korridore haben die besten Wachstumsaussichten.



1 Quelle: Oxford Economics (Stand: Juli 2026)
2 DB-eigene Schätzung

Europäische Incumbents mit Verkehrsleistungsverlusten

Güterverkehr

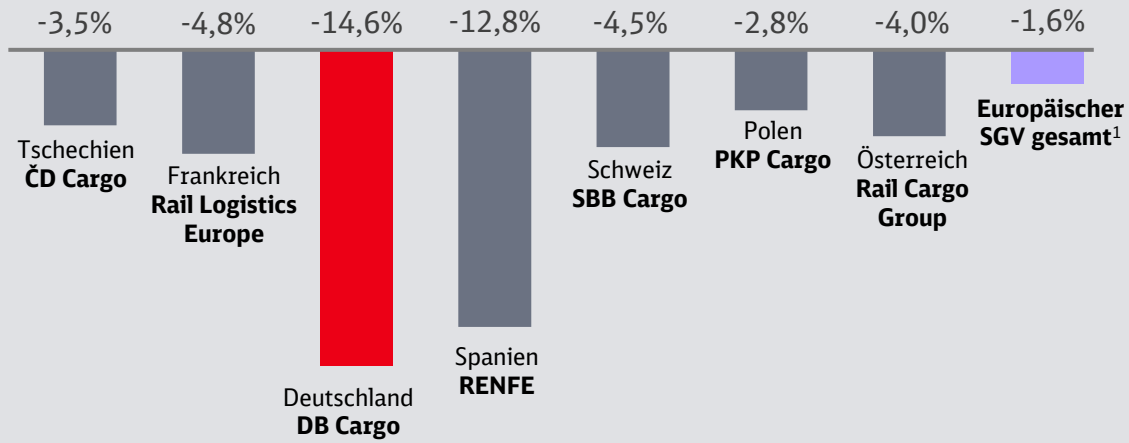
SGV Europa

Die Verkehrsleistung im gesamten europäischen Schienengüterverkehr ist in 2025 um -1,6 % gesunken. Die ehemaligen Staatsbahnen verzeichneten zum wiederholten Mal überdurchschnittliche Verluste in der Transportleistung:

- Zweistellige Leistungsverluste verzeichneten die spanische RENFE (-12,8 %; 2024: -11,0 %) sowie DB Cargo (-14,6 %; 2024: -7,9 %).
- Die polnische PKP Cargo konnte ihre Verluste deutlich reduzieren auf -2,8 % (2024: -21,5%), genauso die tschechische ČD Cargo -3,5 % (2024: -9,2 %).
- Bei den Schweizer Bahnen (SBB) blieb das Minus nahezu stabil bei -4,5 % (2024: -4,8 %).
- Die österreichische Rail Cargo Group lag nach einem Plus im Vorjahr erneut bei einem Rückgang von -4,0 % (2024: +4,6 %).
- Auch die französische Rail Logistics Europe, die Nachfolgegesellschaften der 2024 aufgelösten Frêt SNCF, verzeichneten weiterhin Verluste mit -4,8 % (2024 -6,0 %).

Entwicklung ausgewählter Bahnen in Europa

(Basis: Globale Verkehrsleistung 2025, national und international, Veränderung gegenüber Vorjahr)



1 DB-eigene Schätzung

Quellen: Eurostat, UIC, Unternehmen

Übersicht

03 Vorwort & Kernaussagen

06 Personenverkehr

07 Gesamtmarkt Deutschland

09 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland

11 Schienenpersonennahverkehr Deutschland

12 Schienenpersonenverkehr Europa

14 Güterverkehr

15 Gesamtmarkt Deutschland

17 Schienengüterverkehr Deutschland

18 Schienengüterverkehr Europa

20 Infrastruktur

21 Nutzung des DB-Schienennetzes

22 Investitionen Schieneninfrastruktur Deutschland

23 Kapazitätsmanagement & Bauen

25 Schieneninfrastruktur in Europa

26 Leistungsdaten seit 2021 im Überblick

Anteil konzernexterner Bahnen an Betriebsleistung auf dem DB-Netz ist 2025 erneut gestiegen

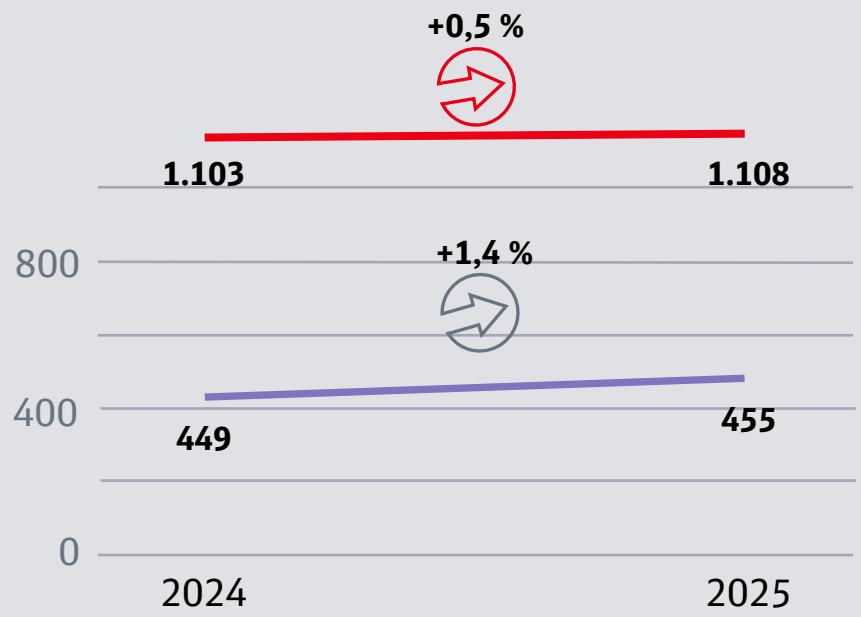
Infrastruktur **Deutschland**

Nutzung des Schienennetzes

- 524 Infrastrukturkunden[1] erbrachten 2025 eine Betriebsleistung von 1.108 Millionen Trassenkilometern (Trkm) auf Netz der DB (+0,5 % im Vergleich zu 2024).
  - Konzernexterne Bahnen steigerten die Betriebsleistung um +1,4 % auf 455 Mio. Trkm. Ihr Anteil an der gesamten Betriebsleistung stieg auf 41,1 % (2024: 40,7 %).
  - Die Betriebsleistung der konzerninternen Bahnen blieb nahezu konstant bei rund 653 Mio. Trkm (-0,2%).
- Die Trassennachfrage erholte sich 2025 von den Einschnitten aus Sonderereignissen im Vorjahr, insbesondere Streiks und Unwetter. Die Absatzentwicklung wird jedoch durch den Zustand der Infrastruktur und ein damit verbundenes hohes Bauvolumen gedämpft. Darüber hinaus führt auch die schwache konjunkturelle Entwicklung zu Rückgängen im Schienengüterverkehr.
- Im 1. Halbjahr 2026 sank die gesamte Betriebsleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht um -1% auf 549 Mio. Trkm. Der Marktanteil konzernexterner Bahnen stieg geringfügig auf 41,2 %.

Betriebsleistung auf dem Netz der DB

(Millionen Trassenkilometer)



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

Quelle: DB

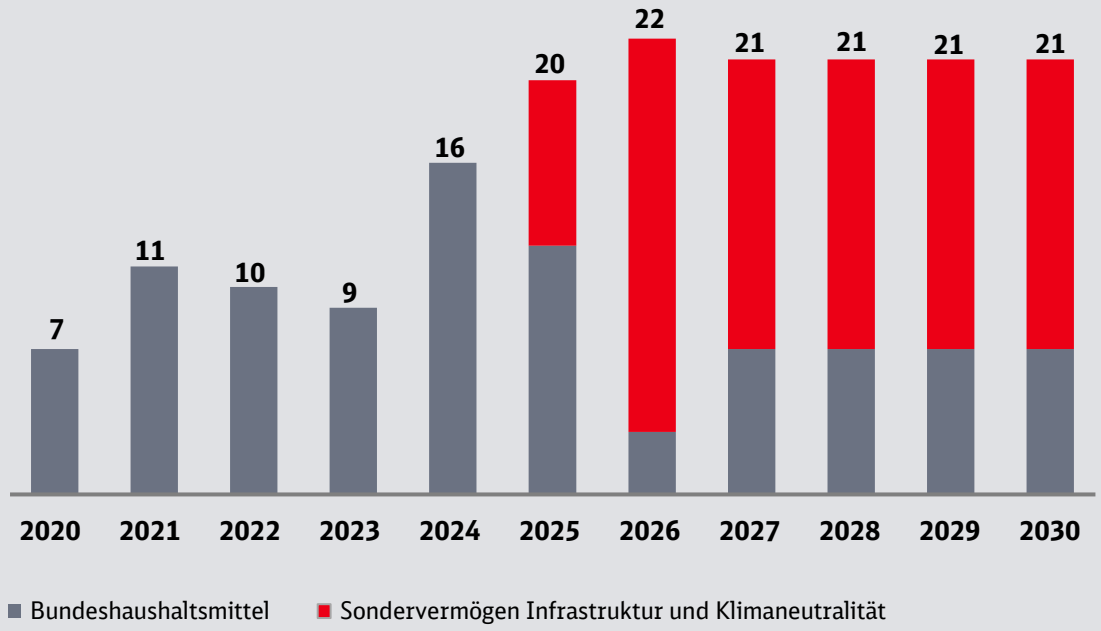
Starke Steigerung der Schieneninfrastrukturinvestitionen in Deutschland gibt Planungssicherheit

Infrastruktur **Deutschland**

Infrastrukturinvestitionen Deutschland

- Mit den Investitionsmitteln des Bundes konnte die Sanierung der Infrastruktur 2025 deutlich vorangetrieben werden. Es wurden 2.092 Weichen erneuert, 2.173 km Gleise gebaut, Modernisierungsmaßnahmen an rund 950 Bahnhöfen durchgeführt und 64 neue Stellwerke errichtet.
- 2025 stiegen die staatlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Deutschland auf 222 Euro pro Kopf (+24 Euro).[1] Damit lag Deutschland in Europa im vorderen Mittelfeld, hinter Schweiz (504 Euro), Österreich (359 Euro) oder Schweden (295 Euro).
- 2026 plant der Bund Investitionen in die Schieneninfrastruktur von rund 22 Mrd. Euro[2] und setzt das Investitionsprogramm in die Schiene auf hohem Niveau fort. Um den Sanierungsstau abzubauen, gilt das Prinzip „Erhalt vor Neubau“.
- Ende 2026 soll mit Abschluss der LV InfraGO die Finanzierung des Bestandsnetzes 2027 bis 2031 zwischen Bund und DB geregelt werden. Mit einem Volumen von rund 80 Mrd. Euro an Bundesmitteln wird die Modernisierungsoffensive fortgesetzt.
- Der Bund hat ein neues Steuerungskonzept für die Infrastruktur vorgelegt. Zentrales Element ist der Infraplan, der Anforderungen und Maßnahmen des Bundes für die nächsten fünf Jahre beschreibt.

Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur 2020 bis 2030[2] (in Milliarden Euro; bis 2025 Ist, ab 2026 Soll[3])



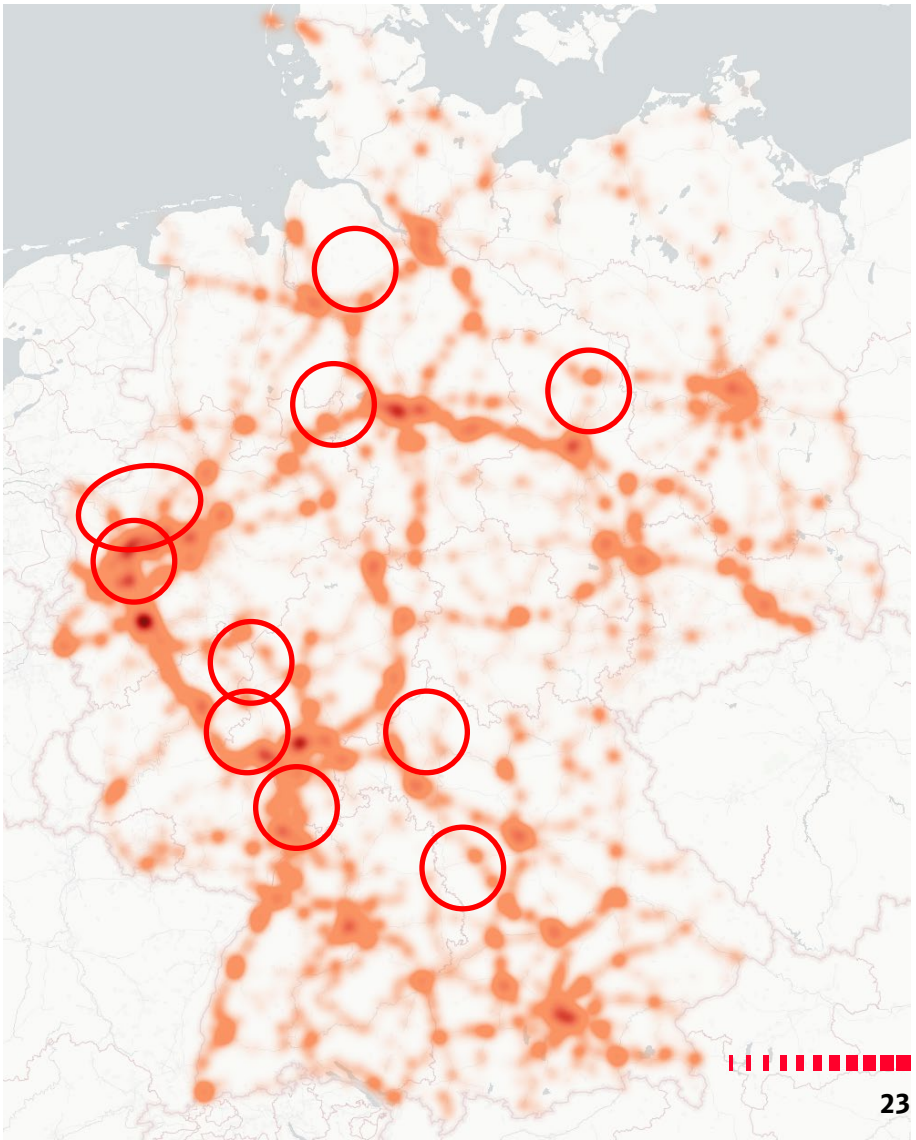
Quellen: Bundeshaushalt, Finanzplan des Bundes

1 Allianz pro Schiene
2 Investitionen in die Bundesschienenwege; enthält Einzelplan 12 Kap. 1202, Einzelplan 14 Kap. 1408 Titelgruppe 05 sowie Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität (6093 Titelgruppe 01)
3 Wert für 2027: Regierungsentwurf Bundeshaushalt, Werte für 2028-2030: Finanzplan des Bundes

Hohe Netzauslastung erfordert effizientere Kapazitätsnutzung und robustere Fahrplanung

Infrastruktur **Deutschland**

- Hohe Trassennachfrage, überlastete Knoten und umfangreiche Baumaßnahmen begrenzen aktuell die verfügbare Kapazität im deutschen Schienennetz.
- Bereits kleine Störungen übertragen sich in diesem stark ausgelasteten Netzen schnell auf weitere Verkehre und resultieren in einer ungenügenden Betriebsqualität.
- Bis zur umfassenden Modernisierung des Netzes gewinnt die effizientere Nutzung vorhandener Kapazitäten an Bedeutung.
- Mit der „Task Force Zuverlässige Bahn“ haben Branche, Bund und DB InfraGO Anfang 2026 Maßnahmen zur Steigerung von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit auf den Weg gebracht. Ein Schwerpunkt liegt auf kurzfristig umsetzbaren Anpassungen von Planungs- und Betriebsprozessen.
- Flankierend werden Anpassungen des nationalen Regulierungsrahmens diskutiert. Insbesondere soll die Betriebsqualität bei der Kapazitätszuweisung stärker als bisher Berücksichtigung finden.
- Ab 2031 wird mit der EU-Kapazitätsverordnung ein neues Kapazitätsmanagement eingeführt. Eine rollierende Kapazitätsplanung und vom Bund vorgegebene strategischen Leitlinien sollen eine robustere Fahrplankonstruktion ermöglichen.

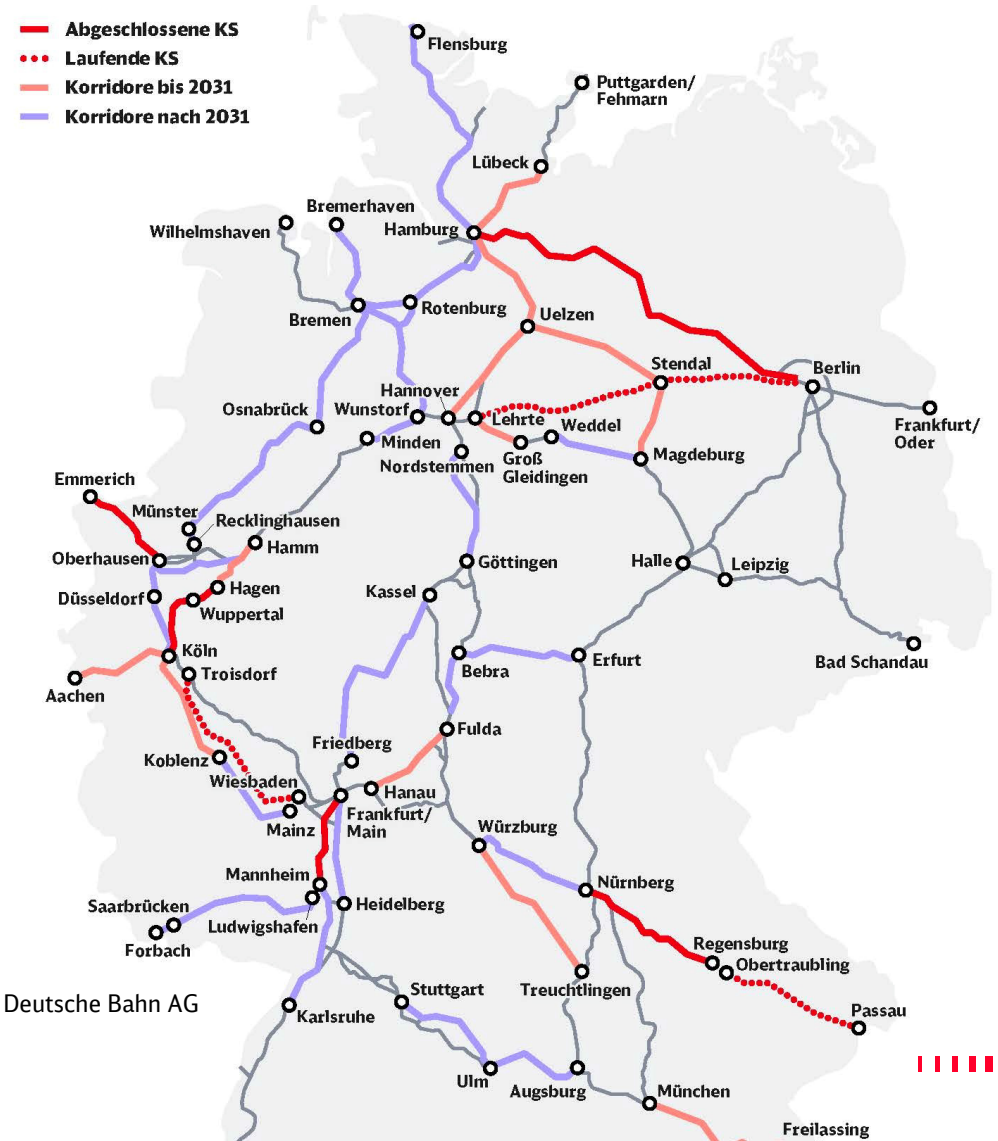


Quelle: DB InfraGO

Korridorsanierungen verbessern den Anlagenzustand, Planung und Umsetzung werden mit Fünf-Punkte-Plan weiter optimiert

Infrastruktur **Deutschland**

- Mit Korridorsanierungen werden gewerkeübergreifend Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen an Strecken und Bahnhöfen gebündelt umgesetzt. Ziele sind zuverlässigere Anlagen, höhere Leistungsfähigkeit, attraktivere Bahnhöfe und mehr Planbarkeit für die Nutzer der Infrastruktur.
- Seit 2024 wurden bis Mitte 2026 insgesamt fünf Sanierungen (mit 571 km Strecke und 82 Bahnhöfen) abgeschlossen, bis Ende 2026 folgen zwei weitere. Im Ergebnis wurde ein höheres Bauvolumen als bei konventionellen Sanierungen umgesetzt, der Anlagenzustand verbessert und die Störungen reduziert.
- Gleichzeitig wurden Optimierungsbedarfe identifiziert und das Sanierungskonzept bis 2031 grundlegend überarbeitet. Ein Fünf-Punkte-Plan setzt auf realistischere Bau- und Fahrpläne:
  1. Korridorsanierung priorisieren und am Kostenrahmen ausrichten,
  2. Netzkapazität steuern und sicherstellen,
  3. Digitalisierungsschub prüfen,
  4. Verlässliche Inbetriebnahmen & stabilen Hochlauf sicherstellen,
  5. Sanierungsversprechen einhalten.



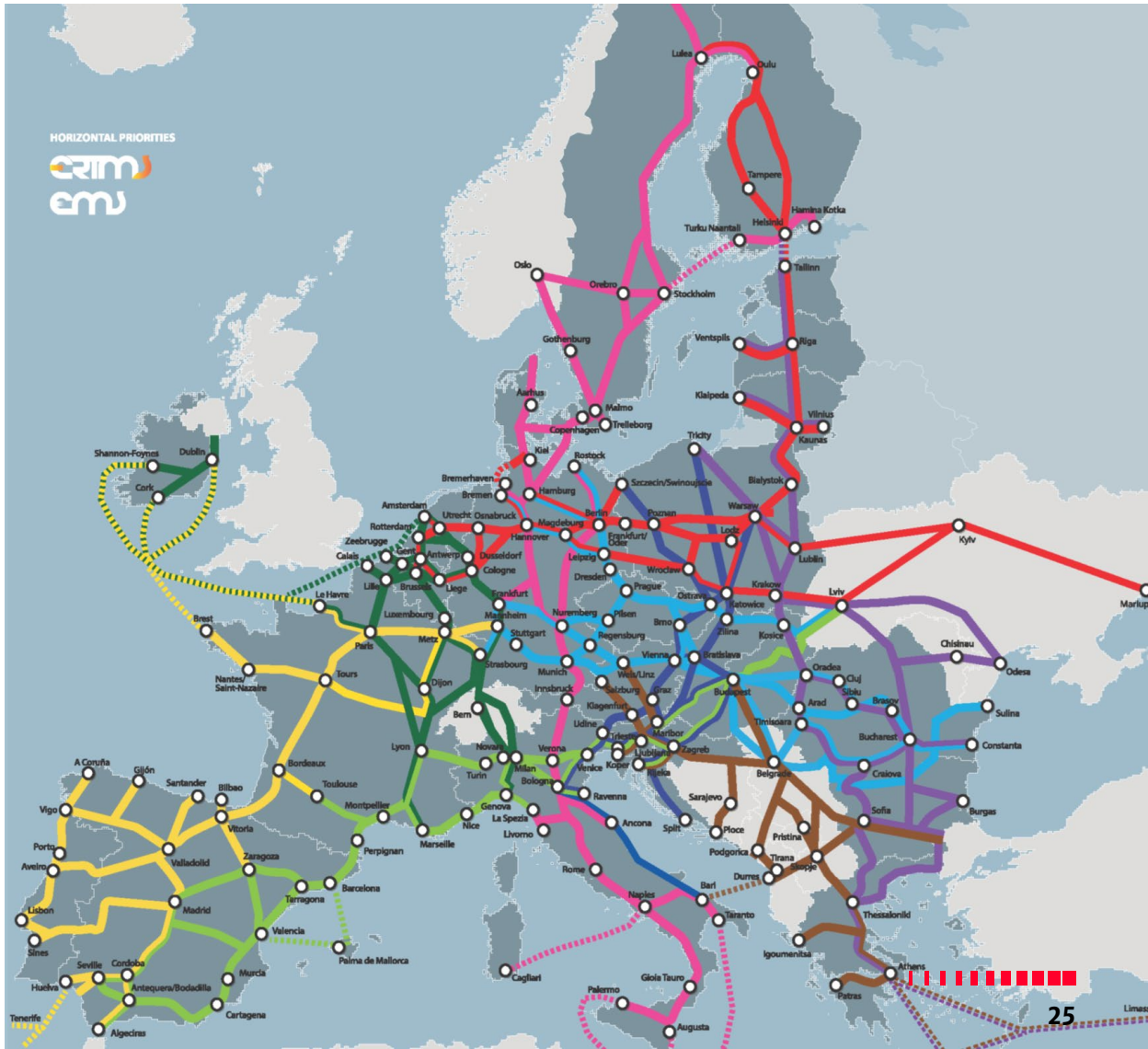
Quelle: Deutsche Bahn AG

Resiliente Schienenkorridore sind Voraussetzung für zivile und militärische Mobilität

Infrastruktur **Europa**

- Die Systemrelevanz der Schiene hat sich in den multiplen Krisen der letzten Jahre bewiesen. Die erhöhte Bedrohungslage in Europa verlangt eine auch militärisch vorbereitete Schieneninfrastruktur.
- Das deutsche Schienennetz ist aufgrund seiner Lage von zentraler Bedeutung für die Verlegung von Streitkräften innerhalb des NATO-Gebiets. Für Deutschland entsteht daraus zusätzlicher Investitions- und Priorisierungsbedarf auf den europäischen Schienenkorridoren.
- 93 Prozent des europäischen TEN-V-Netzes sind für militärische Mobilität relevant. Investitionen in TEN-V-Infrastrukturen stärken zivile Konnektivität und militärische Einsatzfähigkeit Europas.
- In Abstimmung mit den Mitgliedstaaten, dem EU-Militärstab sowie der NATO wurden vier europäische militärische Korridore festgelegt mit mehr als 500 prioritären Projekten (z.B. Verstärkung von Brücken, Erweiterung von Tunneln, Bau von Eisenbahn-Umgehungsstrecken).
- Die EU-Kommission schlägt für den EU-Haushalt 2028–2034 eine Aufstockung der Mittel für Militärische Mobilität über die Fazilität Connecting Europe vor, auf 17,6 Mrd. Euro (nach 1,7 Mrd. Euro im EU-Haushalt 2021–2027).

Quelle: Europäische Kommission



Übersicht

03 Vorwort & Kernaussagen

06 Personenverkehr

07 Gesamtmarkt Deutschland

09 Schienenpersonenfernverkehr Deutschland

11 Schienenpersonennahverkehr Deutschland

12 Schienenpersonenverkehr Europa

14 Güterverkehr

15 Gesamtmarkt Deutschland

17 Schienengüterverkehr Deutschland

18 Schienengüterverkehr Europa

20 Infrastruktur

21 Nutzung des DB-Schienennetzes

22 Investitionen Schieneninfrastruktur Deutschland

23 Kapazitätsmanagement & Bauen

25 Schieneninfrastruktur in Europa

26 Leistungsdaten seit 2021 im Überblick

Leistungsdaten seit 2021 im Überblick

Personenverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Personenkilometern (Pkm)	2021	2022	2023	2024	2025[1]
Schienenpersonenverkehr	57,6	94,3	104,1	109,8	113,5
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	44,4	57,5	61,1	65,7	64,5
Motorisierter Individualverkehr	835,9	865,5	874,7	882,2	890,2
Luftverkehr innerdeutsch	2,1	4,1	4,9	5,1	5,1
Gesamtmarkt	940,0	1.021,3	1.044,9	1.062,7	1.073,2

1 Daten vorläufig, Schätzung

Quellen: Verkehr in Zahlen, Destatis, DB

Leistungsdaten seit 2021 im Überblick

Güterverkehr

Verkehrsleistung Deutschland in Milliarden Tonnenkilometern (tkm)	2021	2022	2023	2024	2025
Schienengüterverkehr	141,0	144,3	134,4	133,3	127,5
Straßengüterverkehr	505,7	503,1	480,7	474,5	470,5
Binnenschiff	48,2	44,1	41,5	43,4	42,7
Rohrfernleitungen	15,7	17,7	17,3	18,4	17,3
Gesamtmarkt	710,6	709,3	674,0	669,6	658,0

Quellen: Destatis, DB

Leistungsdaten seit 2021 im Überblick

Infrastruktur

Betriebsleistung Deutschland in Millionen Trassenkilometern	2021	2022	2023	2024	2025
auf dem Netz der DB	1.109	1.133	1.117	1.103	1.108
davon konzernexterne Kunden	414	420	438	449	455

Quelle: DB



Impressum

Deutsche Bahn AG
Politische Beziehungen
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Einzelangaben ohne Gewähr
Stand: November 2026

Bildnachweise

Titel: Deutsche Bahn AG / Volker Emersleben
Seite 3: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang
Seite 10: Deutsche Bahn AG / Stefan Wildhirt
Seite 18: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang
Seite 31: Deutsche Bahn AG / Oliver Lang