

Position - DIE GÜTERBAHNEN

Zukunft des (Schienen-)Güterverkehrs
in der Hauptstadtregion

Neele Wesseln



Netzwerk
Europäischer
Eisenbahnen e.V.

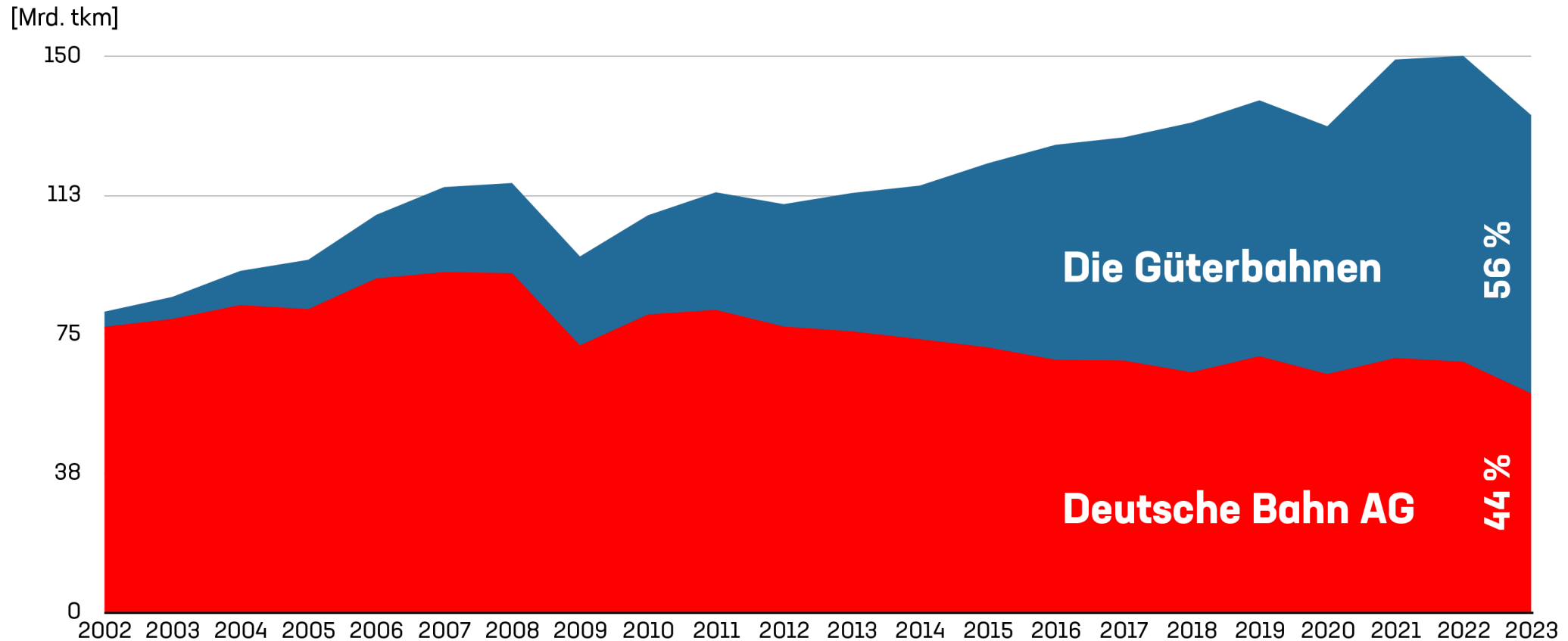


DIE GÜTERBAHNEN

Weil Gut auf der Schiene besser ist.

[illegible]

Der SGV wächst insgesamt – die nicht zur DB gehörenden Güterbahnen tragen dieses Wachstum



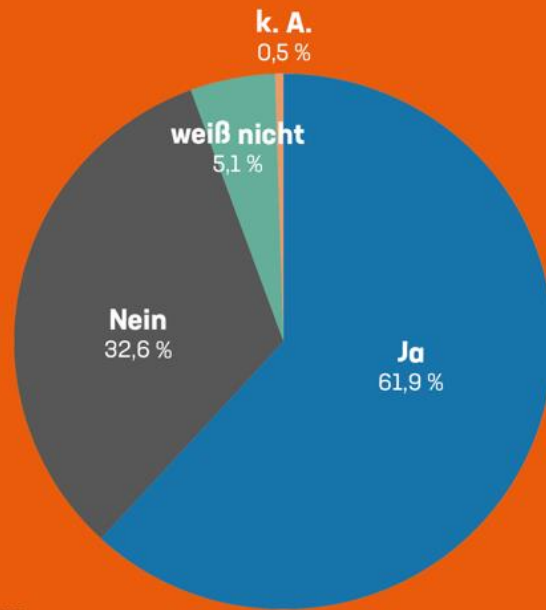
Quelle: DIE GÜTERBAHNEN auf Basis der Bundesnetzagentur, der Deutschen Bahn AG und dem Statistischen Bundesamt

Die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr wurde von 69,7 Mrd. tkm
im Jahr 1996 bis 2021 auf mindestens 139 Mrd. tkm verdoppelt!

Bevölkerung klar pro Schiene eingestellt



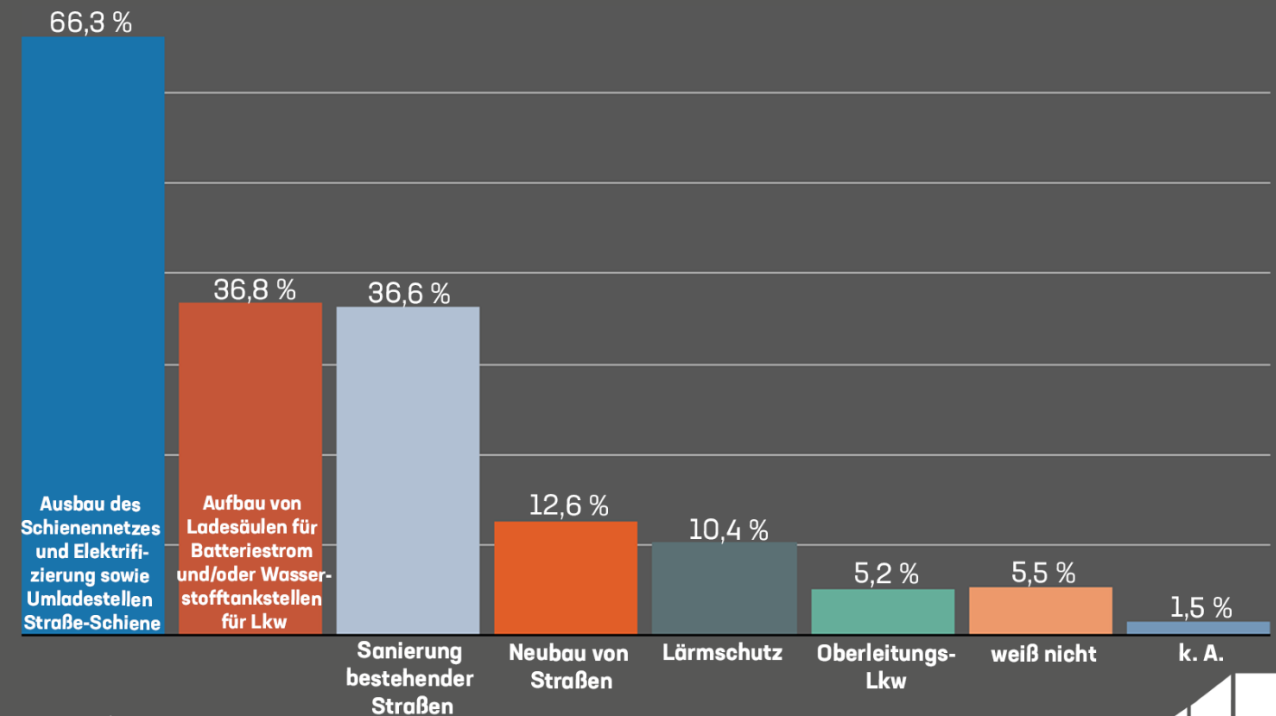
Sollte die Bundesregierung mehr Geld für den Ausbau von Eisenbahnstrecken als für den Ausbau von Straßen ausgeben?



Kantar Public | 1.012 Befragte
Erhebungszeitraum 21.02.-25.02.2025



Die meisten Prognosen gehen davon aus, dass der Gütertransport weiterwachsen wird. In welche Infrastrukturmaßnahmen für den Gütertransport sollte der Staat künftig am meisten investieren?



Kantar Public | 1.012 Befragte
Erhebungszeitraum 21.02.-25.02.2025

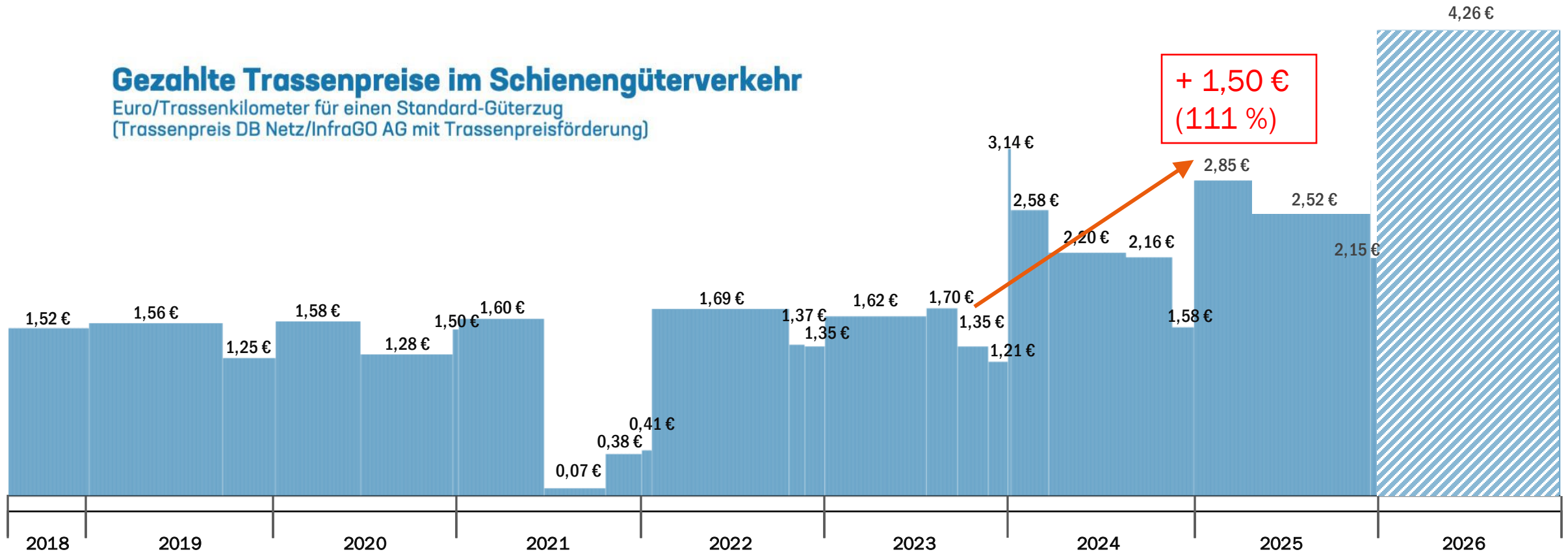


Die effektiv zu zahlenden Trassenpreise drohen weiterhin drastisch anzusteigen



Gezahlte Trassenpreise im Schienengüterverkehr

Euro/Trassenkilometer für einen Standard-Güterzug
(Trassenpreis DB Netz/InfraGO AG mit Trassenpreisförderung)

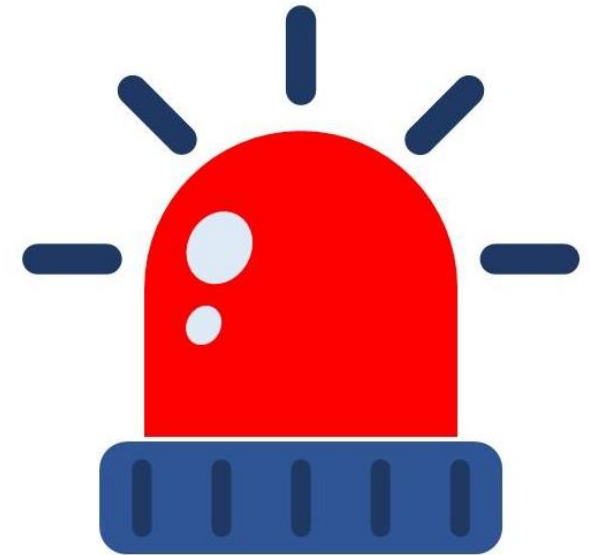


Von Ende 2023 bis Anfang 2025 haben die gezahlten Trassenpreise die Steigerungsrate der Lkw-Maut im Dezember 2023 (ca. 80 Prozent) bereits überholt.

Alte Rahmenbedingungen für schwere Zeiten – der deutsche SGV in der Krise nach der Corona-Krise



- Konjunkturelle Entwicklung bricht Wachstumstrend im Herbst 2022
- Infrastrukturqualität weiter verschlechtert
- Ankündigung drastischer Trassenpreisansteige bei gleichzeitig rückläufiger Trassenpreisförderung – Anstiegspfad deutlich über Lkw-Maut-Steigerung.
- „Generalsanierung“: Die Hälfte der 40 geplanten Vollsperrungskorridore gelten als „umleiterkritisch“
- Ausgaben der DB InfraGO für das Bauvolumen steigen überproportional
- Stillstand bei Neu- und Ausbauprojekte seit Ende 2023
- Wettbewerber passen sich an und steigern intramodalen Marktanteil



Abschluss des EU-Beihilfeverfahrens ordnet den SGV-Markt neu – DB Cargo muss profitabel werden



Die EU-Kommission wertet Verlustübernahmen 2022-2024 als Beihilfe - Lösungsansatz ist Umstrukturierungsbeihilfe mit Eigenbeitrag von DB AG / DB Cargo AG



	Vorgaben der EU-KOM- Restrukturierungsleitlinien	Anwendung bei DB Cargo
1. Umstrukturierungsbeihilfe	Umstrukturierungsbeihilfen dienen der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität.	Verluste zwischen 2022 bis 2024 stellen eine Beihilfe dar 2022: -858 Mio. EUR 2023: -583 Mio. EUR 2024: -468 Mio. EUR - Mit Kündigung des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags entfällt die automatische Verlustübernahme durch die DB AG Verlustübernahmen vor 2022 waren marktüblich, stellen keine Beihilfe dar Restrukturierungszeitraum: November 2023 bis Dezember 2026
2. Umstrukturierungsplan (Transformation)	- Wiederherstellung langfristiger Rentabilität durch Rationalisierung, Reorganisation etc. - Erreichung auch bei pessimistischem Verlauf	- Rückkehr in die nachhaltige Profitabilität bis spätestens Ende 2026 - Darlegung in Form eines Basis- wie eines pessimistischen Szenarios
3. Eigenbeitrag	Erheblicher Eigenbeitrag des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder Gläubiger oder der Unternehmensgruppe zur Finanzierung der Restrukturierung	Eigenbeiträge insbesondere durch - Nachrangige Wandeldarlehen - Kreditlinien - Veräußerungserlöse - Finanzierungsinstrumente werden zu marktüblichen Konditionen gewährt

Hebel für einen zukunftsfähigen Schienenverkehr



Strecken
Abstellung
Verladung
Anlagenzustand

Infrastruktur



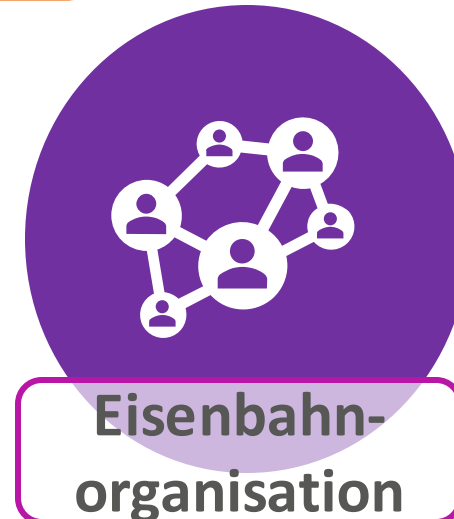
Steuern und Abgaben
Wegekostenanlastung
Energie-Nebenkosten
Unterschiedliches Kontrollniveau
Regeln/Verwaltungsaufwand

**Rahmen-
bedingungen**



Automatisierung
Interoperabilität
F&E
Marktgröße

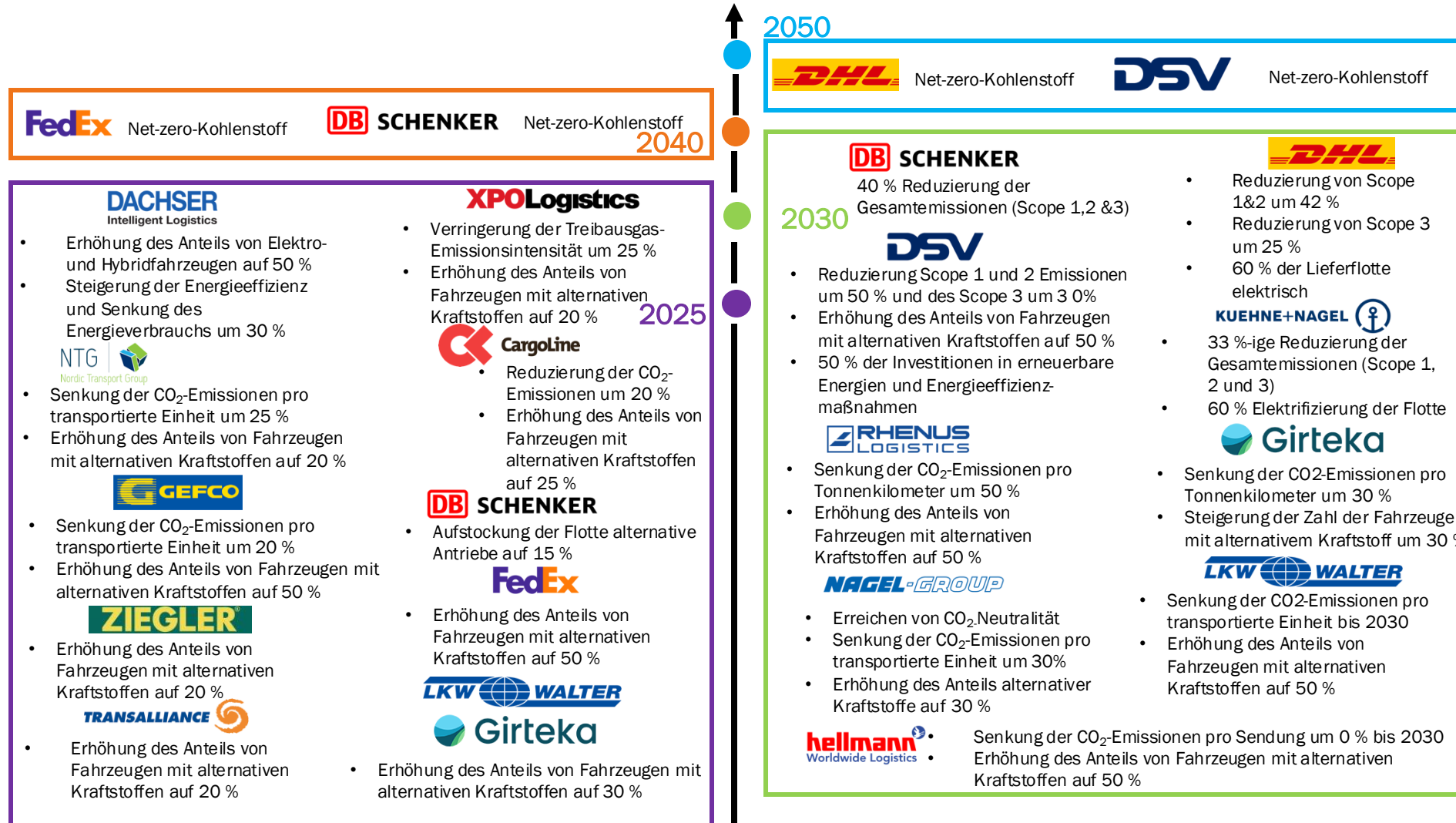
Innovationen



Reform der DB
Administration
EBA/BAV
Fairer Wettbewerb

**Eisenbahn-
organisation**

Nachhaltigkeitsziele: Auch Verlader planen vermehrt auf Schiene zu verlagern

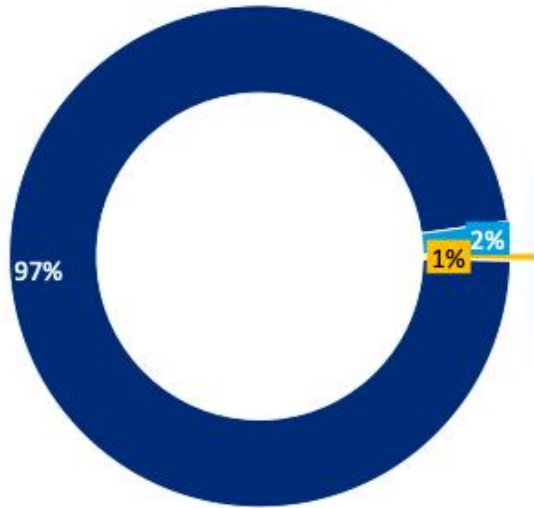


- Alle relevanten Transportunternehmen verfolgen Ziele zur Dekarbonisierung
- Fünf der 20 größten europäischen Transportunternehmen planen langfristig CO₂-Neutralität
- Es werden verschiedene Strategien zur Verringerung der Emissionen umgesetzt:
 - Einführung von Elektrofahrzeugen (primär kurze Distanzen)
 - Einsatz von alternativen Kraftstoffen
 - Umstellung auf Schienenverkehr

Elektrifizierung auf der Straße auf der Langdistanz wird länger dauern – Schienentransport bleibt mittelfristig die einzige Alternative

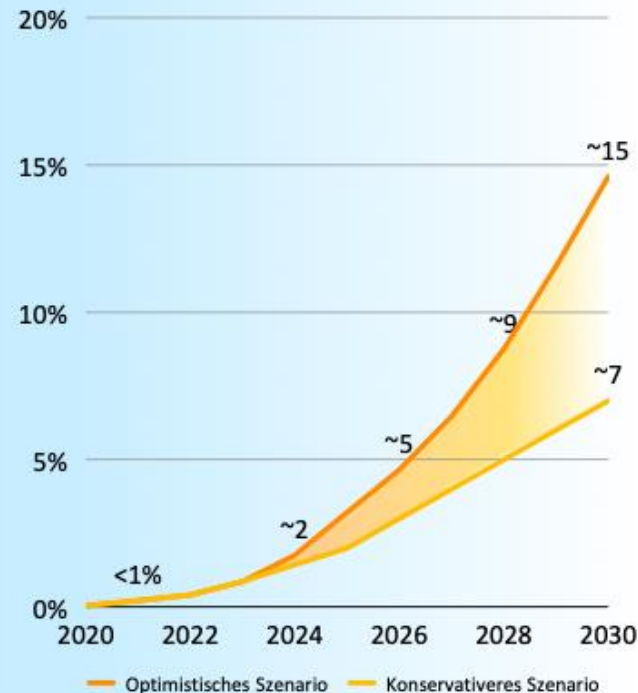


Aufteilung derzeitiger Verkäufe schwerer LKWs nach Antriebsart
Europäischer Markt, 2023



■ Diesel ■ Erdgas ■ Batterie

Ausblick Verkaufsanteil schwerer batteriebetriebener LKWs
Europäischer Markt, 2020-2030



- Im zweiten Quartal 2023 wurden in der EU etwa 2.500 neue emissionsfreie schwere Nutzfahrzeuge verkauft, von denen weniger als 25 % Lkw waren (75 % Busse)
- Hindernisse für die Einführung von E-Fahrzeugen in der schweren Nutzfahrzeugflotte
 - Hohe Anschaffungskosten
 - Unzureichende Ladeinfrastruktur
 - Batterietechnologie nicht ausreichend für Langdistanzen

1. Optimistisches Szenario: BNEF Outlook 2022; Konservativeres Szenario: "Stated policies scenario" von IEA
Quelle: ICCT market spotlight | european heavy-duty vehicle market development quarterly (January-June 2023), BNEF Outlook 2022, Oliver Wyman Analyse

City-Logistik auf der Schiene funktioniert... in der Schweiz!



Railcare sorgt für neue Wege im Güterverkehr. Durch Züge, die ausser einem Lokführer über keinerlei Begleitpersonal verfügen, werden Waren effizient und umweltfreundlich transportiert. Das reduziert die CO₂-Emissionen erheblich und verändert die Logistik in der Schweiz nachhaltig.

TEXT SOPHIE DÜRRENMATT

Es ist 9:23 Uhr, als sich der Zug langsam in Bewegung setzt. Die sechs Waggon gleiten nahezu geräuschlos über die Schienen – kommen langsam auf Touren. Sie verläuft reibungslos, die Fahrt des dritten Güterzuges an diesem Morgen. Simon Reist (49), Leiter der Railcare-Lokführer in der Westschweiz, bemerkt: «Die richtigen Lokomotiven sind im Einsatz.»

Als erfahrener Lokführer und ehemaliger technischer Kontrolleur für Cargo bei den SBB – er überprüfte militärische Ladungen und sonstige gefährliche Güter – bringt Simon Reist umfangreiches Wissen mit. Bevor er im Juni 2013 zu

Railcare kam, lenkte er Güterzüge quer durch das Land – und meisterte mit ihnen auch topografisch schwierige Strecken. Bei Railcare hat er dann den ersten unbegleiteten Konvoi nach La Praille GE miterlebt. «Ein aussergewöhnliches Ereignis», erinnert er sich. Es war die erste Fahrt dieser Art überhaupt in der Schweiz.

Seit dem 1. Juli 2013 transportiert Railcare Waren für Coop-Verkaufsstellen im Kanton Genéve von der Westschweizer Logistikzentrale in Aclens VD bis zum Bahnterminal (Hub) in La Praille. Diese logistische Meisterleistung, bekannt als City Cargo Genève, wurde durch die Übernahme

→ Seite 24



...und was sagt die deutsche Politik?



„Mit der Verbesserung der Bahnverbindungen von Berlin in Richtung Polen, Baltikum und der Ukraine wollen wir mehr Güterverkehr und Passagierverkehr auf die klimafreundliche Schiene verlagern.“

„Wir wollen die Sicherung von Standorten für Umschlagplätze Schiene und Straße vorantreiben. Das noch vorhandene Berliner Schienennetz für den Güterkehr wollen wir sichern.“

Koalitionsvertrag 2023-2026: Das Beste für Berlin

BERLIN



Die
Bundesregierung

„Wir wollen mehr
Güterverkehr von der
Straße auf die Schiene verlagern.“
Koalitionsvertrag 2025

„Um den Güterverkehr nachhaltig zu gestalten und die Straßen zu entlasten, will die Koalition die LKW Verkehre verstärkt auf die Schiene und die Wasserstraßen verlagern. Industrie- und Gewerbegebiete sollen so weit möglich an das Bahnnetz angeschlossen werden. Dazu soll der Neubau bzw. die Reaktivierung von Gleisanschlüssen und den kombinierten Verkehr durch den Aus- oder Neubau von Umschlaganlagen unterstützt werden.“

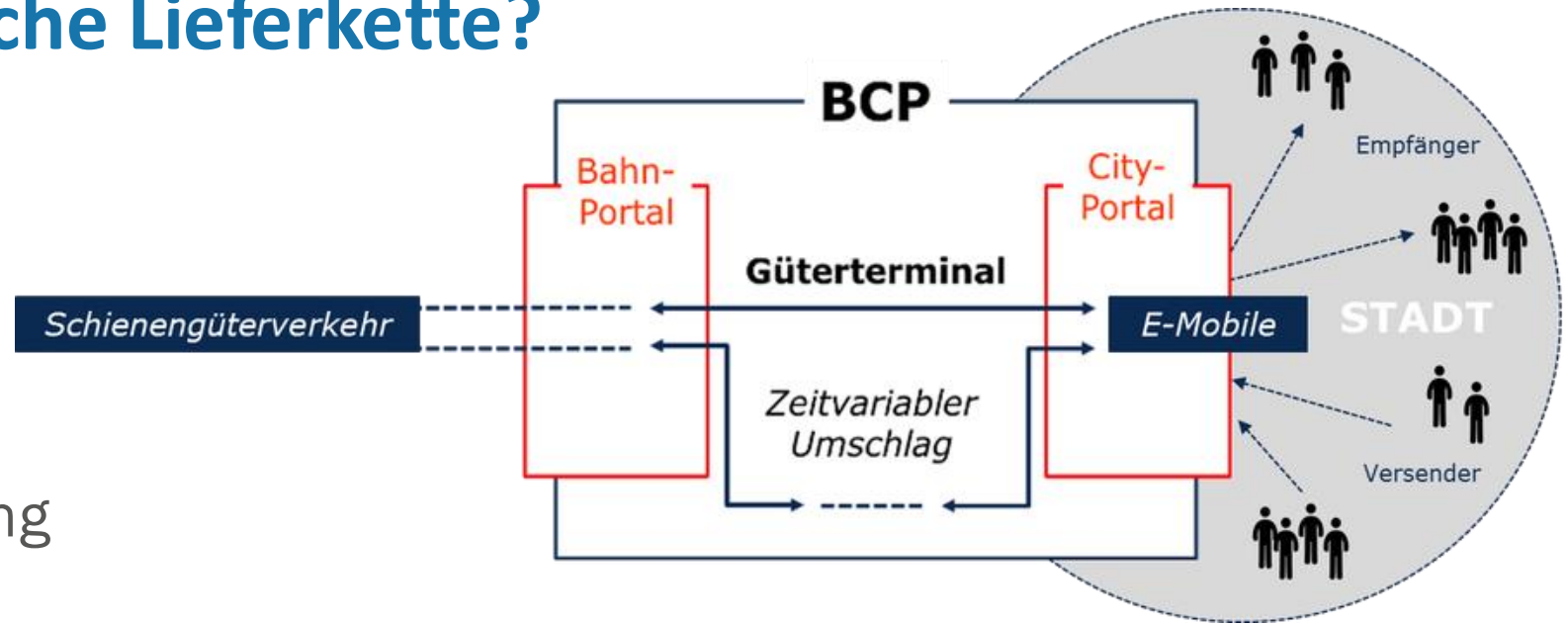
„Die Koalition setzt sich beim Bund für die bedarfsgerechte Bereitstellung von Regionalisierungsmitteln und Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm ein. Sie wird sich ebenso für die Umsetzung des Deutschlandtaktes und die dafür erforderlichen Investitionen in die Infrastruktur einsetzen. Die Anforderungen des Schienengüterverkehrs sind bei den Ausbauprojekten zu berücksichtigen.“

Koalitionsvertrag 2024: Brandenburg voranbringen

Bahn-City-Portal – Vision für eine Schnittstelle für die durchgehend elektrische Lieferkette?



- Doppelschnittstellen
- Innenstadtanbindungen
- Elektromobile Feinverteilung
- Flexibles Logistikkonzept
- Zukunftsbaustein

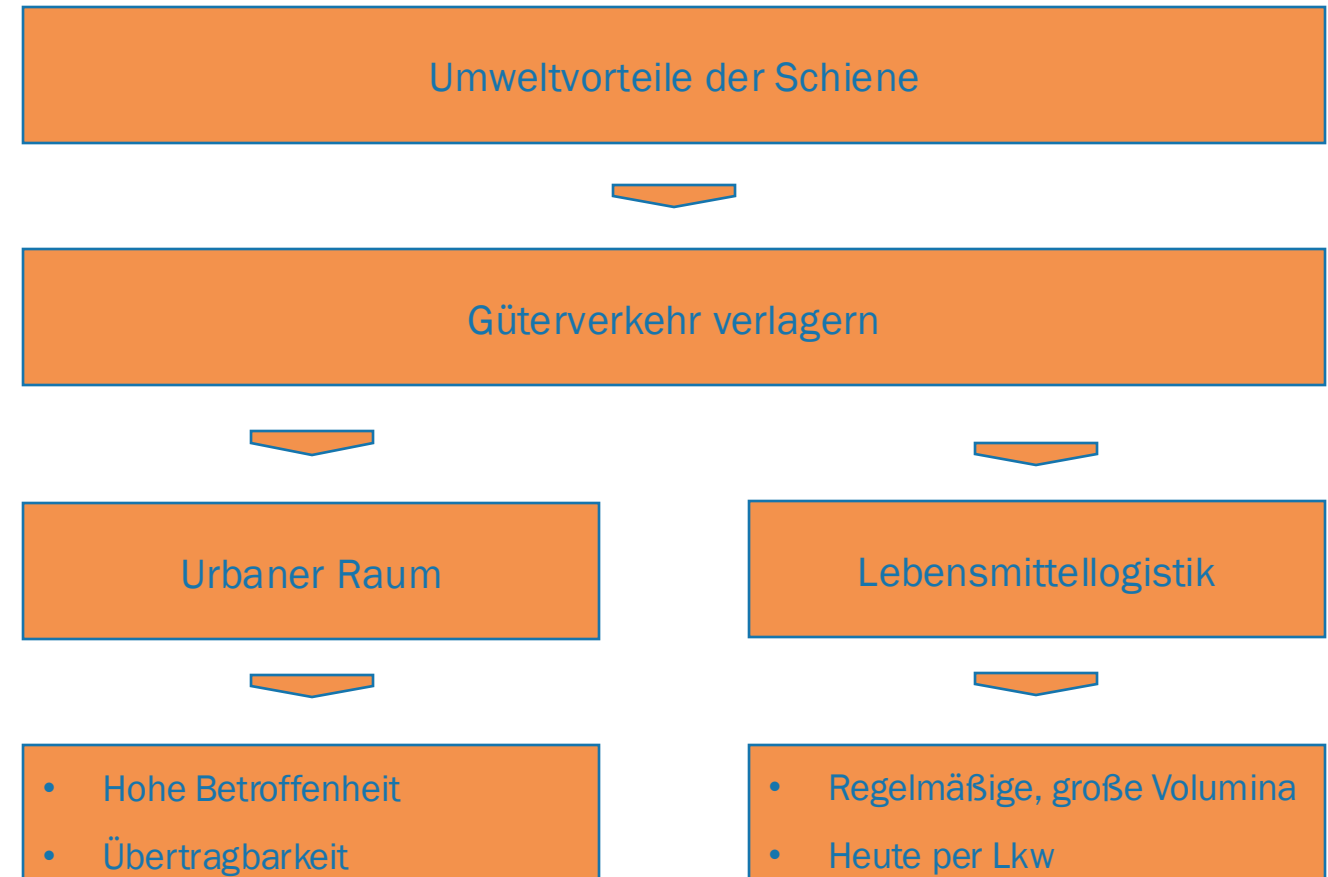


Intermodale Citylogistik Straße – Schiene

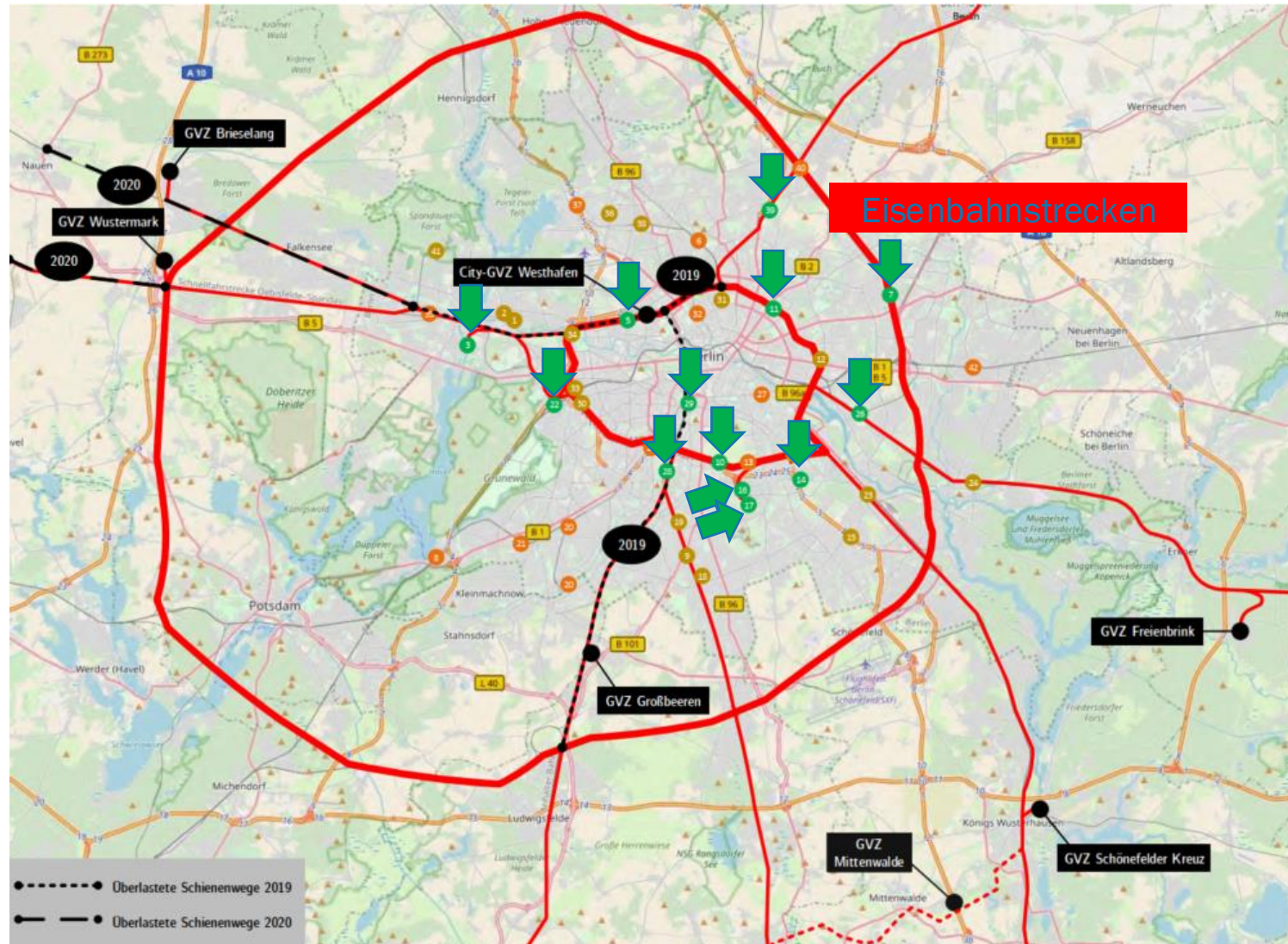


Dr. Fabian Wirth: Forschungsbeitrag
zur Entwicklung umweltschonender
Transportkonzepte für urbane Räume

www.wirthbahn.com



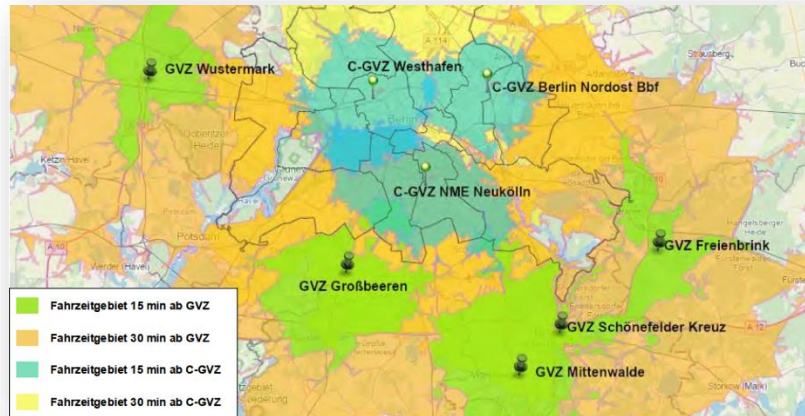
Großraum Berlin-Brandenburg



Maßnahmen | Beispiel: Neue Cityterminals



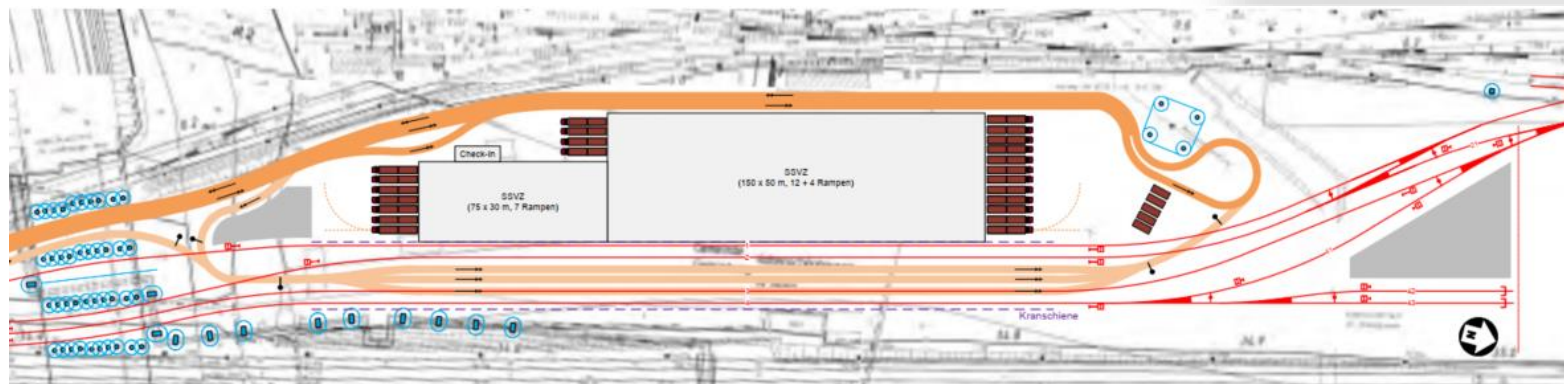
Fahrzeitgebiete um Berliner Terminals



Potenzielle Flächen



Entwurf eines Cityterminals am Bahnhof Berlin Nordost



Güterverkehrszentren (GVZ), „Logistic Hotels“, städtische Sammel- und Verteilzentren...?



Quelle: Sogaris

Maßnahmen – Weitere im Überblick



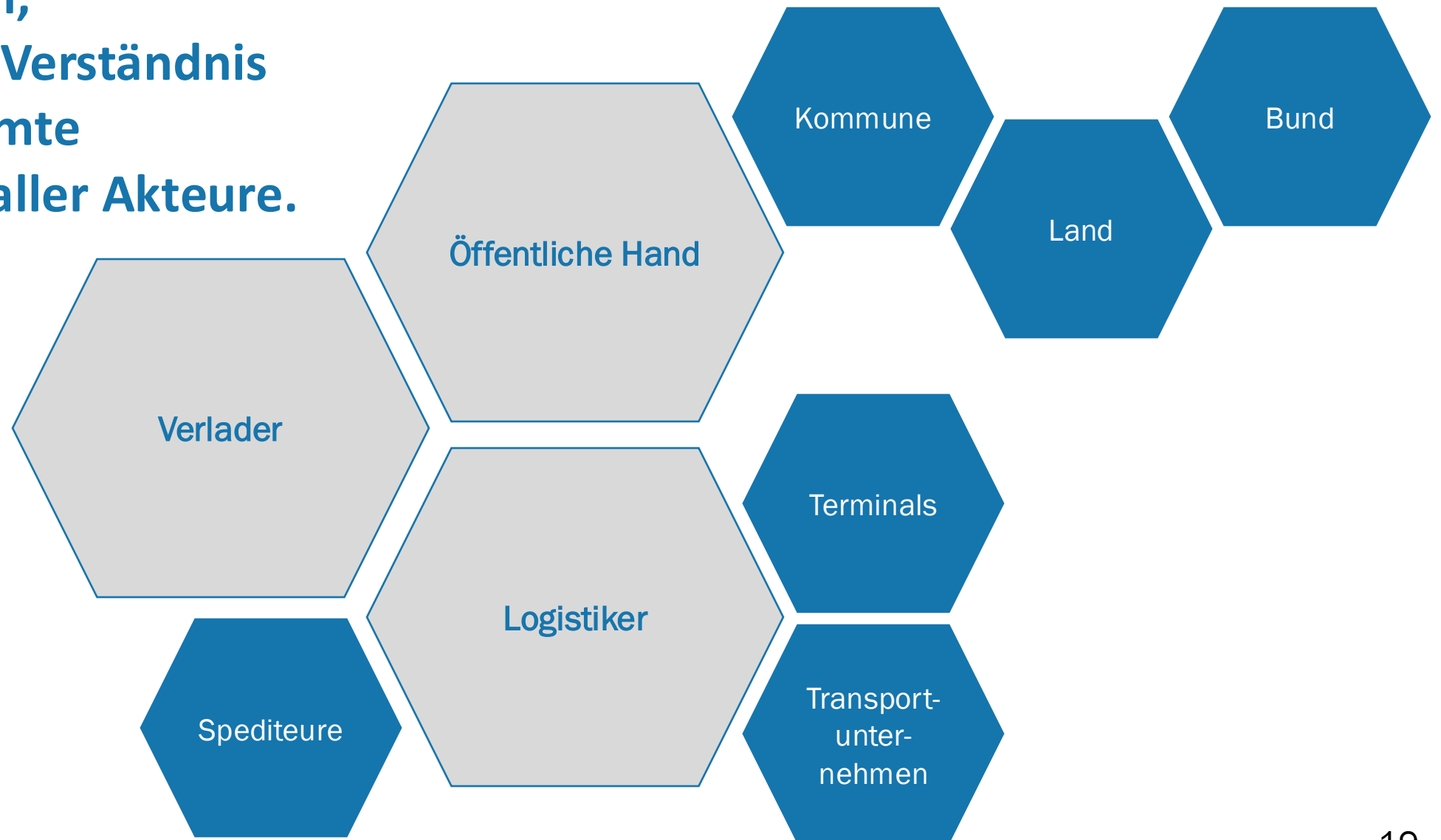
Einflussfaktoren der Logistikkette

- Quell- und Zielorte
- Zeit-Raum-Mengen-Gerüst (Musterdaten)
- Ladeeinheiten, Umschlag, Verkehrsmittel
- Routenführung, Umlaufzeiten
- Kosten, Energieverbrauch

Maßnahmen aller Akteure

- z. B. Neue Terminals
- z. B. Glättung, Bündelung
- z. B. Flächenarme Umschlagtechnik
- z. B. Beschleunigung durch Automatisierung
- z. B. Infrastrukturgebühren

**Intermodale Citylogistik
braucht Willen,
gegenseitiges Verständnis
und abgestimmte
Maßnahmen aller Akteure.**



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Neele Wesseln (Geschäftsführerin)

DIE GÜTERBAHNEN / NEE e.V.

Reinhardtstraße 46, D-10117 Berlin

Tel.: +49 30 53 14 91 47-8

Tel.: +49 173 41 22 863

Mail: wesseln@netzwerk-bahnen.de

NEE Netzwerk
Europäischer
Eisenbahnen e.V.



DIE GÜTERBAHNEN
Weil Gut auf der Schiene besser ist.