

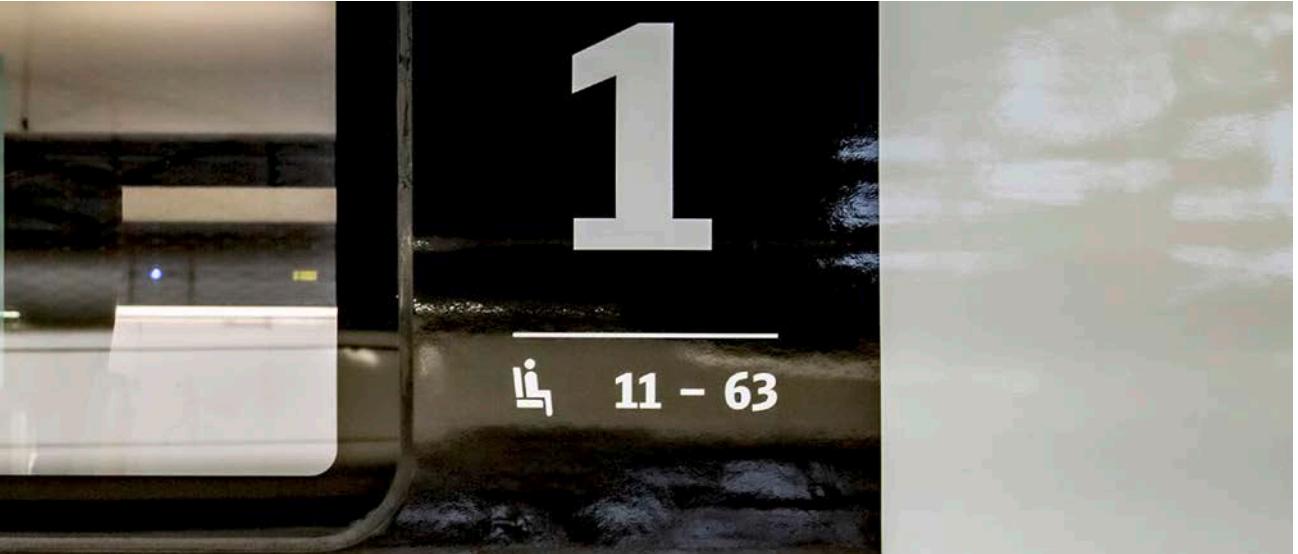
Internationaler Fernverkehr

Mehr Bahn für Europa

 EUROPE



Bahn für
Spoor voor
Rail pour



Europa for Europa 'Europe

3 Fernverkehr AG

Petra Beurer, Marktmanagement internationaler Fernverkehr, und **Dr. Marco Kampp**, Leiter internationaler Fernverkehr, beide DB Fernverkehr AG, Frankfurt am Main



Der internationale Fernverkehr erlebt derzeit einen spürbaren Aufschwung. Immer mehr Reisende überqueren Landesgrenzen mit der Bahn – schnell, komfortabel und klimafreundlich. Doch was treibt diesen Boom an, und warum bleiben internationale Zugreisen trotzdem oft noch zu kompliziert? Dieser Artikel zeigt, wie die Bahn immer attraktiver wird und was sich trotzdem ändern muss.

Ein Blick auf die jüngsten Entwicklungen lässt den internationalen Bahnverkehr fast mühelos erscheinen: Seit 2024 verbindet ein Zug Berlin und Paris in weniger als acht Stunden, seit Dezember 2025 gibt es eine neue Verbindung zwischen Leipzig und Krakau, und ab Mai dieses Jahres werden Prag, Berlin und Kopenhagen ohne Umstieg miteinander verbunden sein.

Tatsächlich erreichen internationale Bahnverbindungen derzeit ein Rekordniveau an Fahrgästen. Doch hinter dem Aufschwung stehen komplexe Fragen: Was braucht es, um weitere Strecken zu realisieren? Und welche Hürden müssen überwunden werden, damit grenzüberschreitendes Bahnreisen dauerhaft noch attraktiver wird?

Der internationale Fernverkehr der Deutschen Bahn (DB) ist längst mehr als ein Nischenangebot. Täglich verbinden über 300 grenzüberschreitende Züge rund 200 Ziele in 14 europäischen Ländern – und die Nachfrage wächst rasant: Mehr als 24 Millionen Fahrgäste konnte die DB in 2024 auf diesen internationalen Verbindungen begrüßen.

Damit zählt das grenzüberschreitende Netz der DB zu den größten in Europa. Dieser Erfolg ist jedoch nicht allein der zentralen Lage Deutschlands geschuldet.

Entscheidend ist vielmehr, dass der internationale Fernverkehr ein strategisches Wachstumsfeld der DB ist. Neue Projekte unterstreichen diesen Wachstumspfad zusätzlich: Seit Dezember 2024 verbindet erstmals eine direkte Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris und Berlin. Ab dem Fahrplanjahr 2027 soll zudem eine neue internationale Achse folgen – von München bis nach Mailand und Rom.

Verkehrsmittelwahl: 4-Stunden-Mythos ist widerlegt

Selbst weite internationale Strecken werden immer mehr nachgefragt. Zahlen der DB zeigen, dass das Wachstum grenzüberschreitender Verbindungen vor allem auf langen Strecken überdurchschnittlich hoch ist. Diese Erkenntnis widerspricht der verbreiteten Annahme, wonach Fahrgäste nur bis zu einer Reisezeit von etwa vier Stunden die Bahn als Verkehrsmittel in Betracht ziehen („4-Stunden-Mythos“).

Tatsächlich zeigt sich ein gegenteiliger Trend: Während kurze und mittlere Reiseweiten unter vier Stunden zwischen 2023 und 2024 lediglich ein moderates Fahrgastwachstum von 1,5 Prozent aufweisen, verzeichnen längere Relationen ab vier Stunden ein deutlich stärkeres Plus von 5,0 Prozent.

Internationale Fernverkehrsverbindungen der DB 2026





ICE 3neo mit Europa-Lackierung in Brüssel

Bemerkenswert ist zudem, dass unter den beliebtesten internationalen Relationen mehr als die Hälfte eine Reiseweite von mindestens vier Stunden haben und langlaufende Verbindungen damit den internationalen Bahnverkehr bereits heute prägen. Auch der Verkehr zwischen europäischen Hauptstädten zeigt einen anhaltend positiven Trend. Die Zahl der Reisenden zwischen Berlin und 15 weiteren europäischen Hauptstädten stieg insgesamt um 5,6 Prozent.

Nicht nur die Nachfrage auf der Schiene weist darauf hin, dass internationale Bahnangebote zunehmend als konkurrenzfähige Option gegenüber dem Flugverkehr wahrgenommen werden. Auch im intermodalen Vergleich zeigt sich, dass auf Strecken mit attraktiven Fahrzeiten die Marktanteile der Schiene gegenüber dem Flugzeug steigen, etwa zwischen Stuttgart und Paris, wo mehr als 80 Prozent der Reisenden die Schiene dem Flug bevorzugen.

Als Konsequenz hat die Fluggesellschaft Air France angekündigt, ihre Direktverbindung zwischen beiden Städten zum Ende des Winterflugplans 2025/26 einzustellen – unter explizitem Hinweis auf die zunehmende Attraktivität des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf dieser Strecke.^[1] Die ökologisch notwendig und politisch angestrebte Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist durch gute Angebote auf der Schiene erreichbar.

Angesichts dieses positiven Trends für den internationalen Fernverkehr will die DB ihr Angebot weiter ausbauen und unterstützt damit auch das Ziel der Europäischen Kommission, den Hochgeschwindigkeitsverkehr in der EU bis 2050 zu verdreifachen.^[2] Und die DB sieht ein großes Potenzial für ein

europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz – wenn die politischen Rahmenbedingungen es erlauben, mehr Verbindungen wirtschaftlich tragfähig anzubieten.

Harmonisierung der Vorschriften

Trotz wichtiger Fortschritte in der europäischen Eisenbahnpolitik bleibt ein zentrales Versprechen unerfüllt: In technischer Hinsicht existiert ein echter europäischer Binnenmarkt für den Bahnverkehr bislang nicht. Zwar hat die EU mit Maßnahmen wie dem vierten Eisenbahnpaket die Interoperabilität vorangebracht, doch im technischen Alltag stoßen grenzüberschreitende Züge weiterhin an erhebliche nationale Grenzen. Während Autos und Flugzeuge Europa nahezu reibungslos durchqueren, kämpft der Schienenverkehr noch immer mit einem Dickicht aus Vorschriften, Genehmigungen und Systembrüchen.

Für einen leistungsfähigen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzplan müssen deshalb grundlegende Hindernisse beseitigt werden – insbesondere in zwei technischen Bereichen: der Interoperabilität des rollenden Materials und der Verfügbarkeit des europäischen Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System).

Soll ein Zug in mehreren EU-Mitgliedstaaten verkehren, muss er bislang in jedem einzelnen Land separat zugelassen werden. Diese Verfahren sind langwierig, teuer und oft redundant: Sie dauern mehrere Monate und müssen bei jedem zusätzlichen Einsatzland erneut durchlaufen werden. Das bedeutet in der Konsequenz: Je internationaler ein Zug eingesetzt werden soll, desto höher steigen die Kosten – ein

kaum vermittelbarer Umstand in einem vereinten Europa. Abhilfe kann nur eine konsequente Bündelung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten auf EU-Ebene bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) sowie die Vereinheitlichung der nationalen Sondervorschriften schaffen.

Die flächendeckende Einführung von ETCS verspricht mehr Kapazität und Effizienz auf der bestehenden Infrastruktur. Doch statt eines einheitlichen Standards ist in Europa bislang ein Nebeneinander unterschiedlicher und inkompatibler ETCS-Level und weiterhin bestehender nationaler Signalsysteme entstanden.

Diese auf mangelnde europäische Koordination und Priorisierung zurückzuführende Situation birgt ein erhebliches Risiko: Neue grenzüberschreitende Verbindungen scheitern nicht an der Nachfrage, sondern an fehlendem kompatiblem Rollmaterial und noch heterogenen „nationalen“ Zulassungsanforderungen. Um das zu verhindern, braucht es ein deutlich stärkeres EU-Mandat zur Koordinierung und Beschleunigung der ETCS-Einführung.

Verbesserung des internationalen Ticketings

Grenzüberschreitende Bahnreisen in Europa sollten aber nicht nur einfacher durchgeführt werden können – Fahrgäste sollten auch noch leichter als bisher Tickets für diese Fahrten kaufen können. Genau hier setzt die Ticketing Roadmap des europäischen Bahnverbands CER an, die die DB und zahlreiche weitere europäische Eisenbahnunternehmen derzeit umsetzen. Damit soll die Buchung internationaler Zugverbindungen spürbar vereinfacht werden.

Konkret geht es darum, die bislang fragmentierten Buchungssysteme der Bahnen zusammenzuführen. Fahrgäste sollen internationale Reisen künftig in einer einzigen Transaktion buchen können – auch dann, wenn mehrere Bahnen beteiligt sind. Die Vorteile für Fahrgäste: vollständig digitale Tickets, Echtzeitinformationen während der Fahrt und die Garantie, auch bei Störungen weiterbefördert zu werden, ohne dass ein erneuter Ticketkauf nötig wird.

OSDM verbessert das internationale Bahn-ticketing deutlich

-  **Über 5000 neue Ziele bis Ende 2026.**
-  **Mit Zügen der DB und vieler anderer Bahnen.**
-  **In einer Buchung direkt im DB Navigator und auf bahn.de.**
-  **Mit gesicherter Weiterbeförderung bis zum Ziel.**

Quelle: DB AG

Eine Schlüsselrolle spielt dabei ein technischer Standard: OSDM (Open Sales and Distribution Model). Er macht den Kauf internationaler Bahnfahrkarten so unkompliziert wie eine Buchung für eine inländische Strecke. Der Standard ermöglicht es, die Vertriebssysteme verschiedener Bahnunternehmen untereinander sowie mit externen Ticketplattformen über eine einheitliche technische Schnittstelle zu verknüpfen.

Für Fahrgäste bringt das enorme Vorteile: Im zweiten Halbjahr 2025 hat die DB diese Verbesserungen umgesetzt: Mit Hilfe von OSDM werden schrittweise Tickets für immer mehr europäische Bahnen in den Vertriebskanälen bahn.de und DB Navigator integriert. Ende 2025 konnten Fahrgäste so bereits Tickets für Frankreich, Großbritannien, Italien, Österreich, Schweden und die Schweiz ganz einfach bei der DB kaufen und miteinander kombinieren. Und das ist erst der Anfang: Bis Ende dieses Jahres will die DB die Tickets aller großen Bahnen aus Deutschlands Nachbarländern verkaufen können.

Ein wahrhaft europäisches Bahnnetz

Auch die EU-Kommission unterstützt den internationalen Wachstumskurs der Schiene – mit zehn Pilotprojekten für neue grenzüberschreitende Verbindungen, von denen drei von der DB umgesetzt werden. Und nicht zuletzt mit dem am 5. November 2025 vorgestellten European High-Speed Rail Network Plan, in dem die EU-Kommission das Ziel eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes beschreibt und die dafür erforderlichen gesetzgeberischen Maßnahmen ankündigt.

Wie wichtig dieses Thema in Brüssel ist, machte EU-Verkehrskommissar Apostolos Tzitzikostas bei der Verkündung des von DB, ÖBB und Trenitalia umgesetzten Pilotprojekts München–Mailand/Rom deutlich:

„Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, insbesondere über Landesgrenzen hinweg, hat für uns oberste Priorität. Diese neue Verbindung, die Deutschland, Österreich und Italien verbindet, ist ein gutes Beispiel für den Fortschritt auf diesem Weg. Und ich bin besonders stolz darauf, dass sie eines der zehn Pilotprojekte der Europäischen Kommission zur Förderung neuer grenzüberschreitender Bahnverbindungen ist.“

Diese neue Verbindung ist nur der Anfang. Denn eine von der DB 2023 veröffentlichte Studie zur Zukunft des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Europa, zeigt, dass in Zukunft rund 250 Millionen Menschen in der EU direkt an ein Netz schneller Zugverbindungen angeschlossen sein könnten. Die Idee dahinter: Mit einem Metropolitan Network sollen alle großen europäischen Städte regelmäßig und bequem per Hochgeschwindigkeitszug erreichbar sein.^[3] Mit ihrem European High-Speed Rail Network Plan greift die EU-Kommission diese Idee nun auf.

Die DB treibt den Ausbau ihres internationalen Fernverkehrs weiter voran – und nimmt dabei einige der attraktivsten Metropolen Europas ins Visier. Gemeinsam mit internationalen Kooperationspartnern arbeitet die DB etwa an einer Direktverbindung von Hamburg über Göteborg bis nach Oslo. Auch dieses Vorhaben ist Teil der EU-Pilotprojekte und es wird Reisen nach Schweden und Norwegen deutlich vereinfachen.

Großes Interesse besteht zudem an einer direkten Zugverbindung nach London – bei Fahrgästen, der Politik und der DB. Gemeinsam mit Eurostar prüft die Deutsche Bahn aktuell Optionen für eine Direktverbindung zwischen Deutschland und Großbritannien.

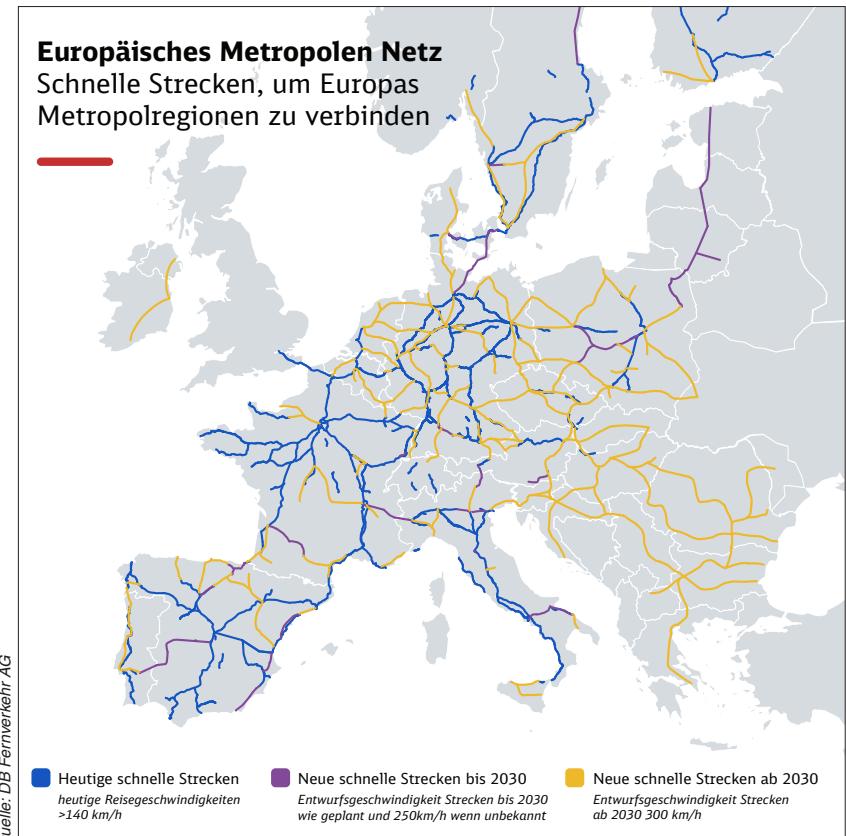
In einer im Dezember 2025 unterzeichneten Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) haben die DB und Eurostar angekündigt, Optionen für ein gemeinsames Fernverkehrsangebot zwischen London und deutschen Großstädten wie Köln und Frankfurt auszuloten. Der Start der neuen Direktverbindung, bei der die neuen doppelstöckigen Celestia-Züge von Eurostar zum Einsatz kämen, ist für die frühen 2030er Jahre geplant.

Rückenwind aus Berlin

Das Projekt gilt als besonders anspruchsvoll: Technische, betriebliche und rechtliche Fragen müssen noch gelöst werden. Die Hürden, vor denen der internationale Fernverkehr in Europa grundsätzlich steht, sind bei dieser Verbindung ins Nicht-EU-Ausland noch einmal besonders ausgeprägt. Doch Rückenwind für das Projekt kommt aus Berlin: Das Bundesverkehrsministerium unterstützt die Klärung der offenen Punkte aktiv mit einer eigenen Task Force und die Regierung übernimmt Verantwortung für Klärung der rechtlich notwendigen Rahmenbedingungen.

Die geplanten neuen internationalen Verbindungen eröffnen weit mehr als neue Linien im Fahrplan. Sie können den Schienengüterverkehr in Europa erheblich attraktiver gestalten, Reisezeiten verkürzen und den Zug als echte Alternative zum Flugzeug positionieren – gerade auf stark nachgefragten Strecken. Für Wirtschaft, Tourismus und Klimaschutz bieten direkte, grenzüberschreitende Zugverbindungen erhebliches Potenzial.

Gelingt es, die bestehenden rechtlichen und Hürden zu überwinden, politische Rahmenbedingungen im intermodalen Verkehrsträgervergleich zu verbessern und gemeinsam an einer aktiven Verkehrsverlagerung zu arbeiten, so können Projekte wie die Verbindungen nach Skandinavien oder nach London zu Leuchtsternen für ein wahrhaft europäisches Bahnnetz werden.



Metropolitan Network
aus der Studie der DB
Fernverkehr AG

Quellen

- [1] Stuttgart Airport: Air France beendet Flüge nach Paris zum Sommerflugplan 2026 (23.9.2025), www.stuttgart-airport.com/de/unternehmen/news-und-presse/newsroom/air-france-beendet-fluege-nach-paris-zum-sommerflugplan-2026
- [2] European Commission: Sustainable and Smart Mobility Strategy (9.12.2020), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020DC0789>
- [3] Deutsche Bahn: DB legt Studie zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Europa vor (8.7.2023), www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/DB-legt-Studie-zum-Ausbau-des-Hochgeschwindigkeitsverkehrs-in-Europa-vor--10878404

Lesen Sie auch

Schienenfernverkehr in Europa: Status Quo, Herausforderungen und Perspektiven

Deine Bahn 2/2022