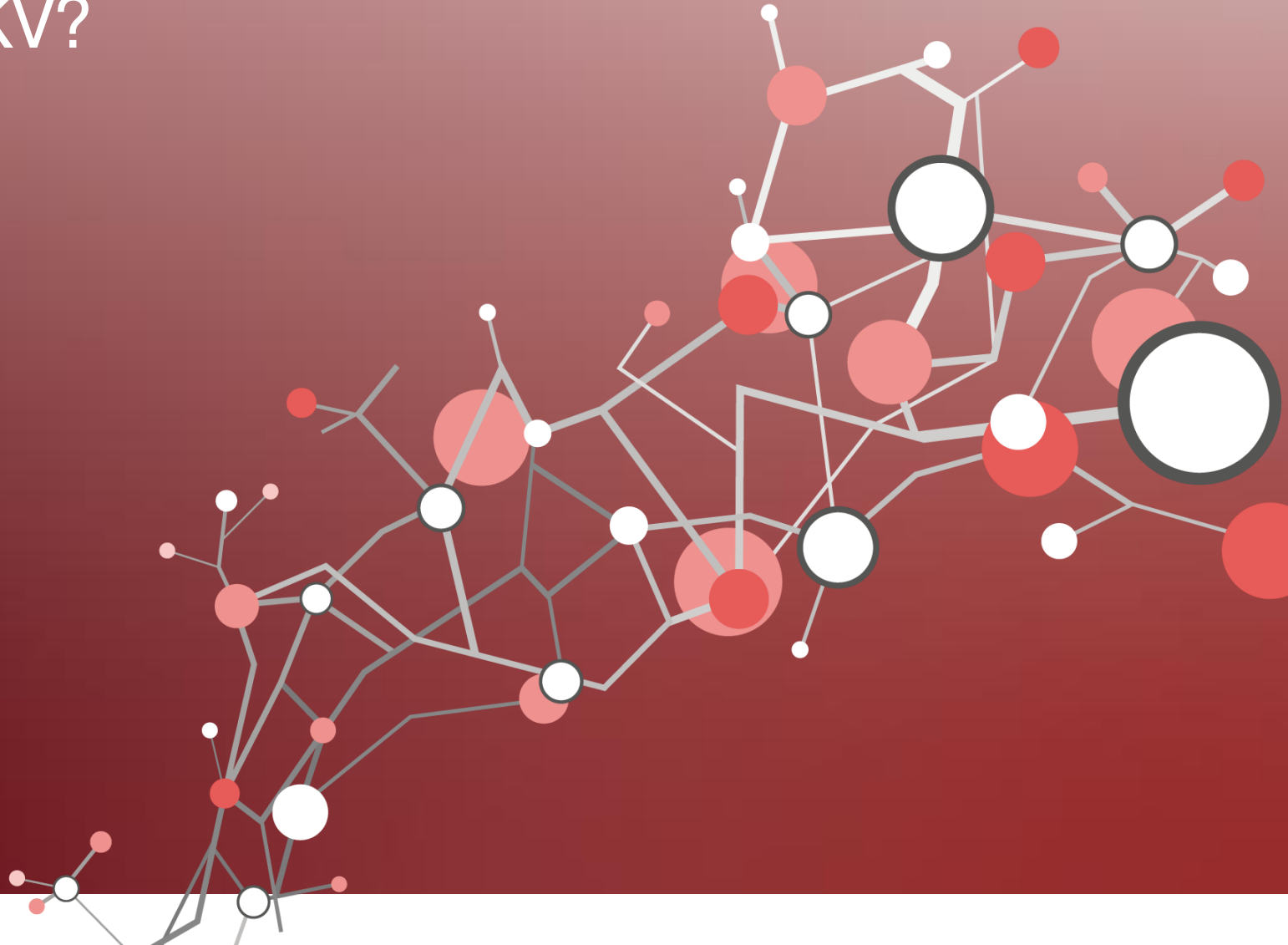


Mengenverluste, Qualitätsmängel, Korridorsanierung:  
Welche Zukunft hat der KV?

**SCI** / Verkehr

Maria Leenen / Hamburg / 27.11.2024



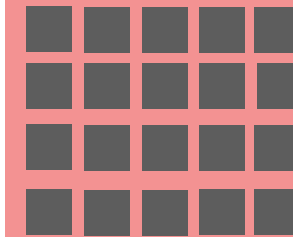
# Navigator & Insider für die Bahn- und Logistikbranche

STANDORTE

HAMBURG  
BERLIN  
KÖLN

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

SYSTEMATISCHE  
MARKTBEOBACHTUNG



aktuelle  
Studien

20

INTERNATIONALE  
KUNDENBASIS



ERFAHRUNG AUS

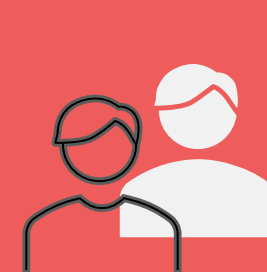
30 JAHREN



EXPERTENWISSEN ÜBER  
GLOBALE VERKEHRSMÄRKTE



INDIVIDUELLE BERATUNG



> 3.500  
Projekte

© SCI Verkehr GmbH

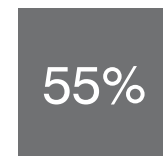
# Eigentlich steht die Schiene doch auf der Pole Position – wieso startet sie nicht durch?

Aus dem Masterplan Schienenverkehr von 2020:

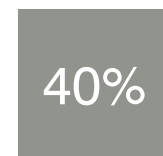
„Wir sind uns einig in dem Ziel, bis 2030 ... mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern und dessen Anteil am Modal Split auf mindestens 25 Prozent bis 2030 zu steigern.“

**Die Politik fordert –  
der KV reagiert selbstbewusst**

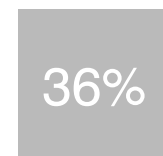
Was die EU bis 2030 erreichen will...



Reduktion der Treibhausgasemissionen

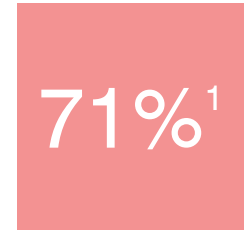
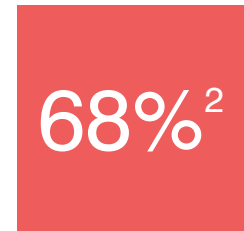
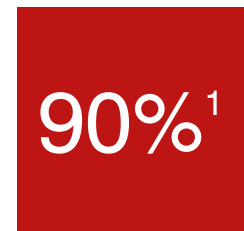


Anteil der erneuerbaren Energien



Verbesserung der Energieeffizienz beim Endverbraucher

...und was der KV heute laut UIRR schon erreicht



Quellen: Masterplan Schienengüterverkehr

1: d-fine Study on CO2 emissions in door-to-door combined transport 2021

2: DB AG Integrierter Konzernbericht 2023

Der Markt muss sich in den nächsten Jahren vielschichtigen Herausforderungen stellen – darüber hinaus werden regulatorische Eingriffe verstärkt das Bild prägen

**Der Markt muss sich vielschichtigen Herausforderungen stellen**

Aktuelle Krisensituation und verlangsamtes Wachstum in der Zukunft



Kapazitätsengpässe bei der Infrastruktur



Finanzielle Unsicherheit



Verfügbarkeit und Auslastung von geeignetem Rollmaterial



**Die EU will Wettbewerbsregeln im SGV verstärkt durchsetzen**

Durchsetzung von Wettbewerbsregeln unabhängig von Größe und Relevanz der Player



Auch Incumbents müssen Regeln des Wettbewerbsrechts einhalten



Investitionsmöglichkeiten für den Privatsektor in bisher von Incumbents geprägten Bereichen



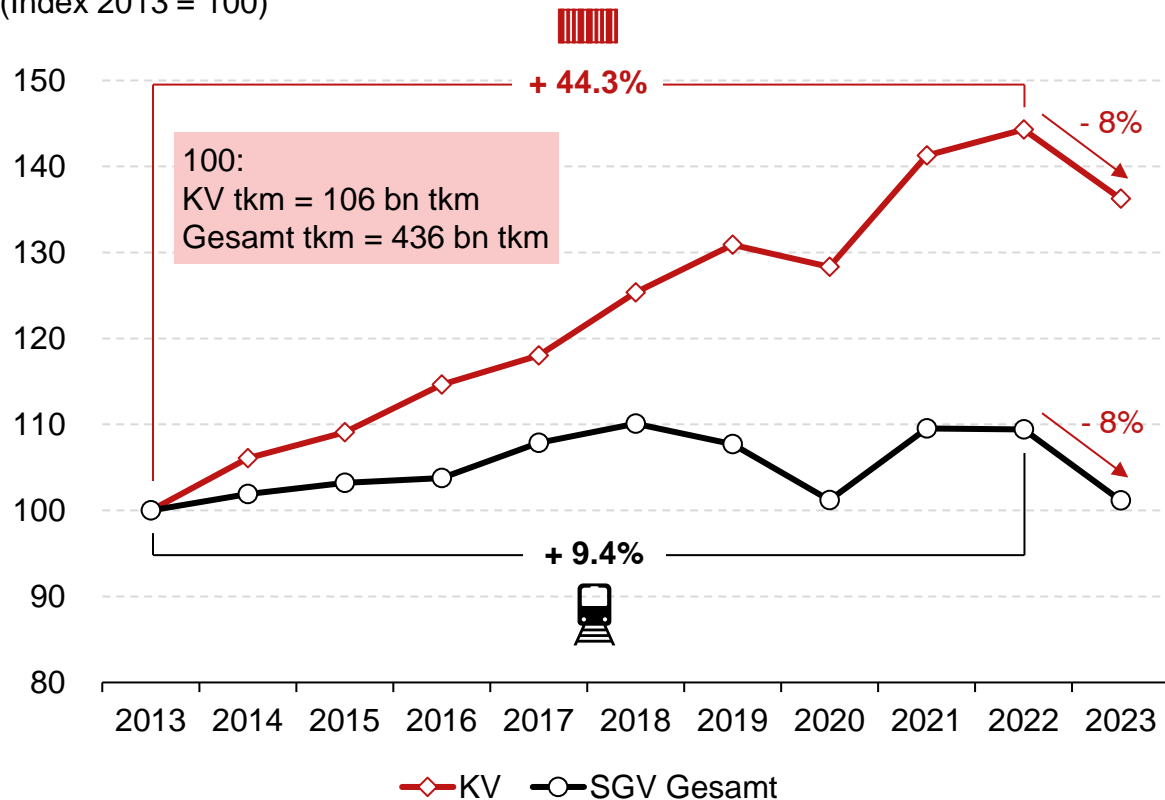
Transnationale Transportketten rücken noch stärker in den Fokus



# Ein Blick zurück: Bis 2022 war doch noch alles gut, oder?

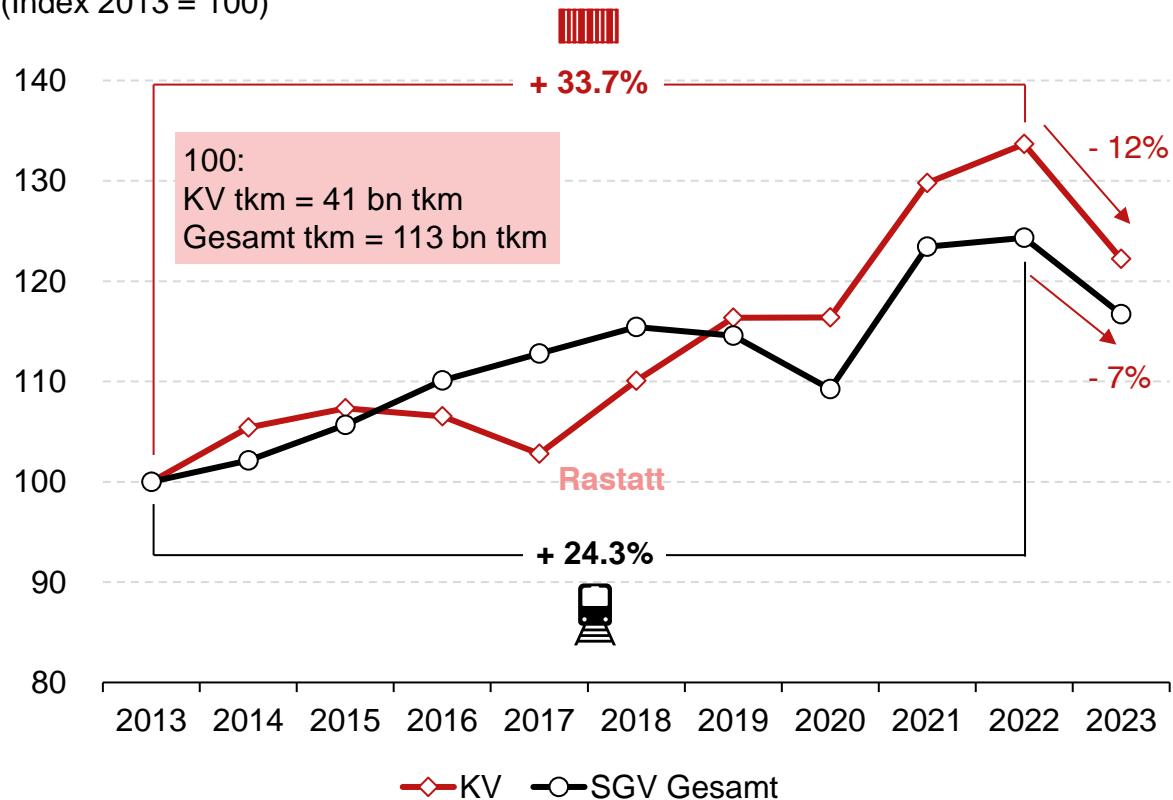
## Entwicklung SGV-Gesamtmarkt und KV in Europa

(Index 2013 = 100)



## Entwicklung SGV-Gesamtmarkt und KV in Deutschland

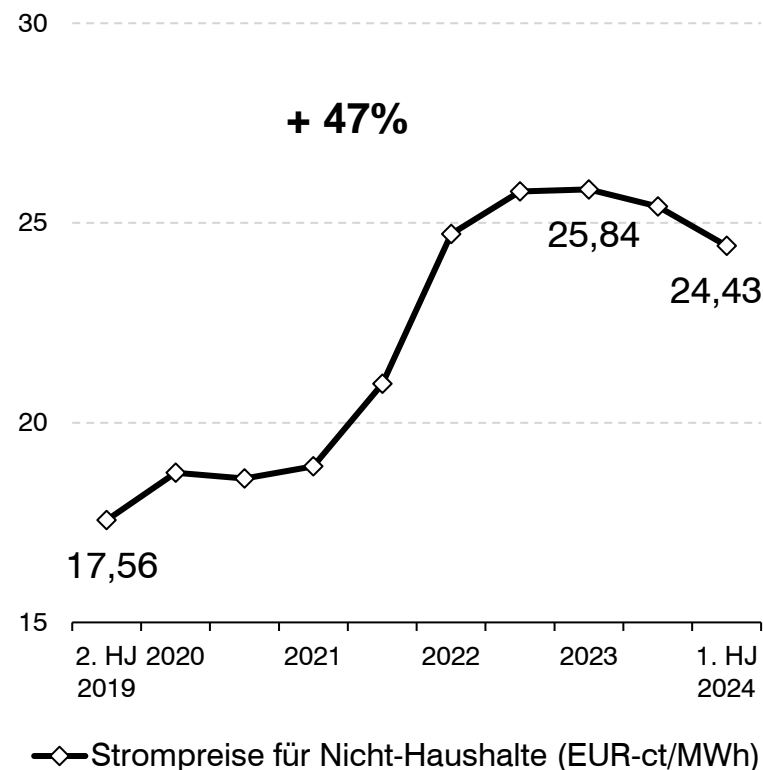
(Index 2013 = 100)



Quelle: SCI Multiclient Study "The European Rail Freight Transport Market 2023"

## Energiepreise, Bautätigkeit, fehlende Kapazitäten – die Probleme sind bekannt

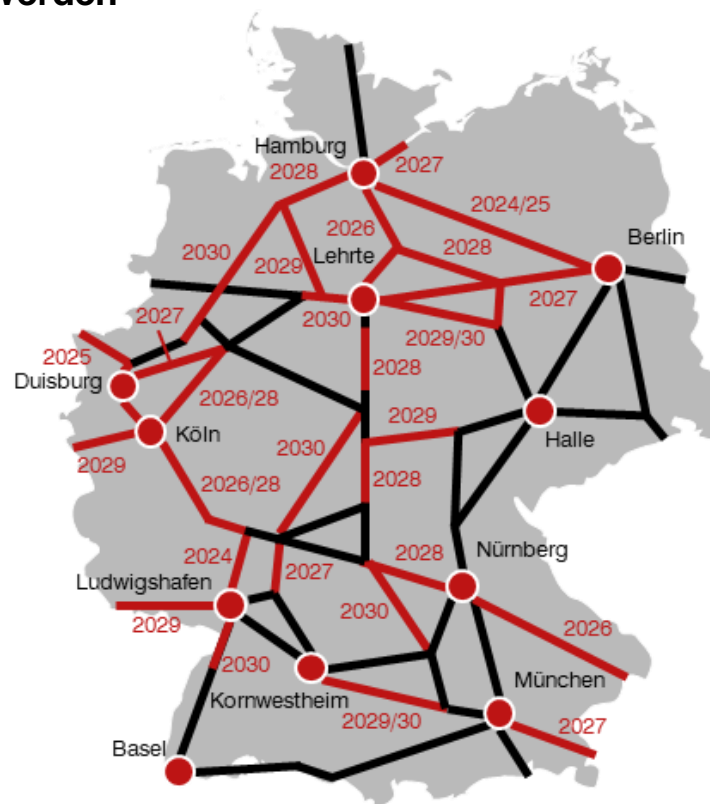
### Die Energiepreise sind explodiert



Quelle: Destatis; DB InfraGo

© SCI Verkehr GmbH / www.sci.de / 27.11.2024

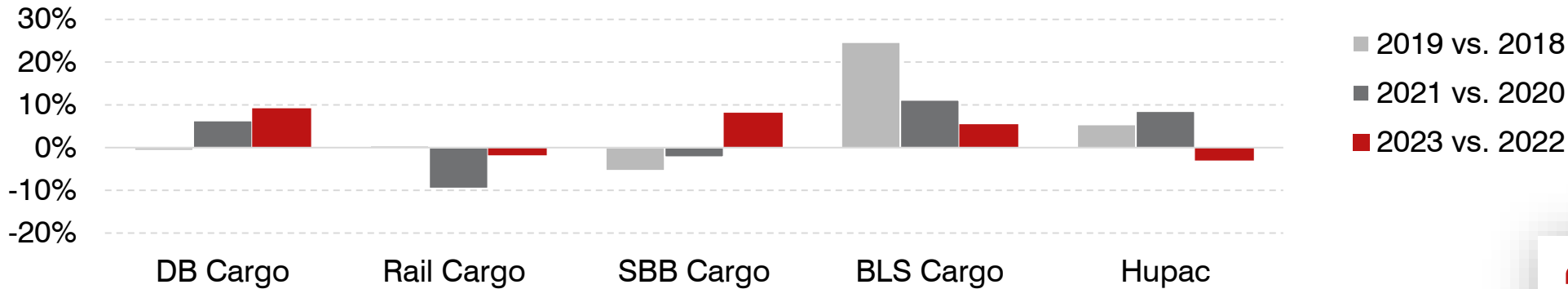
### Deutschland wird für Jahre zur Baustelle werden



- Bis zu 20% aller angemeldeten Trassen auf dem RFC 1 werden durch die Infrastrukturbetreiber abgesagt – oft kurzfristig!
- Die SBB Cargo hat eine französische Tochter gegründet, um Deutschland in Zukunft umgehen zu können. Begründung: „Der viergleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Basel und Karlsruhe wird mindestens bis 2042 dauern.“
- Nach Berechnungen der Bahnverbände stehen je nach Korridor für bis zu 35% aller von den Korridorsanierungen betroffenen Zügen keine Umleitungen zur Verfügung.

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

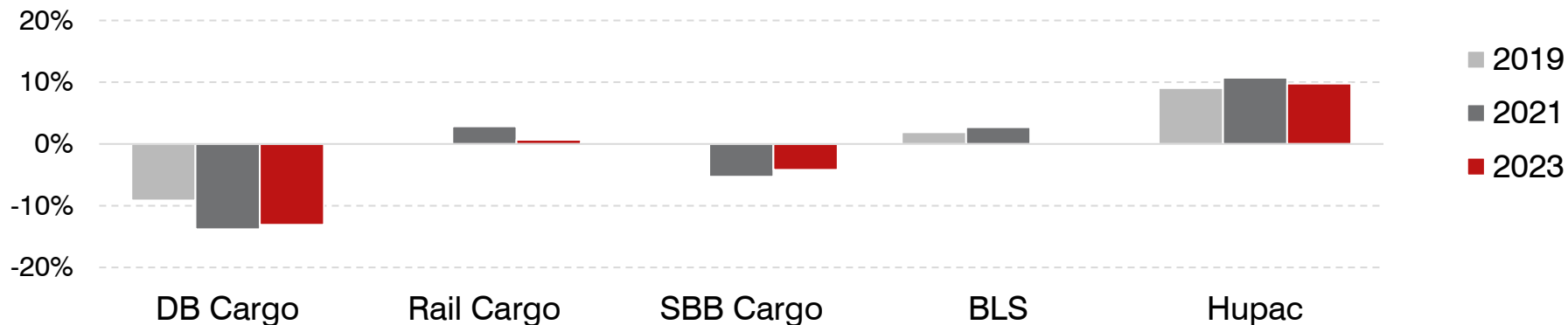
Umsatzentwicklung großer EVU im KV (in %)



**-7 %**

tkm in Kontinental-europa 2023

EBIT-Margen großer EVU im KV 2019-2023 (Finanzergebnisse in % von Euro)



“ Deutsche Bahn, 11/23

Die geringe Nachfrage sorgt für freie Kapazitäten und verstärkt die verkehrsträgerübergreifende Konkurrenz. [Es] findet eine Rückverlagerung auf die Straße statt.

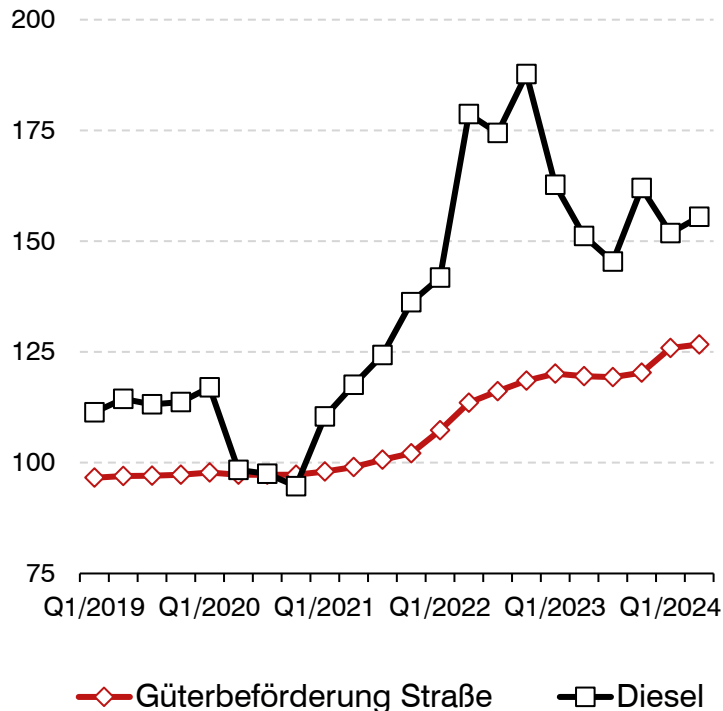
“

Quelle: Unternehmen, Schätzung SCI Verkehr, DB Wettbewerbskennzahlen 2022/2023

Allerdings: Auf der Straße sieht es auch nicht viel besser aus



### Preisentwicklung



### Fahrermangel

- Laut der International Road Transport Union (IRU) blieben 2023 etwa **31.000** Fahrerstellen in Deutschland unbesetzt.
- Über **50%** alle europäischen Straßengütertransportunternehmen können ihr Geschäft nicht erweitern und fast **40%** der Unternehmen melden einen Umsatzrückgang wegen fehlender Fahrer.
- Ein Drittel der europäischen Fahrer ist älter als **55** Jahre und wird in den nächsten **10** Jahren in Rente gehen.



### CO<sub>2</sub>-Bepreisung

- Seit dem 1. Dezember 2023 gilt für die Kosten verkehrsbedingter CO<sub>2</sub>-Emissionen eine neue Mautkomponente in Höhe von **200** Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. In der Praxis macht diese Mautkomponente **40 - 50%** der gesamten Mautkosten aus.
- Das UBA empfiehlt, die CO<sub>2</sub>-Preise auf **680** EUR pro Tonne CO<sub>2</sub> anzuheben, um eine Gleichgewichtung der Wohlfahrt zukünftiger Generationen sicherzustellen.

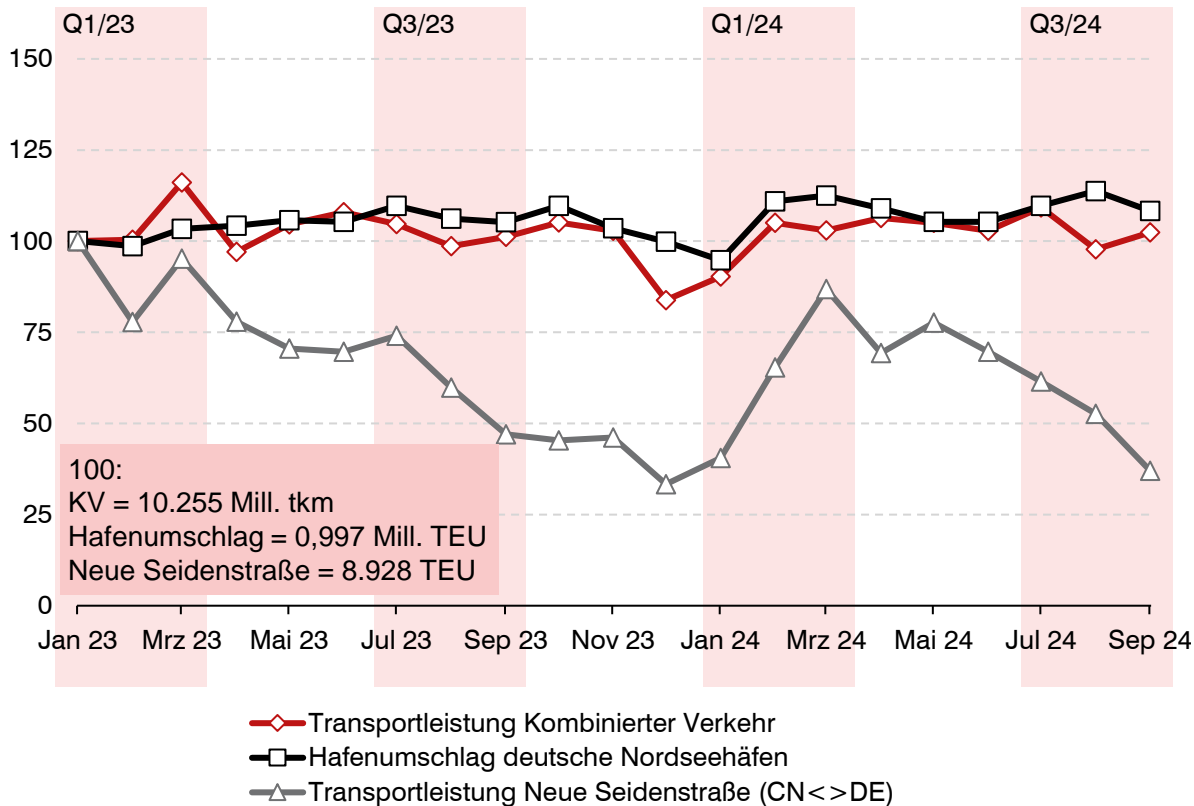
Quelle: IRU Europe Freight Driver Shortage Report 2023; UBA Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten – Kostensätze (Stand 12/2020)



Die Entwicklung im KV ist aktuell leicht positiv, aber nur im Vergleich zum schlechten Vorjahr - es sieht danach aus, als ob der KV im Jahr 2024 maximal das Niveau des Vorjahrs erreichen kann

### Entwicklung relevanter Parameter für den KV seit Januar 2023

(Index Januar 2023 = 100)



### Kombinierter Verkehr

YoY 2023/24

Q1: - 5,8% ↘  
Q2: + 1,5% ↗  
Q3: + 1,6% ↗

### Hafenumschlag

YoY 2023/24

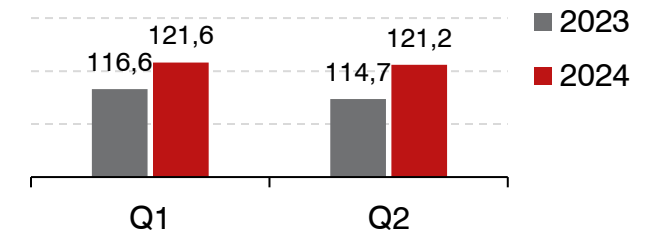
Q1: + 5,4% ↗  
Q2: + 1,4% ↗  
Q3: + 3,3% ↗

### Neue Seidenstraße

YoY 2023/24

Q1: - 29,4% ↘  
Q2: - 0,7% ↘  
Q3: - 16,4% ↘

### Preisindex Traktionsleistungen im KV



YoY

Q1: + 4,3% ↗  
Q2: + 5,7% ↗

Die wirtschaftliche Situation bleibt kritisch: Der erwartete Umsatz geht zurück, die Produktionskosten gehen rauf – der Aufschwung im KV lässt damit auf sich warten

Der Ausblick für die deutsche Wirtschaft ist weiterhin pessimistisch – mit Folgen für die Nachfrage im KV

Herbstprojektion BIP-Wachstum (in %)



Umsatzrückgang

**-5,7%**

Umsatzrückgang der **deutschen Chemieindustrie** im Inland Jan.-Aug. 2024

Kostensteigerung

**+30%**

Steigerung der durch die DB InfraGo beantragten **SGV-Trassenpreise** 2025 gegenüber 2024

**-0,8%**

Rückgang der **Transportleistung** im KV laut der Quartalsabschätzung der UIRR im 3. HJ 2024

**-0,5%**

Rückgang der **Pkw-Produktion** der deutschen Automobilindustrie Jan.-Sep. 2024

**+22%**

Steigerung der **CO2-Abgaben auf Diesel** im Jahr 2025 gegenüber 2024

**+6,5%**

Durchschnittliche **Lohnerhöhung für Lokführer** der DB Cargo zum 1. April 2025

Um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs zu steigern, kommen wir um Investitionen nicht herum

Der Kombinierte Verkehr in Deutschland ist – wie die ganze Wirtschaft – in schwerem Fahrwasser. Investitionen in die langfristige Wettbewerbsfähigkeit helfen daher doppelt – durch eine Belebung der Wirtschaft und der Herstellung eines digitalen und kundenorientierten Bahnsystems.

---

**min. 28 Mrd.  
Euro<sup>1</sup>**

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

---

**min. 4 Mrd.  
Euro<sup>1</sup>**

Kosten für die Vorbereitung der deutschen Fahrzeugflotte für ETCS.

---

**min. 8,5 Mrd.  
Euro<sup>1</sup>**

Kosten für die Migration der europäischen Güterwagenflotte auf die DAK

Was nötig ist: Nachhaltige Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den KV – das geht nur mit massiven Investitionen, bei denen der Staat gefordert ist.

## Politischer Rahmen

Trassenpreisförderung, Anlagenförderung und andere staatliche Beihilfen sind jetzt notwendig, um nicht weiter zurückzufallen.


Diese sollten aber nur ein **Übergang** sein zu **strukturellen Reformen**: Reform des ERegG (Trassenpreise), überjährige Finanzierung für Innovationen etc.

## Nachhaltige Investitionen

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

Dafür Deal notwendig: **Investitionen heute für einen kostendeckenden Schienenverkehr morgen.**  
Der Sektor sollte im angemessenen Maße an den Kosten beteiligt werden.

# KONTAKT



**Maria Leenen**  
**SCI Verkehr GmbH**

Schanzenstraße 117  
20357 Hamburg

[m.leenen@sci.de](mailto:m.leenen@sci.de)  
[www.sci.de](http://www.sci.de)  
[www.sci.de/shop](http://www.sci.de/shop)