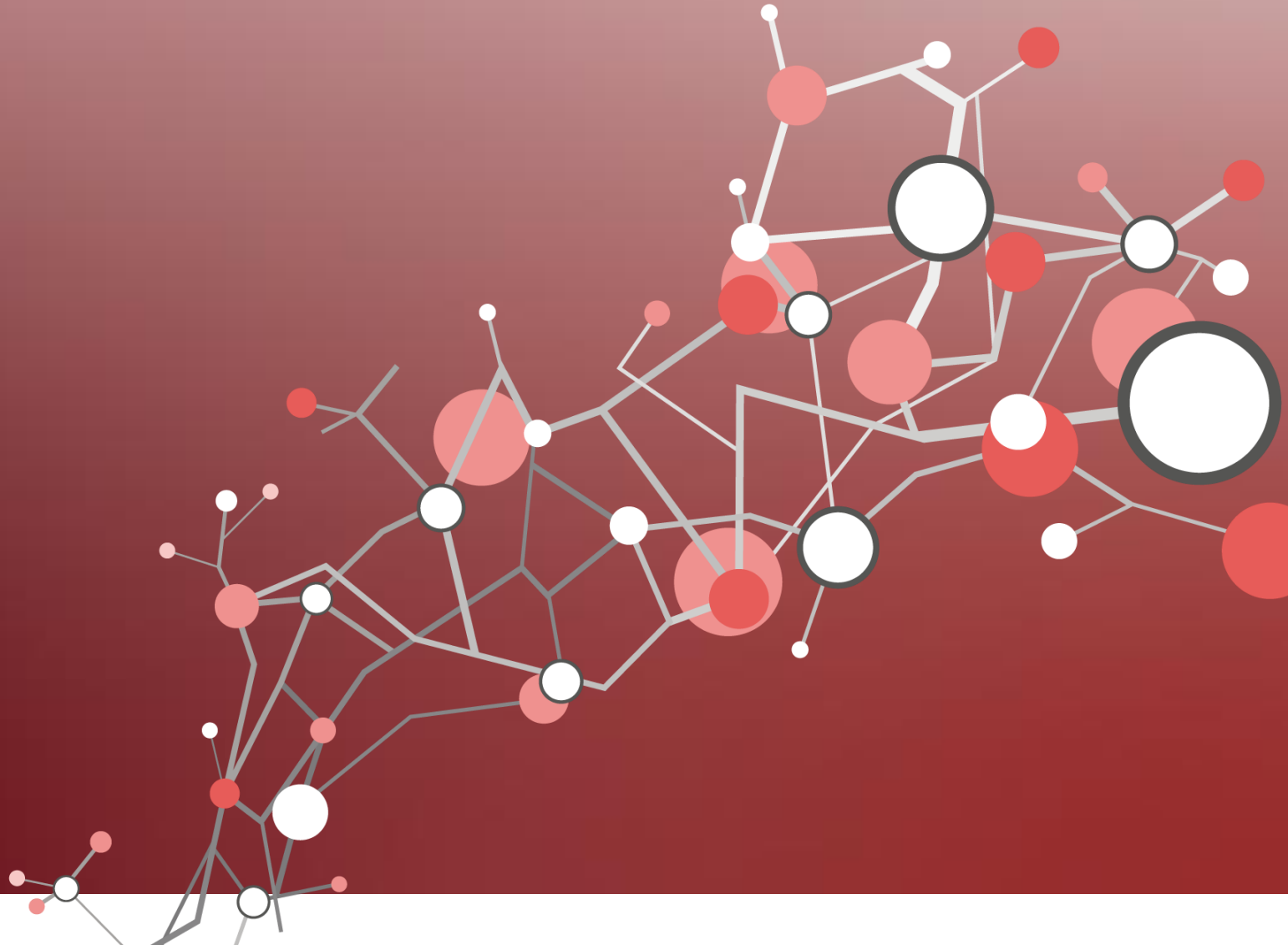


Europäischer Schienengüterverkehr:
Staatsbahnen oder Privatbahnen?

SCI / Verkehr

Maria Leenen / Berlin / 26.11.2024



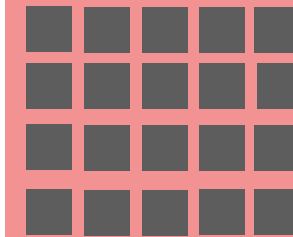
Navigator & Insider für die Bahn- und Logistikbranche

STANDORTE

HAMBURG
BERLIN
KÖLN

**Strategische
Unternehmensberatung**
Spezialisiert auf die Bahn- und Logistikbranche

SYSTEMATISCHE
MARKTBEOBACHTUNG



aktuelle
Studien

20

INTERNATIONALE
KUNDENBASIS



ERFAHRUNG AUS

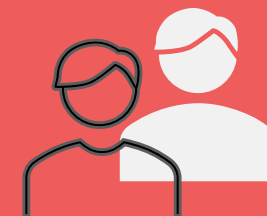
30 JAHREN



EXPERTENWISSEN ÜBER
GLOBALE VERKEHRSMÄRKTE



INDIVIDUELLE BERATUNG



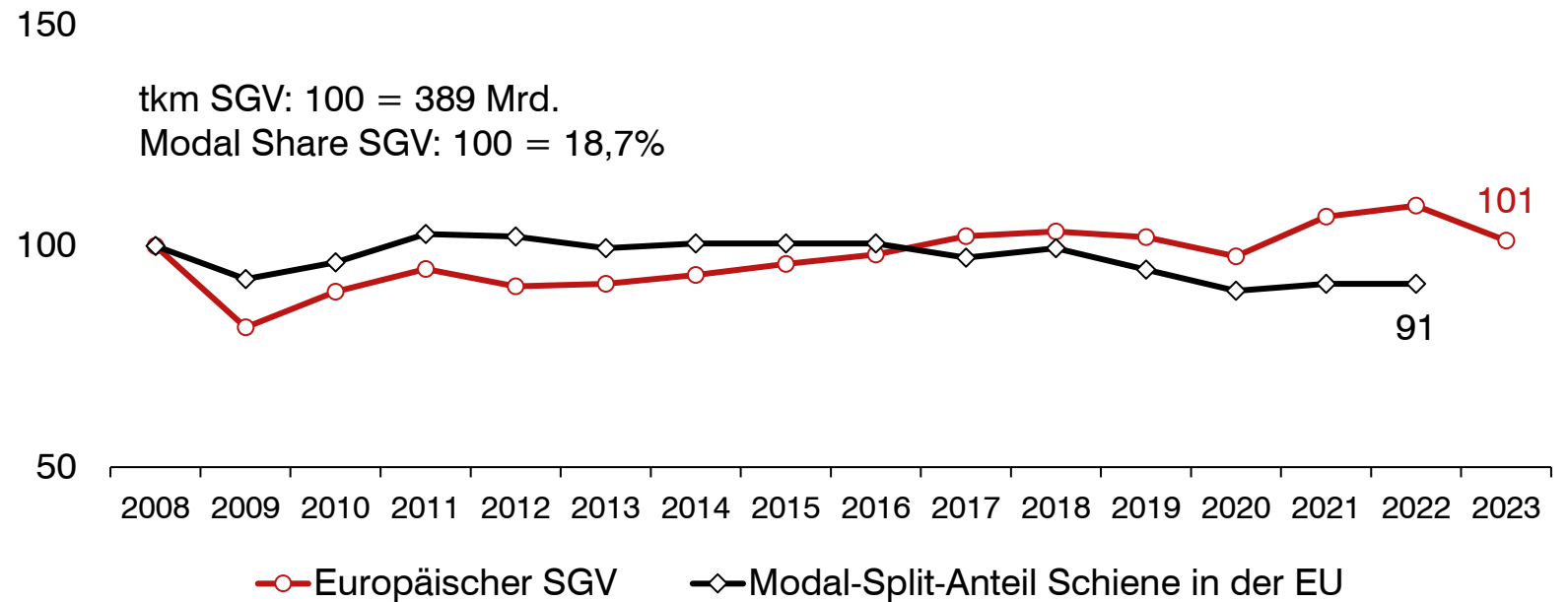
> 3.500
Projekte

© SCI Verkehr GmbH

Wo steht der europäische Schienengüterverkehr?

Die Leistung stagniert.

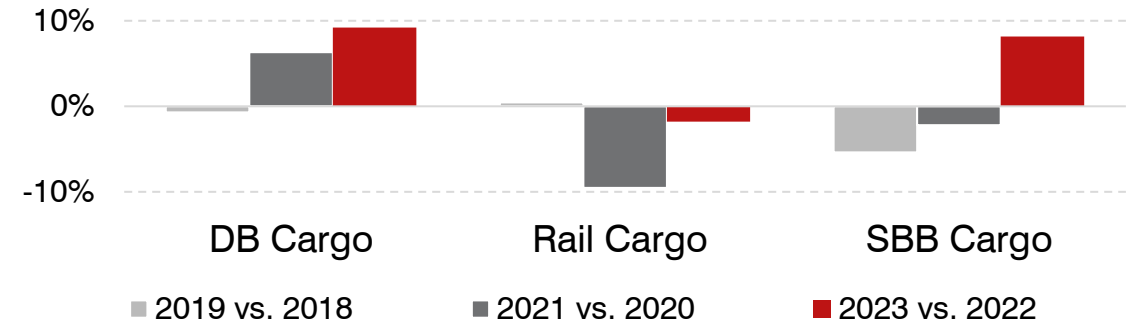
Entwicklung des Schienenverkehrs in Kontinentaleuropa



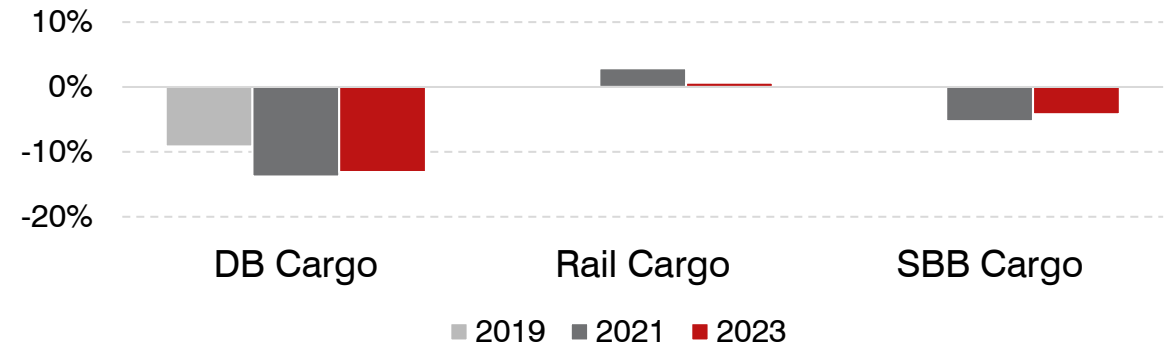
Schon vor Corona, Ukraine-Krieg und Energiekrise waren positive Margen im SGV die Ausnahme – neben stark gestiegenen Kosten belastet 2023 die eingebrochene Nachfrage den Markt

Keiner verdient Geld.

Umsatzentwicklung europäischer EVU (in %)



EBIT-Margen europäischer EVU (Finanzergebnisse in % von Euro)



* Aufgrund veränderter Berichterstattung kein Vergleich mit Vorjahren möglich
 Quelle: Unternehmen, Schätzung SCI Verkehr, DB Wettbewerbskennzahlen 2022/2023

Die Europäische Politik hat ambitionierte Wachstums- und Verlagerungsziele für die Eisenbahn – warum brauchen wir einen starken SGV?

Es gibt
viele
gute
Gründe.

Kapazitätsengpass Straße

Mehr als 50% aller Langstreckentransporte über mehr als 300 km sollen bis 2030 von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Demografie

7% aller Stellen für Lkw-Fahrer in der EU sind laut International Road Transport Union unbesetzt.

Klimaschutz

Bis 2030 soll der Ausstoß an Treibhausgasemissionen in der EU um 55% gegenüber 1990 reduziert werden.

Gesundheit

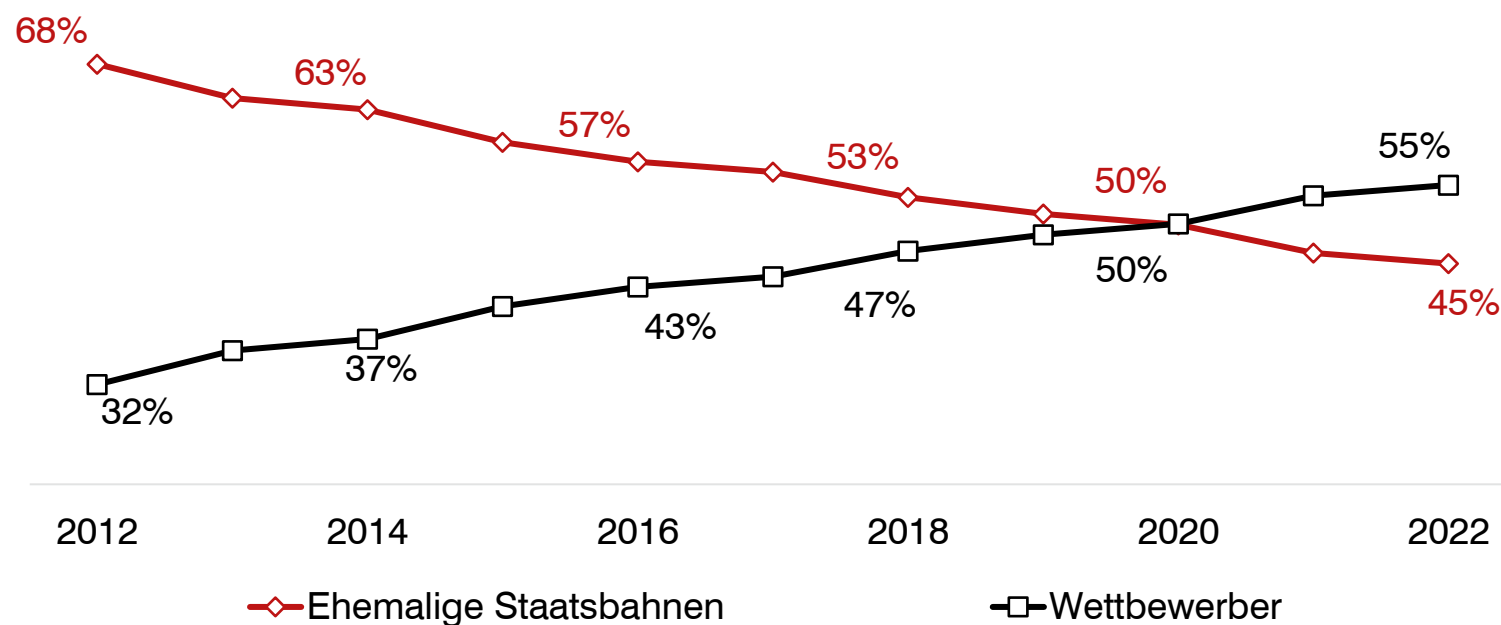
98% aller Europäer atmen Luft, die mit Schadstoffen über den WHO-Grenzwerten belastet ist.

Alle wollen starke Güterbahnen, aber keiner verdient Geld – warum gibt es diesen Widerspruch?

Wettbewerber der ehemaligen Staatsbahnen scheinen erfolgreicher:

Es geht auch anders?

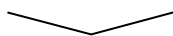
Marktanteil in Kontinentaleuropa (% von tkm)



Staatsbahn auf dem Heimatmarkt muss vielfältige Erwartungen erfüllen, als „Spezialist“ im Ausland kann profitabler agiert werden

„Vollsortimenter“ auf dem Heimatmarkt

- Betrieb defizitärer Einzelwagensystemen
- Hausdienstleister für politisch gewollte Verkehre: Übernahme unrentabler Verbindungen
- Im Spannungsfeld der Stakeholder:
 - Politik
 - Mutterkonzern
 - Gewerkschaften



Staatsbahn „muss“

„Spezialist“ im Ausland

- Ganzzugverkehre, gerne im Kombinierten Verkehr
- Rosinenpickerei: Konzentration auf profitable Verkehre
- Privatwirtschaftliches Agieren:
 - schlanke Prozesse
 - schlanke Verwaltung
 - schlanker Personalstamm

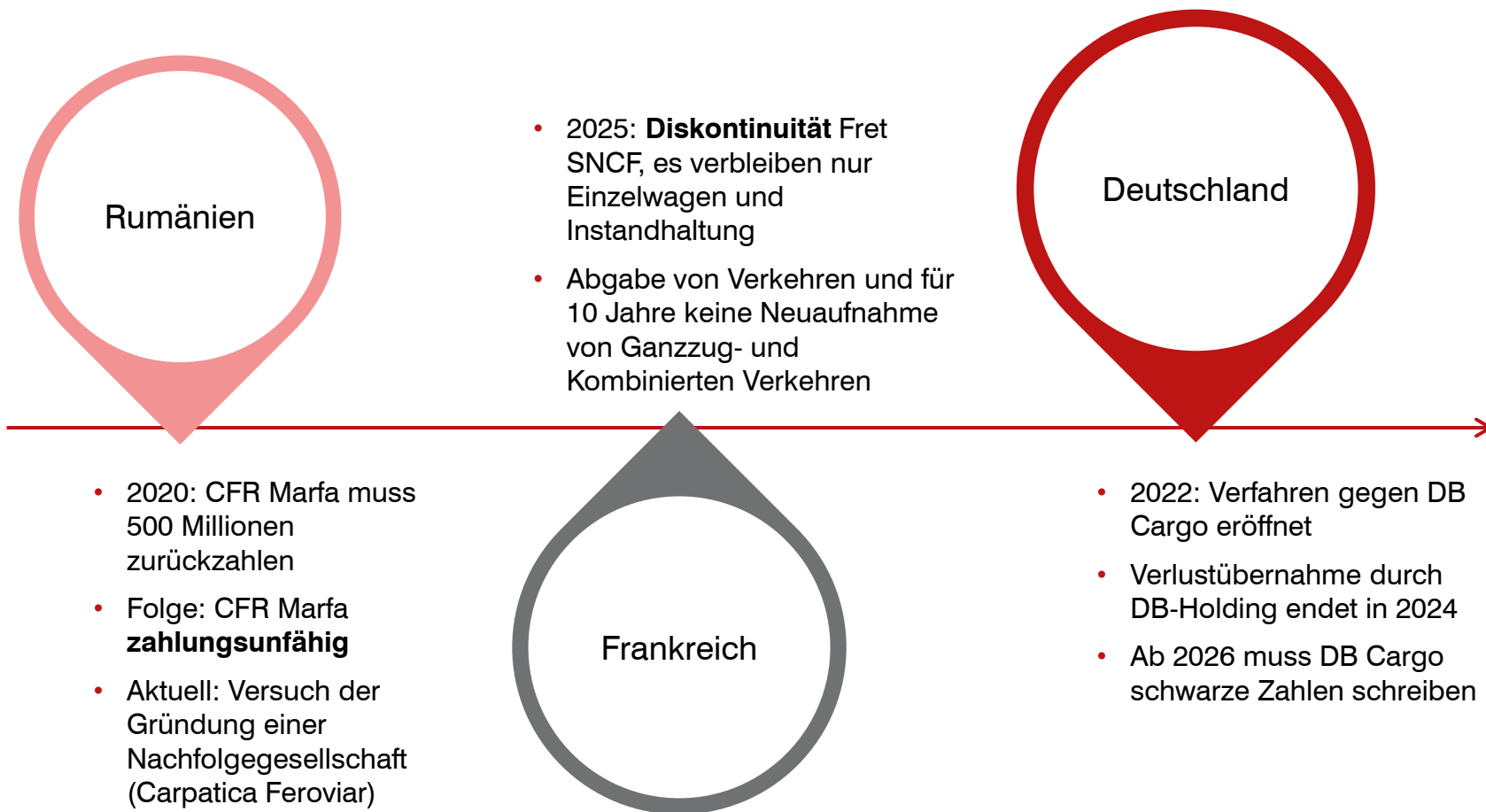


Wettbewerbsbahn „darf“



EU fordert: Keine staatlichen Beihilfen – und Schuldenübernahme sind Beihilfen

Fairer Wett- bewerb.



Bahnen müssen - auch im Inland - eigenwirtschaftlich agieren

Das hat zur Folge:

**Weniger
Schiene.**

~~Wachstums- und
Verlagerungsziele
sind so kaum
erreichbar.~~

Gemeinwohlorientierung und Umweltschutz sind Aufgabe der Politik – **sie** muss unwirtschaftliche Marktanteile der Schiene finanzieren

Haus- aufgabe Politik:

Am kurzen Ende Schlimmeres verhindern
- am langen Ende nachhaltig investieren,
um guten Bahnen Rückendeckung zu
geben.

Die Politik genehmigt Beihilfen wie Einzelwagenförderung oder Trassenpreisförderung

Das hilft.

**Ist aber nicht nachhaltig
und teuer.**

Eigenwirtschaftlichkeit ist jetzt zwingend für Europas Güterbahnen

Haus- aufgabe Bahn:

Neuaufstellung und konsequente
Transformation hin zu reinen
Marktunternehmen.

Investitionen in die digitale Infrastruktur sind Hebel, aber nicht alleine vom Sektor finanzierbar

Es wird
noch
teurer.

**min. 28 Mrd.
Euro¹**

Kosten für die infrastrukturellen Komponenten des Programms „Digitale Schiene Deutschland“ (ETCS und Digitale Stellwerke).

**min. 4 Mrd.
Euro¹**

Kosten für die Vorbereitung der deutschen Fahrzeugflotte für ETCS.

**min. 8,5 Mrd.
Euro¹**

Kosten für die Migration der europäischen Güterwagenflotte auf die DAK

Wie kommt der Schienengüterverkehr zurück auf einen Wachstumskurs?

Es lohnt sich.

Hausaufgaben machen

Güterbahnen müssen betriebswirtschaftlich agieren.

Einzelwagen- und Trassenpreisförderung sind jetzt notwendig, um nicht weiter zurückzufallen.

Zusätzlich nötig:
strukturellen Reformen:
Reform des ERegG (Trassenpreise), und ein **Commitment** zu überjähriger Finanzierung für die Modernisierung der Schiene.

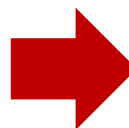
Wie kommt der Schienengüterverkehr zurück auf einen Wachstumskurs?

Hausaufgaben machen

Güterbahnen müssen betriebswirtschaftlich agieren.

Einzelwagen- und Trassenpreisförderung sind jetzt notwendig, um nicht weiter zurückzufallen.

Zusätzlich nötig: **strukturellen Reformen:** Reform des ERegG (Trassenpreise), und ein **Commitment** zu überjähriger Finanzierung für die Modernisierung der Schiene.



Nachhaltige Investitionen

Investitionen in effizienz- und kapazitätssteigernde Maßnahmen sind **staatliche Aufgabe** und sichern das Überleben und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit.

Dafür ist ein Deal notwendig: **Investitionen heute** für einen **modernen und leistungsfähigen SGV morgen**.

Kontakt



Maria Leenen
SCI Verkehr GmbH

Schanzenstraße 117
20357 Hamburg

m.leenen@sci.de
www.sci.de
www.sci.de/shop