EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 30.7.2025
COM(2025) 439 final

# BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

## Neunter Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates

{SWD(2025) 239 final}

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT**

**Neunter Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates**

# 1 WICHTIGSTE FESTSTELLUNGEN

Eine verlässliche Überwachung des Schienenverkehrsmarkts ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Marktentwicklungen verstehen und fundierte politische Beschlüsse fassen zu können.

Dieser Bericht stützt sich auf Daten bis 2022 und bezieht sich auf spätere Entwicklungen in diesem Sektor, soweit belegbar.

Für den Zeitraum 2018-2022 gibt es mehrere wichtigste Feststellungen.

- **Personenverkehr:** Aufgrund der COVID-19-Pandemie ging der Schienenpersonenverkehr in der EU-27 im Jahr 2020 stark zurück (um 46 % gegenüber 2019). Danach folgte eine deutliche Erholung auf insgesamt 395,5 Mrd. Personenkilometer im Jahr 2022, was nur geringfügig unter den 411,8 Mrd. Personenkilometern aus dem Jahr 2019 lag.

- **Güterverkehr:** Im Schienengüterverkehr war der Rückgang im Jahr 2020 weit weniger ausgeprägt (-8 % gegenüber 2019, gemessen in Tonnenkilometern), da die Güterverkehrsdienste auch während der Pandemie von entscheidender Bedeutung für die Wirtschaft waren. Bis 2022 erreichte der Güterverkehr mit insgesamt 416 Mrd. Tonnenkilometern fast das Niveau vor der Pandemie.

- **Verkehrsträgeranteil des Schienenpersonenverkehrs:** Der Verkehrsträgeranteil der Schiene am Landverkehr der EU-27 ist von 7,8 % im Jahr 2018 leicht auf 8,1 % im Jahr 2022 gestiegen, obwohl 2020 aufgrund der Pandemie ein starker Rückgang um 2,4 Prozentpunkte zu verzeichnen war.

- **Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr:** Das Hochgeschwindigkeitsnetz der EU-27 wurde zwischen 2018 und 2022 um fast 1 100 km auf 12 015 km ausgeweitet. Dieser Zuwachs zeigt das langfristige Engagement für die Weiterentwicklung des Hochgeschwindigkeitsbahnsektors, der seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern unter Beweis gestellt hat.

- **Beschäftigung im Bahnsektor:** Im Jahr 2022 waren im Eisenbahnsektor der EU-27 etwa 900 000 Personen beschäftigt, was einem leichten Rückgang gegenüber 2018 entspricht.

- **Marktanteil neuer Marktteilnehmer:** 2022 hielten neue Marktteilnehmer einen Marktanteil von 49 % im Schienengüterverkehr (gegenüber 39 % im Jahr 2018) und einen Anteil von 21 % bei den im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen

erbrachten Personenverkehrsdiensten (+ 8 Prozentpunkte gegenüber 2018). Auch bei den kommerziellen Personenverkehrsdiensten nahm der Wettbewerb zu, wobei neue Marktteilnehmer 12,6 % des Markts eroberten (+ 6,6 Prozentpunkte).

- **Ausgaben für den Schienenverkehr:** Im Jahr 2022 beliefen sich die Gesamtkosten des Schienenverkehrs (Infrastrukturausgaben + Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen) auf 178,31 EUR pro Einwohner der EU-27, was einem nominalen Anstieg um 29 % gegenüber 2018 entspricht. Allerdings scheint ein großer Teil des Anstiegs auf die Inflation zurückzugehen.

## 2 METHODIK

Dies ist die neunte Ausgabe des Berichts zur Überwachung des Schienenverkehrsmarkts, den die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU[1] alle zwei Jahre vorlegt. Sein Zweck ist es, einen Überblick über die wichtigsten Entwicklungen in den Schienenverkehrsmärkten im Rahmen der EU-Schienenverkehrsmarktpolitik zu liefern[2]. Der Schwerpunkt des neunten Berichts liegt auf den Entwicklungen zwischen 2018 und 2022, mit Verweisen auf Trends und politische Entwicklungen, die über den Berichtszeitraum bis zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts hinausgehen.

Neben den seitens der Mitgliedstaaten und Norwegen im Rahmen des Systems für die Überwachung des Schienenverkehrsmarkts (Rail Market Monitoring Scheme, RMMS) vorgelegten Daten stützt sich dieser Bericht auch auf Beiträge aus dem Statistischen Taschenbuch *EU Verkehr in Zahlen*[3], auf die Berichte der Eisenbahnagentur der Europäischen Union[4], Eurostat[5], die statistischen Erhebungen verschiedener sektoraler Organisationen sowie auf Präsentationen und Studien. Liegen nur Daten nach der RMMS-Verordnung vor, werden im Bericht die Entwicklungen für den Zeitraum 2018-2022 untersucht, um die Vergleichbarkeit der Daten sicherzustellen. Werden andere Quellen genutzt, spiegelt der Bericht auch Entwicklungen über einen längeren Zeitraum wider.

Aggregierte Daten und Durchschnittswerte beziehen sich auf die EU-27 (aktuelle Anzahl der EU-Mitgliedstaaten)[6].

## 3 SCHIENENVERKEHR UND NACHHALTIGKEIT

Bei der Eisenbahn haben die direkten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) seit 1990 nahezu kontinuierlich abgenommen, und dies bei einem Beförderungsanteil für das Jahr 2022 von 16,6 % am gesamten Güterverkehr und 8,1 % am gesamten Personenverkehr innerhalb der

[1] Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

[2] Zusätzlich zum Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts veröffentlicht die Eisenbahnagentur der Europäischen Union Jahresberichte zur Sicherheit und zur Interoperabilität der Eisenbahnen.

[3] https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.

[4] https://www.era.europa.eu/library/documents-regulations/corporate-publications.

[5] https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/database.

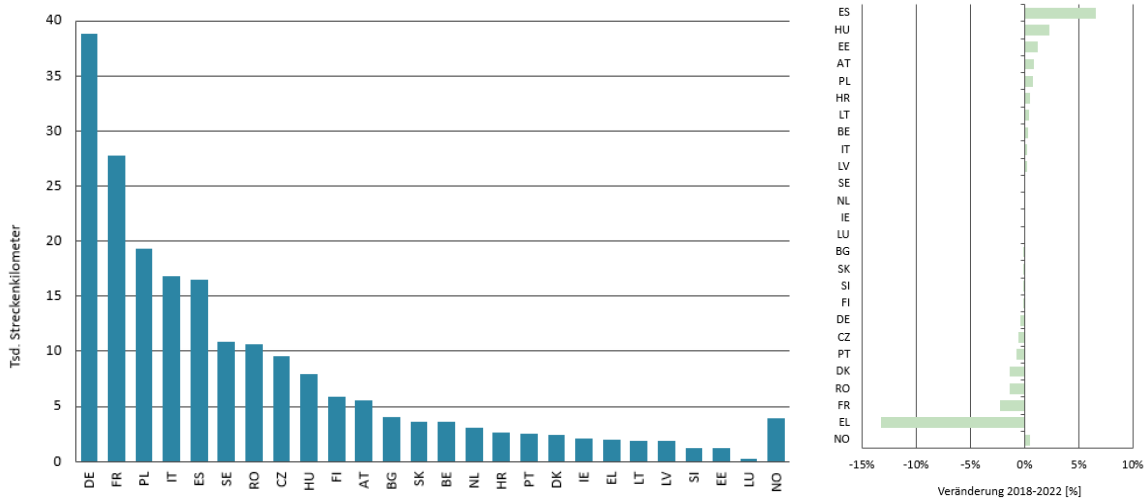
[6] Norwegen beteiligt sich zwar am RMMS, in den Gesamt- und Durchschnittswerten für die EU sind allerdings keine Daten für Norwegen enthalten.

EU. Auf den Verkehrssektor (einschließlich des grenzüberschreitenden Luft- und Seeverkehrs) entfällt ein Viertel der gesamten THG-Emissionen in der EU-27. Im Verkehrssektor trug der Schienenverkehr nur 0,3 % der THG-Emissionen aller Verkehrsträger in der EU-27 bei. Auf den Verkehrssektor entfielen im Jahr 2022 31,0 % des gesamten Endenergieverbrauchs in der EU-27. Im Verkehrssektor trug der Schienenverkehr nur 0,6 % des Endenergieverbrauchs bei. Um die Ziele des europäischen Grünen Deals zu erreichen, muss die Bahn einen größeren Anteil am Personen- und Güterverkehr haben.

## 4 DAS SCHIENENNETZ IN DER EU

Die Gesamtlänge des Schienennetzes in der EU-27 betrug im Jahr 2022 etwa 202 131 Streckenkilometer, was einem leichten Anstieg um 0,1 % gegenüber 2018 entspricht. Rund 57 % des Netzes wurden elektrifiziert, das entspricht einem Anstieg um 1,4 % seit 2018.

Abbildung 1: Länge der nationalen Netze nach Land (Tsd. Streckenkilometer, 2022) und relative Veränderungen (2018-2022)




*Quelle: Eurostat, 2024*
*(https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00003/default/table?lang=de&category=t_rail)*

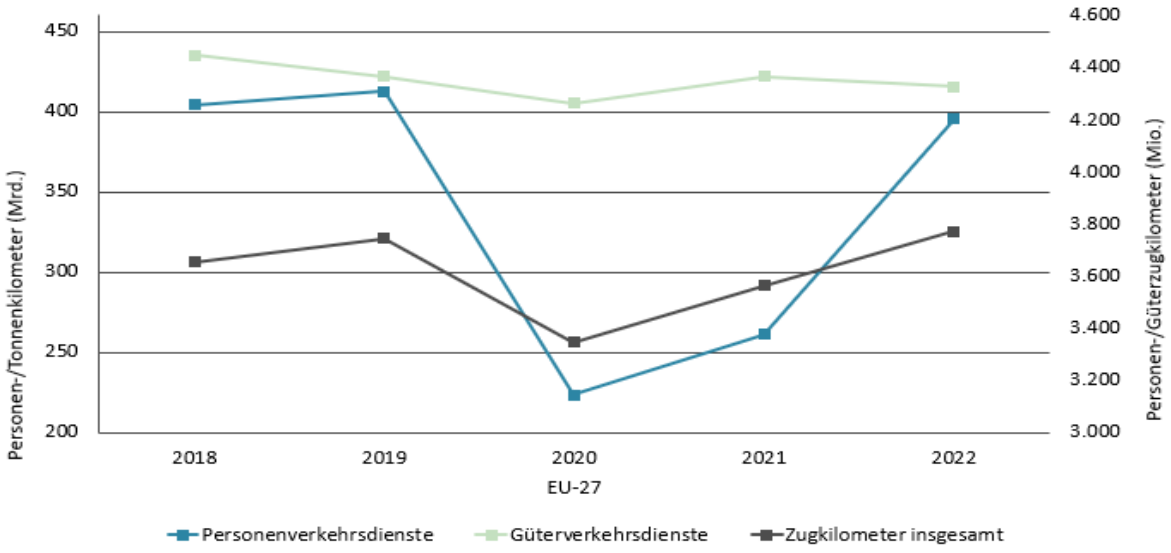
Das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz der EU erstreckte sich Ende 2022 über mehr als 12 015 Streckenkilometer, das entspricht einem Zuwachs um 10,4 % seit 2018. In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wurden ehrgeizige Ziele für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr festgelegt, wonach sich das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu den Ausgangswerten von 2015 bis 2030 verdoppeln und bis 2050 verdreifachen soll.

## 5 ENTWICKLUNG DER SCHIENENVERKEHRSDIENSTE

Nach einem Jahrzehnt mit moderatem Anstieg wurde die Anzahl der EU-Zugkilometer (sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr) durch die COVID-19-Pandemie stark beeinträchtigt. Im Jahr 2020 gingen Güterverkehrsdienste, angegeben in Zugkilometern, im Vergleich zu 2019

um 8 % zurück, während bei den Personenverkehrsdiensten ein stärkerer Rückgang um 46 % zu verzeichnen war. Bis 2021 hatte sich das Güterverkehrsaufkommen jedoch vollständig erholt und entsprach dem Niveau von 2019, bevor 2022 ein leichter Rückgang stattfand. Die Personenverkehrsdienste stiegen im Jahr 2022 wieder auf 96 % des Niveaus vor der Pandemie an und erreichten 395 Mrd. Personenkilometer.

Abbildung 2: Personen- und Güterverkehrsaufkommen (Personen-, Tonnen- und Zugkilometer, 2018-2022)

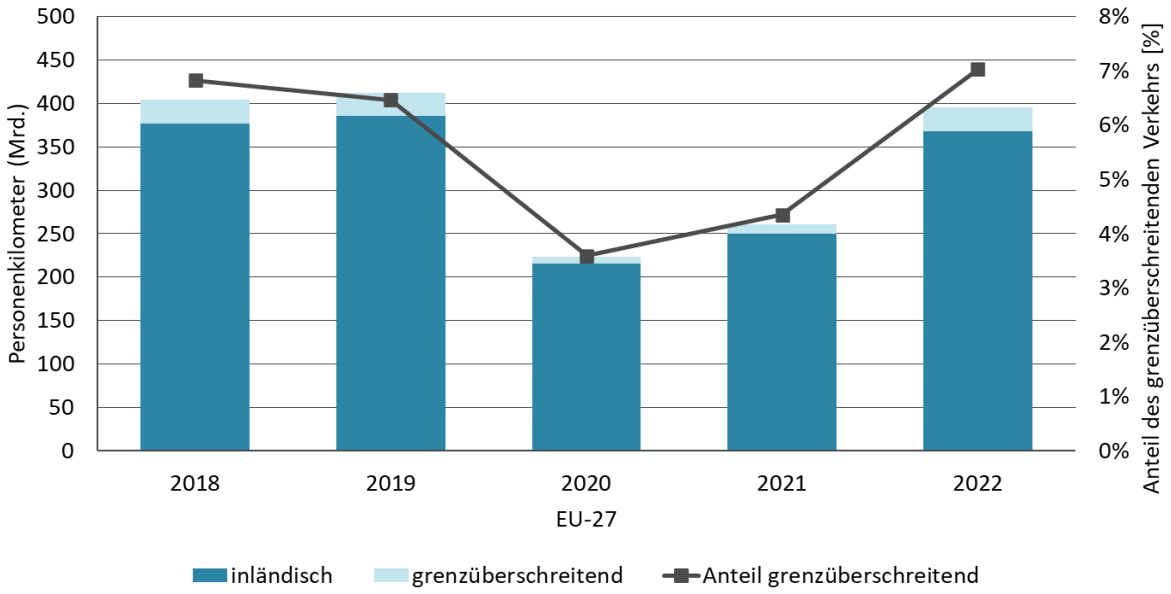



*Quelle: RMMS, 2022*

Im Jahr 2022 wurden rund 1,5 Mrd. Tonnen Güter und 6,6 Mrd. Fahrgäste im Schienenverkehr befördert, was eine Erholung vom starken Rückgang während der COVID-19-Pandemie widerspiegelt.

Inländische Personenverkehrsdienste dominierten weiterhin mit über 93 % der Gesamtpersonenkilometer in der EU-27. Durch die Pandemie wurde der überwiegend inländische Charakter des Schienenpersonenverkehrs noch deutlicher. Vor der Krise machten grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste rund 7 % des gesamten Schienenverkehrs aus, jedoch ging dieser Anteil 2020 aufgrund von Reisebeschränkungen auf weniger als 4 % zurück. Bis 2022 hatte sich der Anteil der grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdienste mit einem Anstieg auf 7 % erholt.

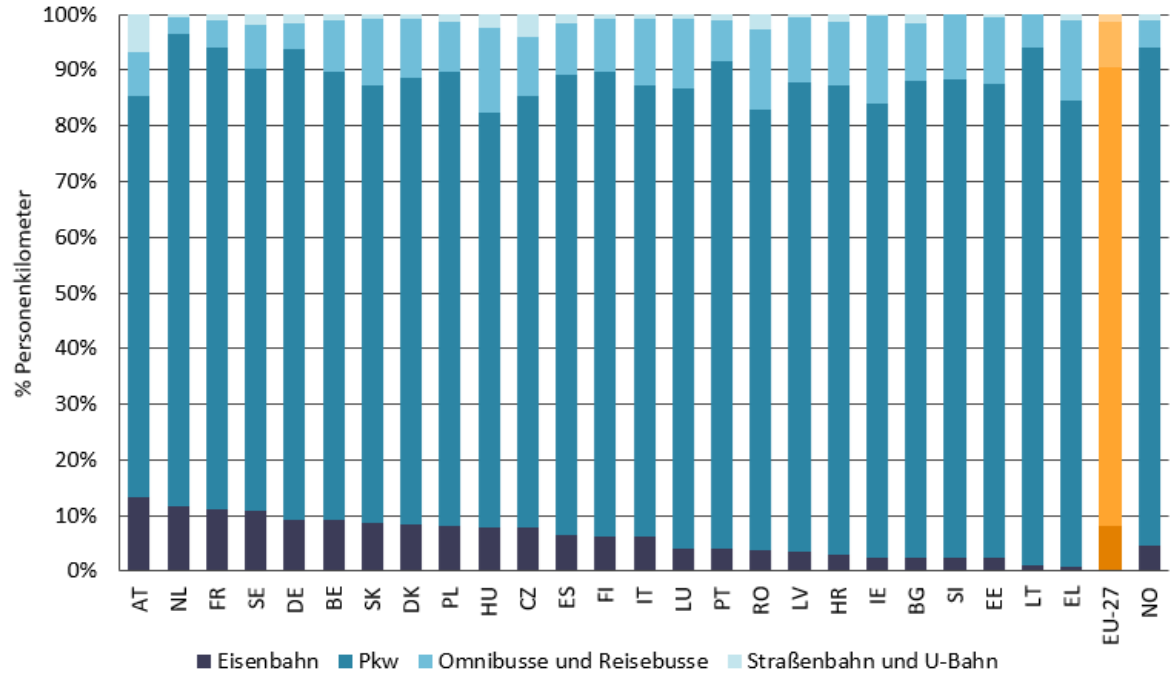
Abbildung 3: Entwicklung des Schienenpersonenverkehrsaufkommens (inländisch, grenzüberschreitend und Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen) (Mrd. Personenkilometer, 2018-2022)




*Quelle: RMMS, 2022*

Im Jahr 2020 ging die Neigung der Europäerinnen und Europäer, mit der Bahn zu reisen, auf durchschnittlich 500 Personenkilometer pro Einwohner und Jahr gegenüber 934 km im Jahr 2019 stark zurück. Bis 2022 hatte sich dieser Wert mit einem Anstieg auf 888 km pro Einwohner teilweise erholt. Der Verkehrsträgeranteil des Schienenverkehrs, der 2019 bei 7,8 % lag, ging 2020 um 2,4 Prozentpunkte zurück, da mehr Menschen mit dem Auto fuhren. 2022 war der Verkehrsträgeranteil des Schienenverkehrs jedoch wieder auf 8,1 % gestiegen und lag damit über dem Niveau vor der Pandemie, wobei das Auto mit 82,4 % der vorherrschende Verkehrsträger blieb.

Abbildung 4: Verkehrsträgeranteil am Personenlandverkehr nach Ländern (% für 2022)

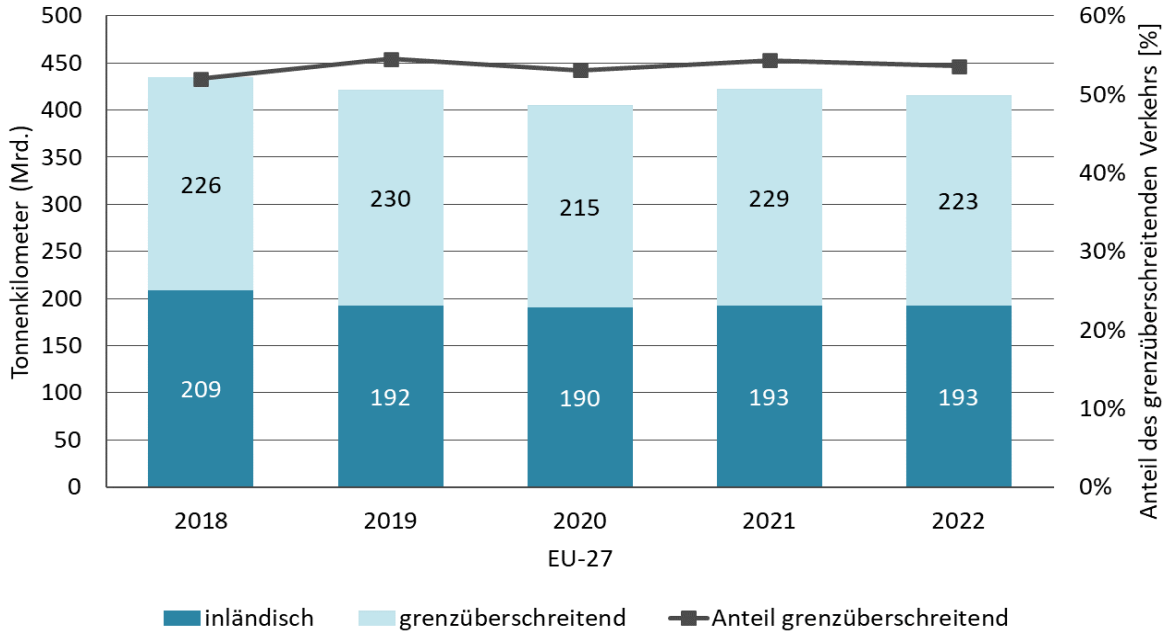



*Quelle: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_psmod/default/table?lang=de&category=tran.tran_hv_ms)*

Der gesamte Schienengüterverkehr in der EU-27 ging aufgrund der Pandemie von 422 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2019 auf 405 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr 2020 zurück. Bis 2022 erlebte er einen Wiederanstieg auf fast 416 Mrd. Tonnenkilometer und näherte sich damit dem Niveau vor der Pandemie an.

Der Anteil des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs blieb während des gesamten Zeitraums konstant über 50 %, erreichte 2019 mit 55 % einen Höchststand und stabilisierte sich 2022 bei 54 %. Diese Stabilität steht im Gegensatz zu den stärkeren Auswirkungen der Pandemie auf den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr.

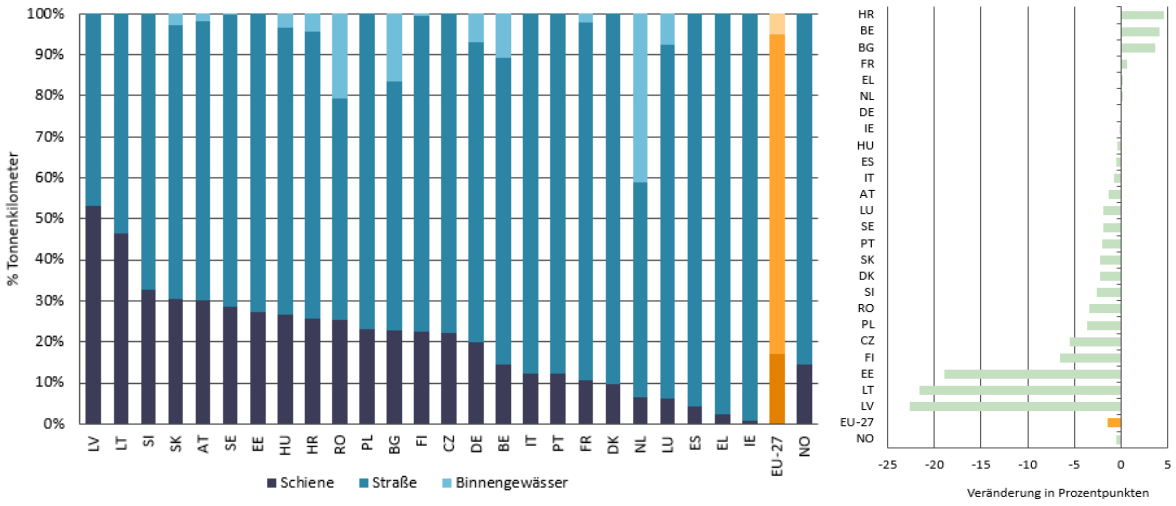
Abbildung 5: Entwicklung des Schienengüterverkehrsaufkommens (inländisch, grenzüberschreitend und Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen) (Mrd. Tonnenkilometer, 2018-2022)




*Quelle: RMMS, 2022*

Zwischen 2018 und 2022 war der Straßenverkehr nach wie vor der vorherrschende Güterverkehr in der EU-27; er lag konstant bei einem Anteil über 75 % des gesamten Güterlandverkehrs in Tonnenkilometern und erreichte 2022 mit 77,7 % einen Höchststand. Im selben Zeitraum ging der Verkehrsträgeranteil des Schienenverkehrs von 18,7 % auf 17,2 % zurück, was auf eine anhaltende Verlagerung auf den Straßenverkehr hindeutet, obwohl der intermodale Schienenverkehr relativ besser abschneidet als Schüttgut- und Einzelwagenverkehr. Besonders ausgeprägt war der Gesamtrückgang in Lettland, Estland und Litauen, wo das Güterverkehrsaufkommen aufgrund des geringeren Handels mit Russland erheblich zurückging.

Abbildung 6: Verkehrsträgeranteil am Güterlandverkehr nach Ländern (% für 2022) und Veränderung in Prozentpunkten für den Schienenverkehr (2018-2022)



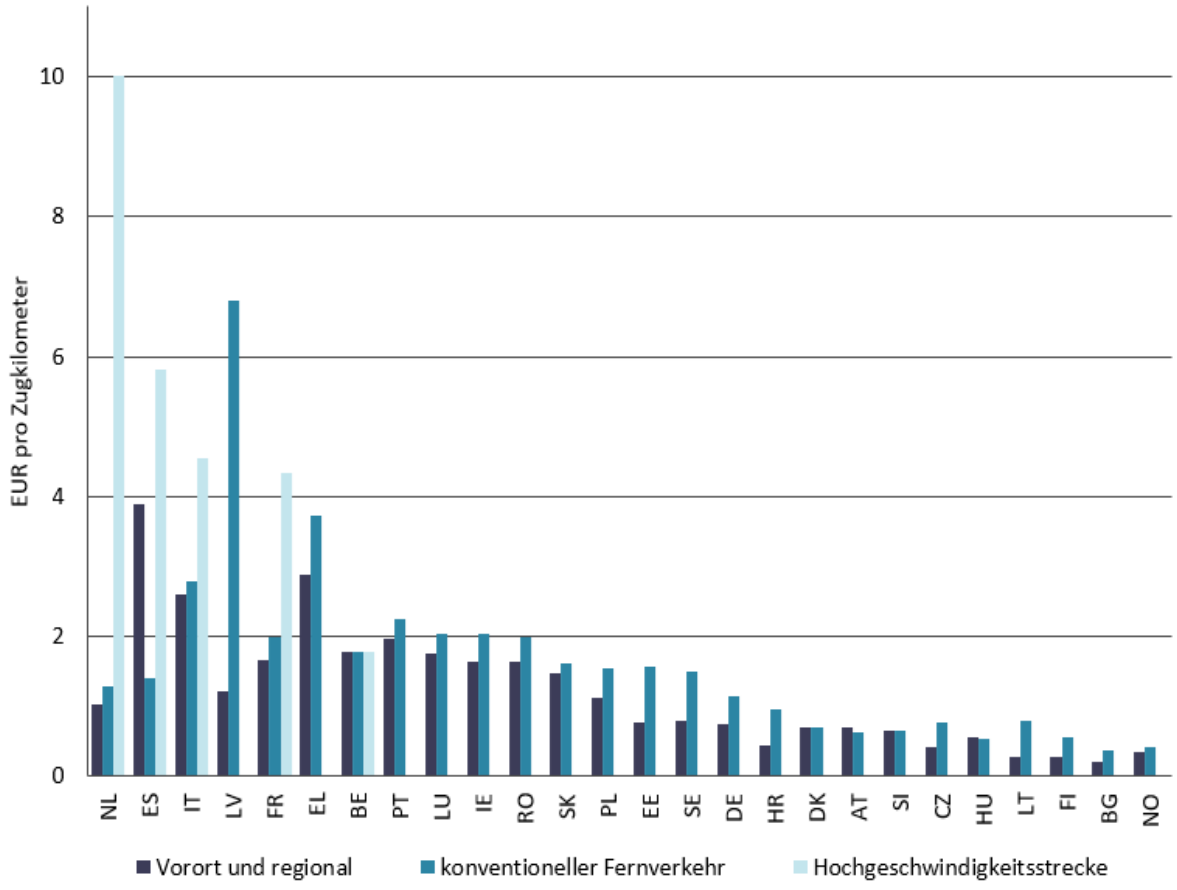
*Quelle: Eurostat, 2024 (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_ms_frmod/default/table?lang=de&category=tran.tran_hv_ms)*

# 6 ENTWICKLUNG DER RAHMENBEDINGUNGEN IM EISENBAHNSEKTOR

## 6.1 Infrastrukturentgelte

Im Jahr 2022 lagen die Wegeentgelte für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr (ohne Aufschläge) in allen Ländern, in denen solche Entgelte erhoben wurden, weiterhin über denen der sonstigen Personenverkehrsdienste. Jedoch waren die Wegeentgelte für den Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr 2022 in den Mitgliedstaaten mit Hochgeschwindigkeitsnetzen im Allgemeinen niedriger als im Jahr 2018.

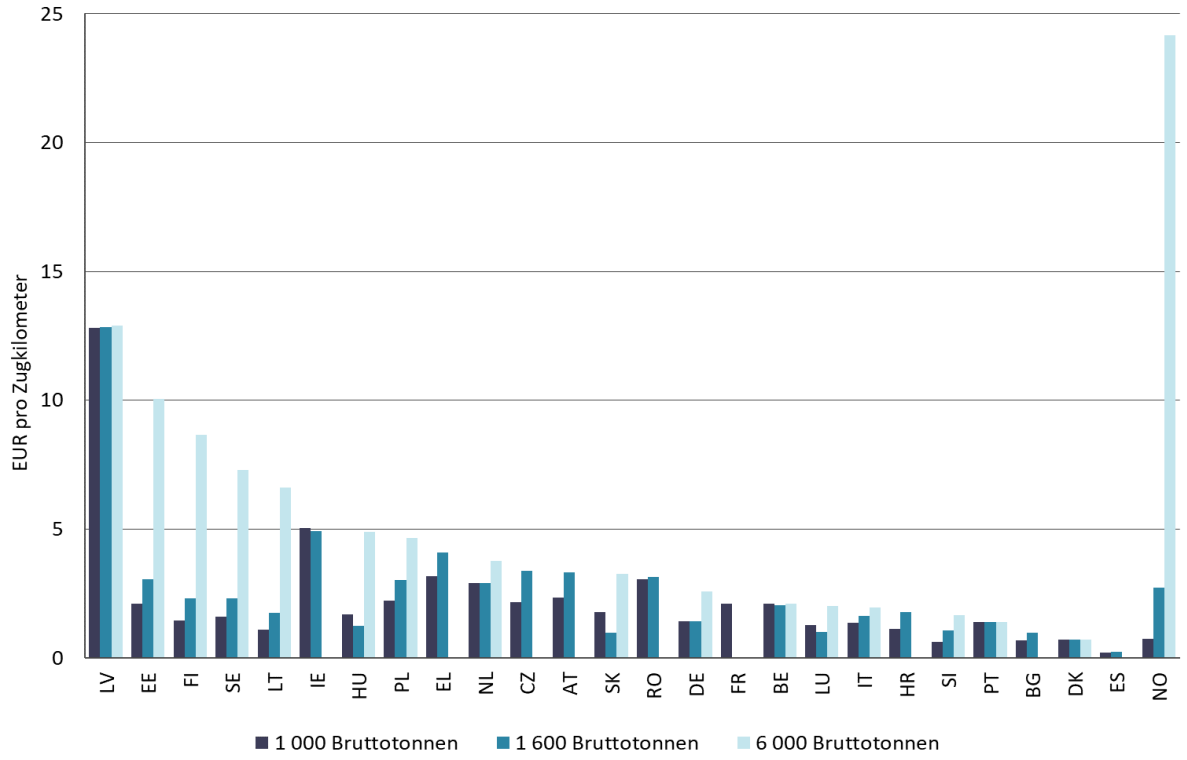
Abbildung 7: Wegeentgelte (ohne Aufschläge) für unterschiedliche Kategorien von Personenzügen nach Ländern (EUR pro Zugkilometer, 2022)




*Quelle: RMMS, 2022*

Bezüglich der Frachtentgelte (ohne Aufschläge) erstreckt sich die Überwachung auf drei verschiedene Bruttohöchsttonnagen (1 000, 1 600 und 6 000). In den meisten Mitgliedstaaten fallen mit zunehmender Größe des Zugverbands, wenn auch nicht unbedingt proportional zur Tonnage, höhere Wegeentgelte an.

Abbildung 8: Wegeentgelte (ohne Aufschläge) für unterschiedliche Kategorien von Güterzügen nach Ländern (EUR pro Zugkilometer, 2022)




*Quelle: RMMS, 2022*

Zur Abmilderung der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie wurde im Oktober 2020 die Verordnung (EU) 2020/1429 erlassen, die den Mitgliedstaaten ermöglichte, Wegeentgelte vorübergehend zu erlassen, zu reduzieren oder zu stunden[7]. Mit dieser Maßnahme wurde den Eisenbahnunternehmen, insbesondere im Personenverkehr, angesichts des abnehmenden Verkehrsaufkommens eine wesentliche finanzielle Entlastung gewährt. Die ursprünglich für einen begrenzten Zeitraum geltende Verordnung wurde viermal verlängert und trat schließlich am 31. Dezember 2022 außer Kraft. Sie spielte eine entscheidende Rolle bei der Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebs während der Pandemie und unterstützte die Erholung des Sektors, als der Personenverkehr wieder zunahm.

## 6.2 Kapazitätszuweisung und Infrastrukturbeschränkungen

Im Jahr 2022 wies das Schienennetz der EU-27 eine kombinierte Nutzungsintensität (Güter- und Personenzüge) von 18 700 Zugkilometern pro Streckenkilometer auf und lag damit etwas über dem Niveau vor der Pandemie (18 100 im Jahr 2018). 79 % dieser Nutzung entfielen auf Personenzüge.

Die Gesamtlänge der für überlastet erklärten Fahrwege in der EU-27 stieg zwischen 2018 und 2020 stark an, ging jedoch 2022 leicht auf 6 711 km zurück (davon entfielen 3 523 km auf Schienengüterverkehrskorridore). Die starke Zunahme gegenüber dem Stand von 2018 war

[7] Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs (ABl. L 333 vom 12.10.2020, S. 1).

weitgehend auf eine Änderung der Kriterien für die Meldung von Verkehrsüberlastungen in Italien zurückzuführen.

Bei Überlastung geben die Mitgliedstaaten am häufigsten den Diensten den Vorzug, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, gefolgt von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten, wohingegen dem Güterverkehr selten oberste Priorität eingeräumt wird[8].

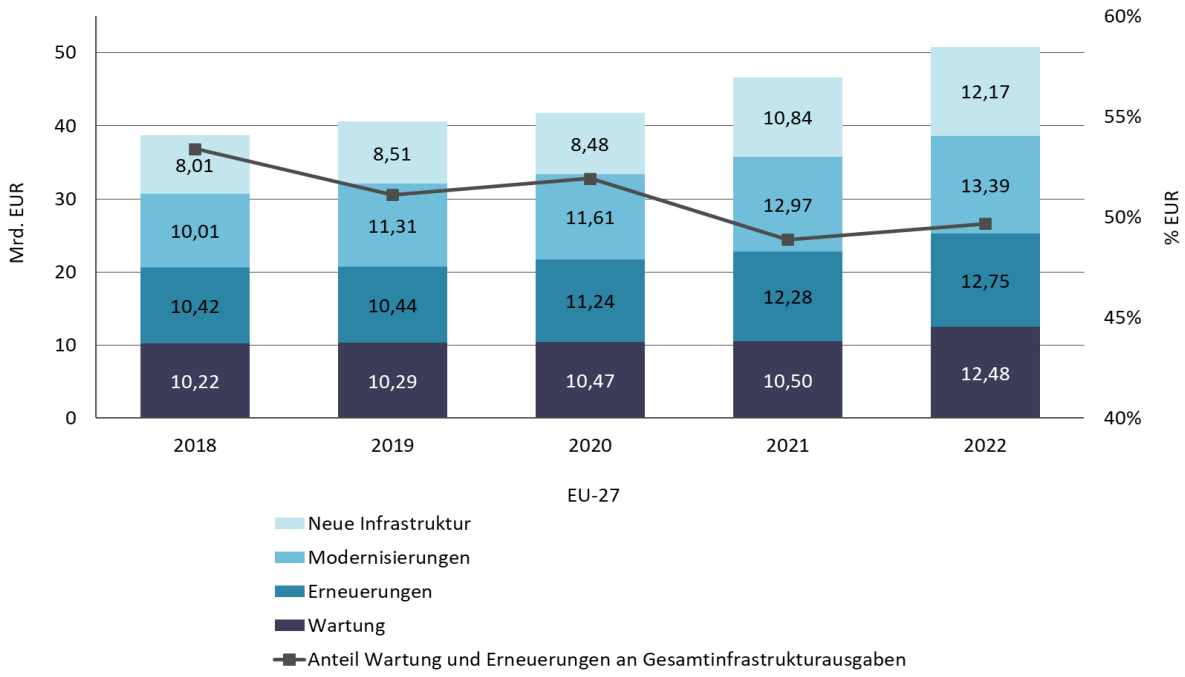
Um eine effizientere Nutzung des Netzes zu fördern und die Inkompatibilität veralteter nationaler Zugleitsysteme zu überwinden, wird derzeit ein gemeinsames europäisches Signalsystem, das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Railway Traffic Management System, ERTMS), eingeführt. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichts waren etwa 14 % des Kernnetzes mit ERTMS ausgerüstet, und es bestehen Verträge für weitere 19 %. Obwohl Fortschritte erzielt wurden, liegt die Bereitstellung immer noch hinter den ursprünglichen Zielen zurück, weshalb verstärkte Anstrengungen erforderlich sind, um das Vorgehen zu beschleunigen.

### 6.3 Infrastrukturausgaben und -finanzierung

Die Infrastrukturgesamtausgaben der EU-27 stiegen von 38,7 Mrd. EUR im Jahr 2018 auf 50,8 Mrd. EUR im Jahr 2022. Im Jahr 2022 waren die Ausgaben relativ gleichmäßig auf die einzelnen Kategorien verteilt: 25 % für Wartung, 25 % für Erneuerungen, 26 % für Modernisierungen und 24 % für Investitionen in neue Infrastruktur. Trotz des beträchtlichen nominalen Wachstums schwächte die hohe Inflation in diesem Zeitraum reale Steigerungen ab. Bei Anpassung an das Preisniveau von 2018 fiel das tatsächliche Wachstum moderater aus und belief sich real auf etwa 5 %.

[8] Insgesamt gaben 14 Länder an, im Falle von Überlastungen dem gemeinwirtschaftlichen Verkehr Priorität einzuräumen. In der Praxis können jedoch zu bestimmten Zeiten oder in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten Abweichungen auftreten.

Abbildung 9: Infrastrukturausgaben und Anteil der Ausgaben für Wartung und Erneuerungen (Mrd. EUR, 2018-2022)




Quelle: RMMS, 2022

Im Jahr 2022 beliefen sich die Gesamtausgaben für Wartung und Erneuerung in der EU-27 auf 25,2 Mrd. EUR, was 50 % der gesamten Infrastrukturausgaben entspricht, wobei es erhebliche Unterschiede zwischen den Ländern gab. Die nationalen Haushalte waren nach wie vor die wichtigste Finanzierungsquelle und trugen 70 % der Gesamtausgaben für die Eisenbahninfrastruktur. Die Kofinanzierung der EU belief sich auf 8 %, während die verbleibenden 22 % aus anderen Quellen wie Darlehen, Eigenfinanzierung und Entgelten stammten.

## 6.4 Qualität der Schienenverkehrsdienste

Sicherheit ist nach wie vor eine der obersten Prioritäten für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, und die Fortschritte bei der Sicherheit und Interoperabilität werden von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (European Union Agency for Railways, ERA) weiterhin überwacht. Im Bericht der ERA von 2024[9] wird bekräftigt, dass die europäischen Eisenbahnen nach wie vor zu den sichersten Verkehrsträgern gehören; das Todesfallrisiko bei Autofahrten wird als fast 84-mal höher eingeschätzt als bei Bahnreisen und Busreisen als 7,3-mal riskanter als Bahnreisen.

Die durchschnittliche Pünktlichkeit von Personenregional- und Personennahverkehrsdiensten[10] in der EU-27 ging von 94 % im Jahr 2020 auf 90 % im Jahr

[9] Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024 (https://www.era.europa.eu/content/report-railway-safety-and-interoperability-eu-2024).

[10] Laut RMMS gilt ein Personenzug als pünktlich, wenn er nicht mehr als fünf Minuten Verspätung hat.

2022 zurück, liegt dabei aber noch über dem Niveau vor der Pandemie. Die Pünktlichkeit von Fern- und Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrsdiensten ging von 93 % im Jahr 2020 auf 87 % im Jahr 2022 zurück.

Was die Zuverlässigkeit[11] betrifft, so stieg die Ausfallquote für Regional- und Nahverkehrsdienste von 1,9 % im Jahr 2018 auf 4,4 % im Jahr 2022. Bei Fern- und Hochgeschwindigkeitsverkehrsdiensten stieg die Ausfallquote von 1,3 % im Jahr 2018 auf 4,9 % im Jahr 2022. Zu den Herausforderungen, die die Zuverlässigkeit beeinträchtigen, gehören Personalmangel, alternde Infrastruktur und Wartungsrückstände.

Im Schienengüterverkehr lag die durchschnittliche Pünktlichkeit[12] für inländische Verkehrsdienste in der EU-27 im Jahr 2022 bei 56 % und für grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste bei 42 %. Im Jahr 2022 stieg die Ausfallquote für inländische Güterverkehrsdienste auf 8,1 % und auf 14,5 % für grenzüberschreitende Verkehrsdienste.

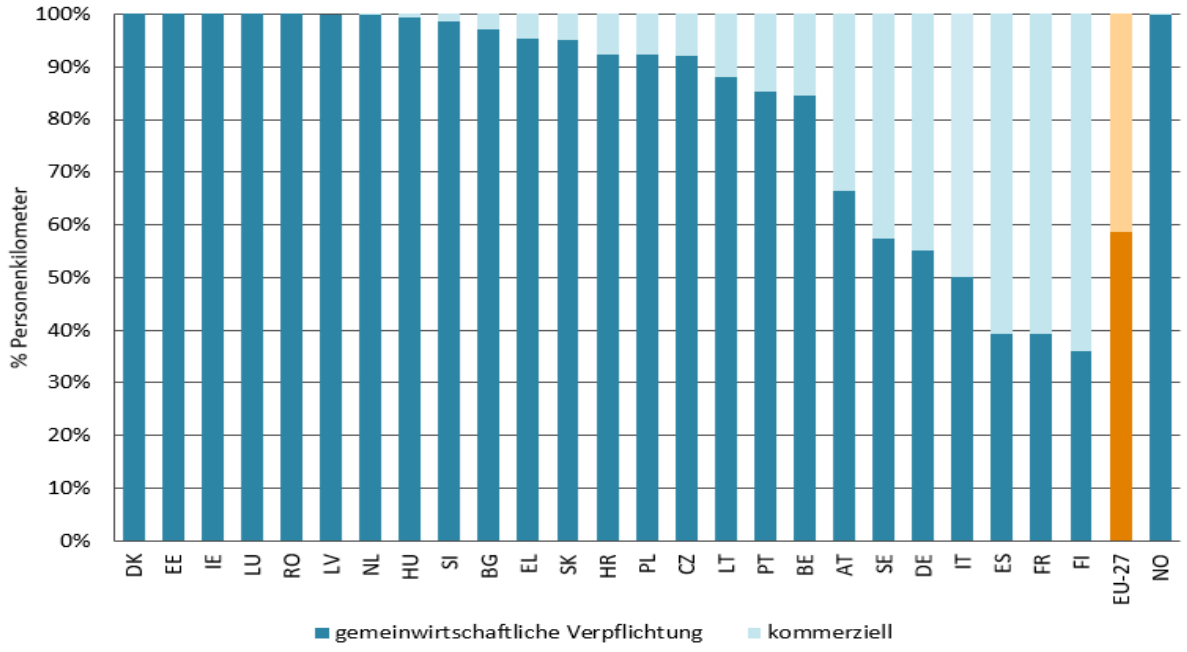
## 6.5 Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Im Jahr 2022 betrug der durchschnittliche Anteil der Personenverkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht wurden, an den gesamten Personenkilometern in der EU-27 noch 58,7 % (gegenüber 66 % im Jahr 2020). Dieser Rückgang spiegelt einen allmählichen Übergang zu einem wettbewerbsintensiveren Schienenverkehrsmarkt wider. In Dänemark, Estland, Irland, Lettland, Luxemburg, den Niederlanden und Rumänien erfolgte fast der gesamte Personenverkehr im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen werden vorwiegend inländische Verkehrsdienste erbracht, die im Jahr 2022 99,1 % der Personenkilometer im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entsprachen, wobei Regionalverkehrsdienste gegenüber Fernverkehrsdiensten überwogen.

Der Marktanteil der kommerziellen Betreiber nahm zwischen 2018 und 2022 zu. Bei kommerziellen Personenverkehrsdiensten hielten die Wettbewerber 2022 einen Marktanteil von 12,6 % gegenüber 6 % im Jahr 2018. Im Markt der im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Verkehrsdienste stieg der Anteil der Wettbewerber im Jahr 2022 auf 21 %, was einem Anstieg um 8 Prozentpunkte gegenüber 2018 entspricht.

[11] Definiert durch die Ausfallquote.
[12] Laut RMMS gilt ein Güterzug als pünktlich, wenn er nicht mehr als 15 Minuten Verspätung hat.

Abbildung 10: Anteil des Personenverkehrs, der im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erbracht wird, und kommerzielle Schienenverkehrsdienste nach Ländern (% Personenkilometer, 2022)




*Quelle: RMMS, 2022*

Im Jahr 2022 entfielen 29 % der 231 Mrd. Personenkilometer im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der EU-27 auf Dienste, die durch Ausschreibungen vergeben wurden. Ähnlich wie in den Vorjahren konzentrierte sich der Großteil des ausgeschriebenen Personenverkehrsaufkommens auf zwei Länder, die ihre Dienstleistungen frühzeitig liberalisiert haben: Deutschland (81 %) und Schweden (13 %). Ausgleichszahlungen für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Dienste stellen für die Eisenbahnunternehmen in den meisten EU-Mitgliedstaaten nach wie vor eine bedeutende Einnahmequelle dar.

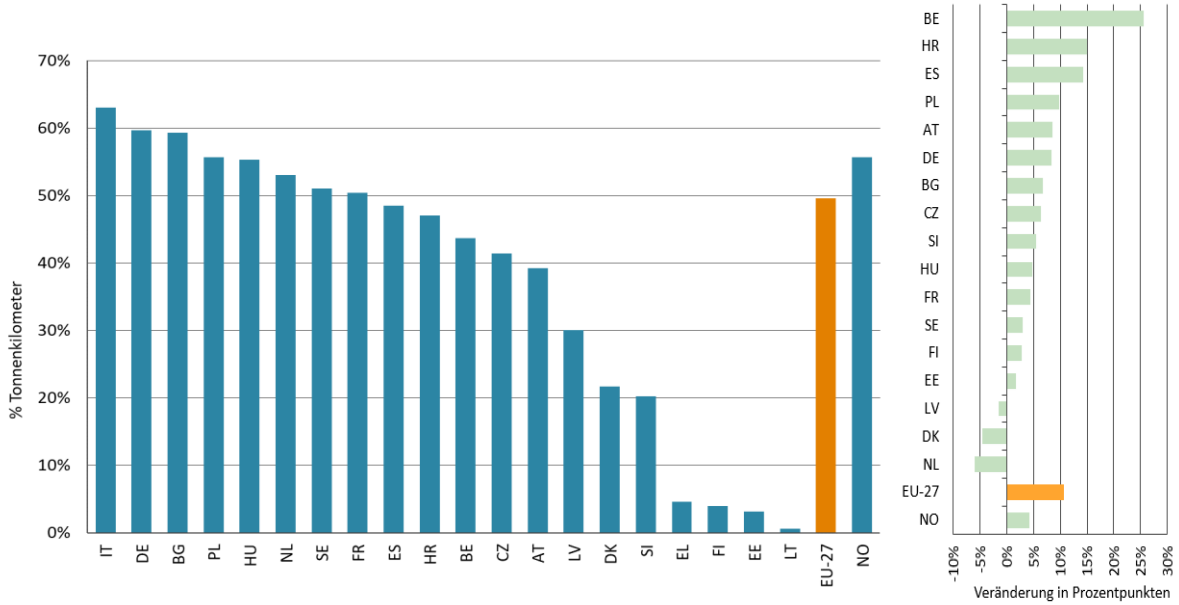
## 6.6 Erteilung von Genehmigungen

Im Jahr 2022 wurden in der EU-27 insgesamt 1 202 aktive Genehmigungen für Eisenbahnunternehmen gemeldet, ein Anstieg gegenüber den 1 192 Genehmigungen im Jahr 2020. Deutschland verfügte mit 490 zugelassenen Eisenbahnunternehmen weiterhin über die meisten aktiven Genehmigungen, gefolgt von Polen mit 126 und Tschechien mit 109.

## 6.7 Grad der Marktöffnung und Nutzung der Zugangsrechte

Im Jahr 2022 erreichte der Marktanteil neuer Marktteilnehmer 49 % im Schienengüterverkehr in der EU-27 und setzte damit den Aufwärtstrend von 39 % aus dem Jahr 2018 fort.

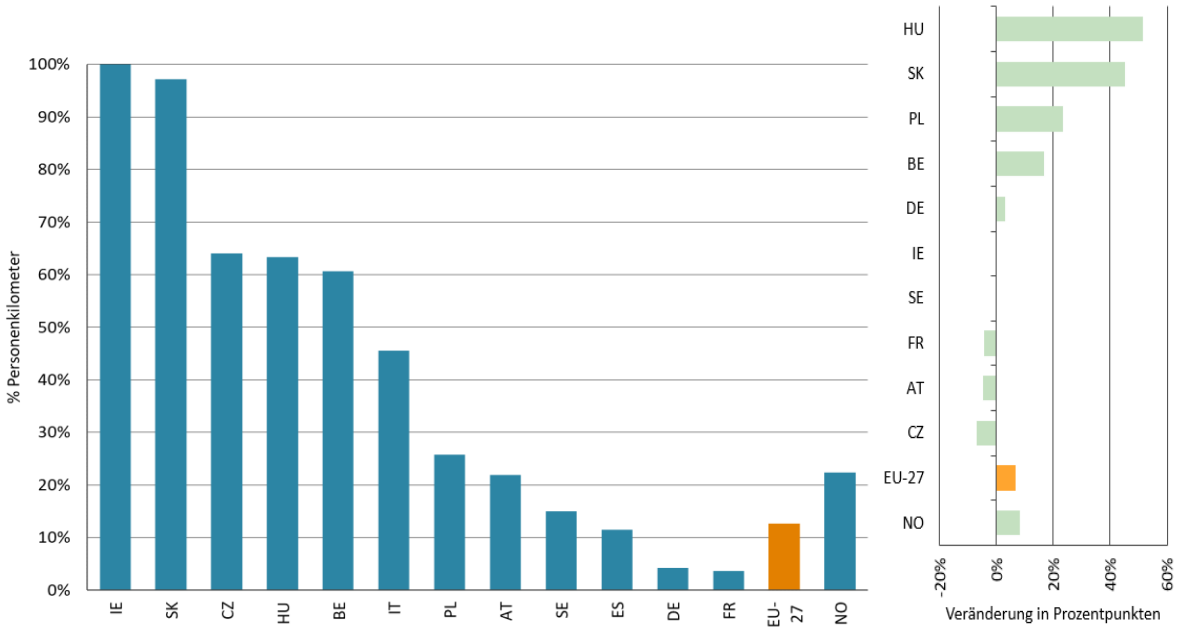
Abbildung 11: Marktanteil der Wettbewerber im Schienengüterverkehrsmarkt nach Ländern (% für 2022) und Veränderung in Prozentpunkten (2018-2022)




*Quelle: RMMS, 2022*

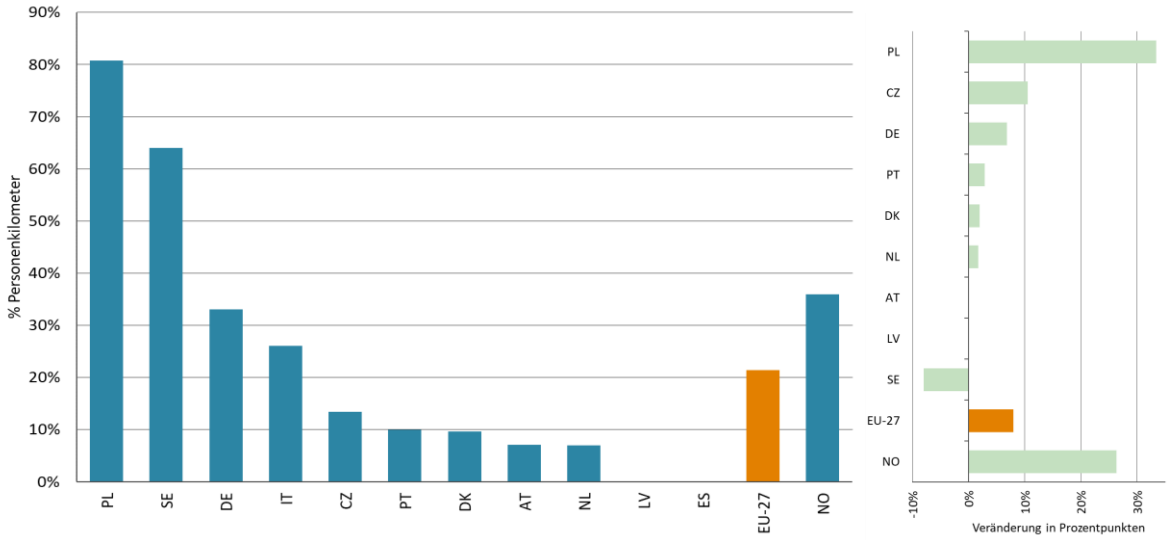
Im kommerziellen Schienenpersonenverkehr hatten neue Marktteilnehmer im Jahr 2022 einen Marktanteil von 12,6 %, sodass der 2020 gemeldete Marktanteil von 6,6 % fast verdoppelt wurde. Im nationalen Markt für Personenverkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, hatten Wettbewerber 2022 einen Marktanteil von 21 %, der deutlich über dem Marktanteil von 18,5 % im Jahr 2020 liegt.

Abbildung 12: Marktanteil der Wettbewerber im kommerziellen Personenverkehrsmarkt nach Ländern (% für 2022) und Veränderung in Prozentpunkten (2018–2022)




*Quelle: RMMS, 2022*

Abbildung 13: Marktanteil der Wettbewerber im Markt für im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Personenverkehrsdienste nach Ländern (% für 2022) und Veränderung in Prozentpunkten (2018–2022)



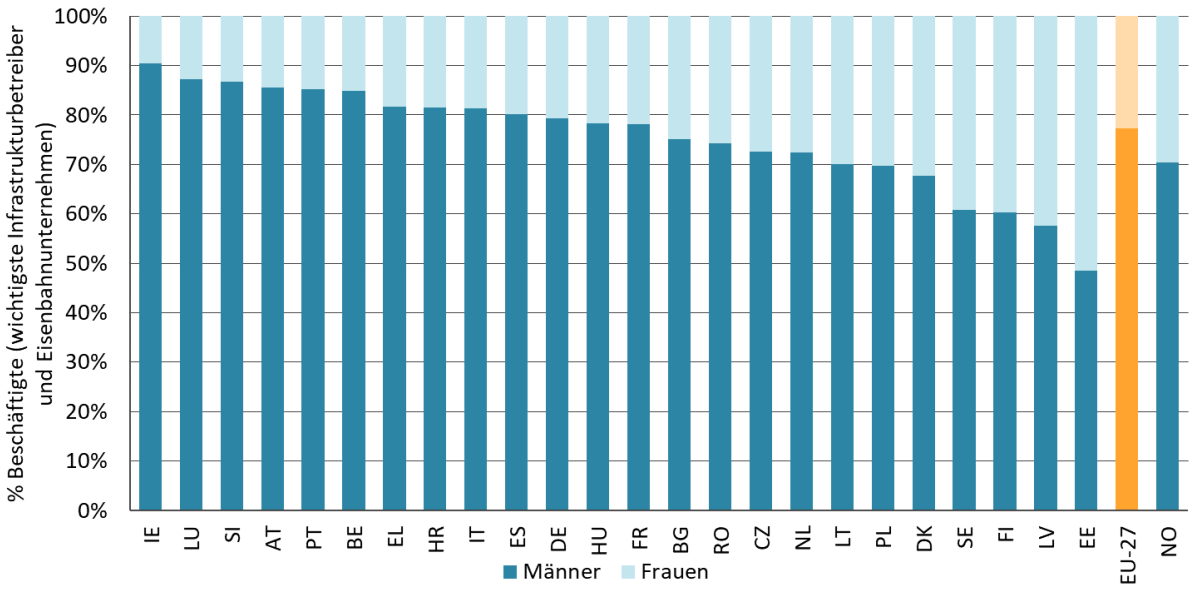

*Quelle: RMMS, 2022*

## 6.8 Beschäftigung und soziale Bedingungen

Ende 2022 waren in der EU-27 etwa 900 000 Menschen im Eisenbahnsektor beschäftigt, davon 511 000 bei Eisenbahnunternehmen und 389 000 bei Infrastrukturbetreibern. Dies entspricht einem leichten Rückgang gegenüber den Zahlen von 2020.

Die Arbeitskräfte im Eisenbahnsektor sind weiterhin vorwiegend männlich, wobei 2022 nur 23 % der Beschäftigten Frauen waren, d. h. nur ein Prozentpunkt mehr als 2020.

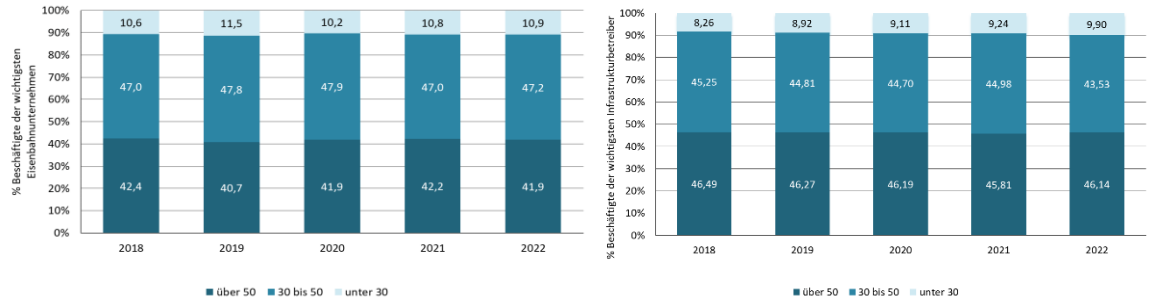
Abbildung 14: Beschäftigte insgesamt (wichtigste Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen) nach Geschlecht (% für 2022)




Quelle: RMMS, 2022

Die Überalterung der Arbeitskräfte gibt nach wie vor Anlass zur Sorge, auch wenn eine leichte Verbesserung zu verzeichnen war. Im Jahr 2022 waren 41,9 % der Beschäftigten bei Eisenbahnunternehmen über 50 Jahre alt, das entspricht einem leichten Rückgang gegenüber 42,4 % im Jahr 2018. Der Anteil jüngerer Beschäftigter (unter 30 Jahren) stieg leicht von 10,6 % im Jahr 2018 auf 10,9 % im Jahr 2022 an.

Abbildung 15: Beschäftigte nach Altersgruppen, wichtigste Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber (%, 2018-2022)




*Quelle: RMMS, 2022*

Die meisten Arbeitskräfte sowohl bei den Infrastrukturbetreibern als auch bei den Eisenbahnunternehmen arbeiten in Vollzeit.

## 7 Fazit

Der europäische Eisenbahnsektor hat sich nach der COVID-19-Pandemie als sehr widerstandsfähig erwiesen. Der Personenverkehr, der 2020 einen drastischen Rückgang um 46 % gegenüber 2019 verzeichnete, stieg 2022 wieder auf 96 % des Niveaus vor der Pandemie an, wobei insgesamt 395 Mrd. Personenkilometer erreicht wurden. Die Auswirkungen auf die Güterverkehrsdienste waren weniger ausgeprägt; sie hatten sich bereits 2021 erholt, als das Verkehrsaufkommen wieder das Niveau von 2019 erreichte. Im Jahr 2022 war das Verkehrsaufkommen im Schienengüterverkehrsmarkt jedoch leicht rückläufig.

Die Erholung des Eisenbahnsektors wurde durch gezielte EU-Maßnahmen gefördert, darunter die Verordnung (EU) 2020/1429, die es den Mitgliedstaaten ermöglichte, zur finanziellen Entlastung der Eisenbahnunternehmen auf Wegeentgelte zu verzichten. Diese Maßnahmen zeigten unmittelbar Wirkung, sodass der Sektor den Eisenbahnbetrieb auch in der Hochphase der Pandemie aufrechterhalten konnte. Da die Mitgliedstaaten ihre nationalen Aufbau- und Resilienzpläne im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität der EU weiter umsetzen, werden Investitionen in den Schienenverkehr eine zentrale Rolle bei der Förderung des wirtschaftlichen und mobilitätsbezogenen Wachstums spielen.

Der Schienenverkehr bleibt ein entscheidender Bestandteil der Strategie der EU zur Verwirklichung ihrer Klimaziele. Mit nur 0,3 % der gesamten verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen ist die Bahn das umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel. Die Elektrifizierung von 57 % des EU-Schienennetzes und die fortgesetzte Nachrüstung von Güterwagen mit leiseren und umweltfreundlicheren Technologien unterstreichen das Engagement des Sektors für die Verringerung seines ökologischen Fußabdrucks. Mit den Investitionen in den Schienenverkehr im Rahmen des Grünen Deals und der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wird bis 2050 eine Verdoppelung des Schienengüterverkehrs und eine Verdreifachung des Hochgeschwindigkeitspersonenverkehrs angestrebt (jeweils gegenüber dem Ausgangswert von 2015), was eine deutliche Verlagerung hin zum nachhaltigen Verkehr bedeutet.

Die Lärmbelästigung gibt nach wie vor Anlass zur Sorge, da 22 Millionen Menschen in Europa schädlichem Eisenbahnlärm ausgesetzt sind. Diese Herausforderung wird durch EU-Initiativen wie die Nachrüstung von Güterwagen mit geräuscharmen Bremsklötzen und die Überarbeitung der technischen Spezifikationen für Lärmemissionen angegangen. Eine kontinuierliche finanzielle und regulatorische Unterstützung ist von entscheidender Bedeutung, um ehrgeizige Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Die Liberalisierung des Markts hat dem Wettbewerb im europäischen Eisenbahnsektor Schwung verliehen, wobei neue Marktteilnehmer einen bedeutenden Marktanteil erobert haben, insbesondere im Güterverkehr. In diesem Segment stieg der durchschnittliche Marktanteil der Wettbewerber in der EU-27 zwischen 2018 und 2022 von 39 % auf 49 %. Im Personenverkehrsmarkt ist der Marktanteil der Wettbewerber ebenfalls deutlich gestiegen, und zwar sowohl bei kommerziellen Verkehrsdiensten (Marktanteil von 12,6 % mit einem Anstieg von 6,6 % zwischen 2018 und 2022) als auch bei den im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Verkehrsdiensten (Marktanteil von 21 % bzw. +8 % verglichen mit 2018). Allerdings bestehen nach wie vor Herausforderungen, wie z. B. Unterschiede bei den Wegeentgelten und die Notwendigkeit einer einheitlicheren Umsetzung der bestehenden Vorschriften in den Mitgliedstaaten. Da die Vorschriften des vierten Eisenbahnpakets nun

vollständig in Kraft sind13, wird eine weitere Marktöffnung erwartet, die Innovationen fördern und die Dienstleistungsqualität sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr steigern dürfte.

Die Kommission wird weiterhin genau überwachen, ob das vierte Eisenbahnpaket14 korrekt in nationales Recht umgesetzt und durchgeführt wird, um sicherzustellen, dass sein Potenzial voll ausgeschöpft wird.

Im Jahr 2022 wurde ein erheblicher Teil des Schienenpersonenverkehrs im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht. Der durchschnittliche Anteil der Personenverkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht wurden, betrug 58,7 % der gesamten Personenkilometer in der EU-27 (gegenüber 66 % im Jahr 2020). Dies deutet auf einen schrittweisen Übergang zu einem wettbewerbsfähigeren Schienenverkehrsmarkt hin. Die wettbewerbliche Ausschreibung von Verkehrsdiensten, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, hat zugenommen und dürfte in den kommenden Jahren weiter zunehmen und zu einer Verbesserung der Dienstleistungsqualität und Kosteneffizienz führen. Allerdings bleibt es eine Herausforderung, die Liberalisierung des Markts mit der Gewährleistung eines fairen Zugangs, insbesondere in dünner besiedelten Regionen, in Einklang zu bringen. Die EU unterstützt mehr Transparenz und Wettbewerb, um die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen zu optimieren.

Der Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr ist ein Eckpfeiler der Bemühungen, den Verkehr in Europa zu modernisieren. Das Hochgeschwindigkeitsnetz wurde 2022 auf 12 015 km ausgeweitet, und bis 2035 ist eine zusätzliche Erweiterung um 1 600 km geplant. Spanien, Frankreich und Italien sind weiterhin führend bei den Investitionen in das Hochgeschwindigkeitsnetz und tragen so zu einer besseren Konnektivität und kürzeren Reisezeiten auf dem gesamten Kontinent bei.

Investitionen in die Infrastruktur sind nach wie vor von entscheidender Bedeutung, und die EU stellt über Mechanismen wie die Fazilität „Connecting Europe“ und den Kohäsionsfonds erhebliche Finanzmittel bereit. Diese Investitionen sind vorrangig für Projekte zur Beseitigung von Engpässen, zur Verbesserung der multimodalen Konnektivität und zur Modernisierung der bestehenden Infrastruktur vorgesehen. Mit dem Schwerpunkt Digitalisierung, einschließlich der Einführung des ERTMS, wird die Kapazität des Schienenverkehrs, den künftigen Mobilitätsbedarf zu decken, weiter gestärkt.

Digitale Technologien werden mit der Steigerung der Betriebseffizienz und des Komforts der Fahrgäste zu erheblichen Verbesserungen im Eisenbahnsektor führen. Mit der Bereitstellung des ERTMS, eines wichtigen Bestandteils der Strategie der EU für den digitalen Wandel, soll die Interoperabilität und Sicherheit der europäischen Eisenbahnnetze verbessert werden, wobei bislang jedoch nur rund 33 % des Kernnetzes entweder mit ERTMS ausgerüstet sind oder über gesicherte Verträge für dessen Installation verfügen. Darüber hinaus werden Investitionen in intelligente Fahrkartensysteme und Echtzeit-Datenplattformen dazu beitragen, den Schienenverkehr für Fahrgäste zugänglicher und benutzerfreundlicher zu machen.

[13] Der in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehene Übergangszeitraum, um den Mitgliedstaaten eine schrittweise Öffnung des Schienenverkehrsmarkts und die Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr zu ermöglichen, lief im Dezember 2023 aus.

[14] Insbesondere wird die Einhaltung des Grundsatzes der obligatorischen Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Schienenpersonenverkehr überwacht.

Innovationen des Gemeinsamen Unternehmens für Europas Eisenbahnen treiben Bereiche wie den automatischen Zugbetrieb, das digitale Transportmanagement im Güterverkehr und die nachhaltige Vermögensverwaltung voran. Diese Initiativen stehen im Einklang mit den umfassenderen Zielen der EU, den Schienenverkehr als Rückgrat eines multimodalen, nachhaltigen Verkehrssystems zu positionieren.

Auf dem Weg Europas zu einer grüneren, stärker vernetzten Zukunft wird die Bahn bei der Verringerung der Emissionen, der Verbesserung der Mobilität und der Förderung des Wirtschaftswachstums eine entscheidende Rolle spielen. Fortgesetzte Investitionen in Infrastruktur, Marktöffnung und technologische Innovation sind von entscheidender Bedeutung, um die Vision der EU für ein nachhaltiges Verkehrssystem bis 2050 zu verwirklichen. Die vollständige Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets, die Stärkung der grenzüberschreitenden Konnektivität, die Beseitigung von Kapazitätsengpässen und die Gewährleistung eines gerechteren Zugangs zu Schienenverkehrsdiensten werden in den kommenden Jahren zentrale Prioritäten sein.

Durch die Integration dieser strategischen Elemente erhält der europäische Eisenbahnsektor die Chance, den Wandel des Verkehrssystems des Kontinents anzuführen und das Versprechen einer nachhaltigen, effizienten und inklusiven Mobilität zu erfüllen.