

## Studie „European rail freight transport market 2023“

# Europas Schienengüterverkehr im Zeichen des Wandels

Weitreichende Umbrüche zeichnen sich im europäischen Schienengüterverkehr ab: Die Investitionen marktmächtiger Reedereien im Intermodalmarkt beeinflussen die Verkehrsströme im Hafenhinterlandgeschäft, der Krieg in der Ukraine bedingt eine Neustrukturierung der Ost-West-Verkehre und die Beihilfeverfahren der EU-Wettbewerbskommission gegen zentrale Mitgliedsländer können strukturelle Veränderungen mit sich bringen. Zu diesen Ergebnissen kommt die aktuelle Studie „The European rail freight transport market 2023“ der SCI Verkehr GmbH.

Trotz der Herausforderungen der Coronakrise und des Ukraine-Konflikts verzeichnete der Schienengüterverkehr seit 2017 ein Wachstum von 0,6 Prozent pro Jahr. Für die kommenden Jahre bis 2027 wird ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 1,6 Prozent von SCI Verkehr prognostiziert.

### Finanzstarke Reedereien

Deutliche Verschiebungen machen sich unterhalb der erwarteten Marktentwicklungen bemerkbar: Durch hohe Preise aufgrund knapper Kapazitäten sowie eine geringe Steuerlast sind große Reedereien in einer finanzstarken Position, die für strategische Übernahmen im Bereich der Bahnlogistik genutzt wird. Ein Beispiel dafür ist die Mediterranean Shipping Company (MSC), die durch den Zukauf der ehemaligen portugiesischen Staatsbahn

MEDWAY im Jahr 2015 und die Expansion in weitere Märkte sowie Kooperationen bis in die Türkei und nach Indien ein weitläufiges Intermodalnetzwerk aufbaut. Aktuell wurde zudem bekannt, dass MSC durch die Übernahme des KV-Betreibers TX Logistik eine weitere Expansion plant.

Die drittgrößte Reederei der Welt CMA CGM übernahm im April 2022 das auf Autotransporte spezialisierte Unternehmen Gefco. Laut der Reederei entsteht so der Weltmarktführer im Bereich Automotive-Logistik. Auch die zweitgrößte Reederei der Welt, APM-Maersk, ist im Schienenverkehr immer aktiver: Im Mai 2022 nahm sie eine neue Verbindung im Kombinierten Verkehr (KV) zwischen China und Europa über den Mittelkorridor der Neuen Seidenstraße auf, wobei Schienengüterverkehr und Seeverkehr kombiniert werden.

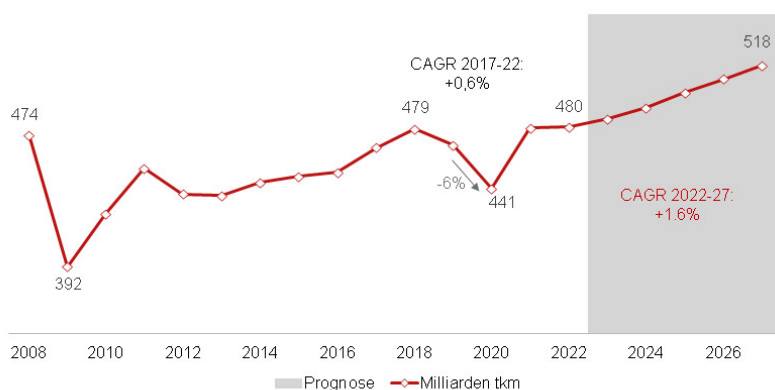
Es zeigt sich deutlich, dass die Bahn immer weniger als intrakontinentale Transportdienstleistung per se, sondern viel mehr als Teil einer globalen Logistikkette gesehen wird und dadurch an Attraktivität gewinnt.

### Umstrukturierung der Ost-West-Verkehre

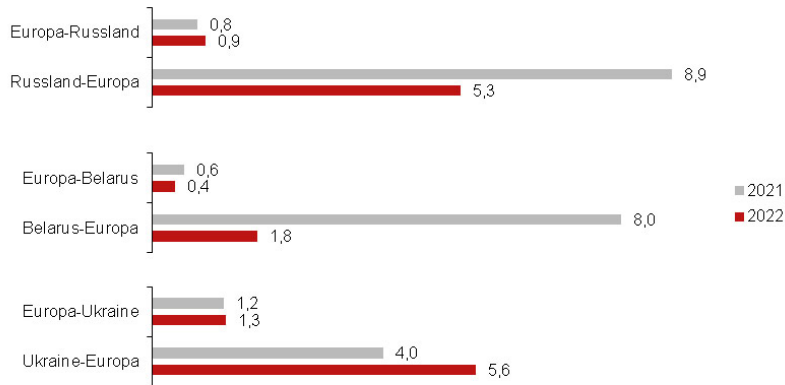
Innerhalb Europas ist seit 2022 eine Umstrukturierung der Ost-West-Verkehre erforderlich. Der russische Angriff auf die Ukraine führte zu einem Rückgang der Warenströme aus und nach Russland, was insbesondere im Baltikum (-33 %) und in Finnland (-18 %) zu einer erheblichen Reduzierung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2022 führte. Zudem ging der Transitverkehr zu den Nord- und Ostseehäfen der EU zurück. Russland als Transitland für europäische Spediteure verliert kontinuierlich an Attraktivität, und ein größerer Anteil des Warenverkehrs mit China wird über den sogenannten Mittelkorridor der Neuen Seidenstraße (Belt and Road Initiative) statt durch Russland geleitet. Obwohl die Kapazität des Mittelkorridors unter anderem durch den Bau neuer Schiffe im Kaspischen Meer und die Harmonisierung der Bahnsysteme in den Transitländern schrittweise erweitert wird, kann sie der des Nordkorridors durch Russland bei Weitem noch nicht gleichkommen.

### Schienengüterverkehr in Europa bleibt unprofitabel

Trotz vieler politischer Bekenntnisse bleibt der Schienengüterverkehr in Europa für die meisten Akteure nicht profitabel, wie die Analyse der Wirtschaftskennzahlen zeigt. Die Schiene leidet nach wie vor unter den ungleichen Wettbewerbsbedingungen mit der Straße, wie zum Beispiel flächen-



Entwicklung der Schienengüterverkehrsleistung in Europa (Milliarden tkm).



Grenzüberschreitende Verkehre; Anstieg von Europa-Russland-Verkehren ist größtenteils auf Exporte von Lettland nach Russland im Frühjahr 2022 zurückzuführen, Quelle: Eurostat © SCI Verkehr

Entwicklung d. Schienengüterverkehrsströme zwischen 2021 und 2022 (Milliarden tkm).

deckenden Netzgebühren (im Vergleich zu streckenspezifischer Maut) und vergleichsweise geringeren Infrastrukturinvestitionen. Neben dem Wettbewerb zwischen Straße und Schiene nimmt der Wettbewerb innerhalb des Verkehrsträgers Schiene zu, da die ehemaligen Staatsbahnen weiterhin Marktanteile an ihre Wettbewerber verlieren. Diese sind keineswegs nur Privatbahnen – oftmals sind die neuen Wettbewerber Tochterunternehmen ausländischer Staatsbahnen, wie zum Beispiel DB Cargo Polska, Captrain oder SBB International.

Die Europäische Union hat die Wettbewerbssituation zwischen den ehemaligen Staatsbahnen und ihren Konkurrenten verstärkt in den Fokus genommen. Derzeit laufen Beihilfeverfahren gegen zwei der größten Marktakteure, die französische Fret SNCF und die deutsche DB Cargo.

Infolgedessen wurde im Juni 2023 angekündigt, dass Fret SNCF zerschla-

gen wird. Bis 2024 soll es in ein Verkehrs- und ein Instandhaltungsunternehmen aufgeteilt werden und etwa 30 Prozent seiner Verkehre oder 20 Prozent seiner Einnahmen an konkurrierende Betreiber abgeben. Der Ausgang des Verfahrens gegen DB Cargo ist derzeit noch ungewiss.

**„The European rail freight transport market 2023“**

Die Studie „The European rail freight transport market 2023“ von SCI Verkehr analysiert nicht nur den gesamteuropäischen Schienengüterverkehrsmarkt, sondern untersucht auch insgesamt 24 Ländermärkte sowie die wichtigsten Verkehrsunternehmen und gibt einen Überblick über die wichtigsten Innovationen im Schienengüterverkehr.

Maria Leenen  
Maximilian Bauch

**Literatur**

Die Studie „The European rail freight transport market / developments – volumes – players 2023“ ist in englischer Sprache bei der SCI Verkehr GmbH seit Juli 2023 erhältlich ([www.sci.de/shop](http://www.sci.de/shop)).

**Autoren**



**Maria Leenen**  
Geschäftsführende Gesellschafterin  
SCI Verkehr GmbH  
Kontakt: [m.leenen@sci.de](mailto:m.leenen@sci.de)



**Maximilian Bauch**  
Expert Consultant  
SCI Verkehr GmbH  
Projektleitung der Studie: „The European rail freight transport market / developments – volumes – players 2023“  
Kontakt: [m.bauch@sci.de](mailto:m.bauch@sci.de)

ANZEIGE

**Dettmer Rail**

- ✓ Zukunftsorientiert und nachhaltig
- ✓ Kundenorientierte Lösungen
- ✓ Innovativ und digitalisiert
- ✓ Vielfältiges Leistungs- und Serviceportfolio
- ✓ Umfassende Marktvernetzung

[www.dettmer-rail.com](http://www.dettmer-rail.com)

**2024**