



Inspiring Rail Solutions
Green. Innovative. Ahead.



Wachstum im SGV mit kleinen Sendungsgrößen

Henrik Würdemann

Geschäftsführer Captrain Deutschland GmbH



„Einzelwagen“-Transporte nehmen in Deutschland eine wichtige Rolle im Schienengüterverkehr ein – nicht nur für DB Cargo



Verkehrsleistung:
> 20 Mrd. tkm/a



Schwerpunkt-Branchen:
Stahl, Chemie, Automotive, Pulp & Paper



Transportvolumen:
> 50 Mio. Tonnen/a



Marktanteil DB Cargo:
ca.: 90%¹



Umsatz:
1-1,5 Mrd. EUR/a



Größte alternative Anbieter:

CAPTRAIN LINEAS
YOUR FREIGHT FORCE

Rail Cargo Group
Member of ÖBB

 SBB Cargo



Anteil am Gesamt SGV:
ca. 15-20%



Weitere Geschäftsbeteiligte:
insb. Lokal starke Bahnen

1: Schätzung Bundesnetzagentur

Quelle: Bundesnetzagentur, Sondererhebung Einzelwagenverkehr

Es gibt keine offizielle Definition für „Einzelwagen“-Transporte sondern unterschiedliche Annahmen dazu

Häufige Auslegungen

„Einzelwagen ist das, was bei der DB Cargo im EV-System mitfährt“

„Einzelwagenzüge werden über den Ablaufberg gebildet“

„Einzelwagen ist, wenn es nicht Ganzzug ist“

Definition BNetzA¹

„Zwischen dem Versand- und dem Zielbahnhof erfolgt mindestens ein Übergang von Güterwagen oder -wagengruppen auf andere Züge“

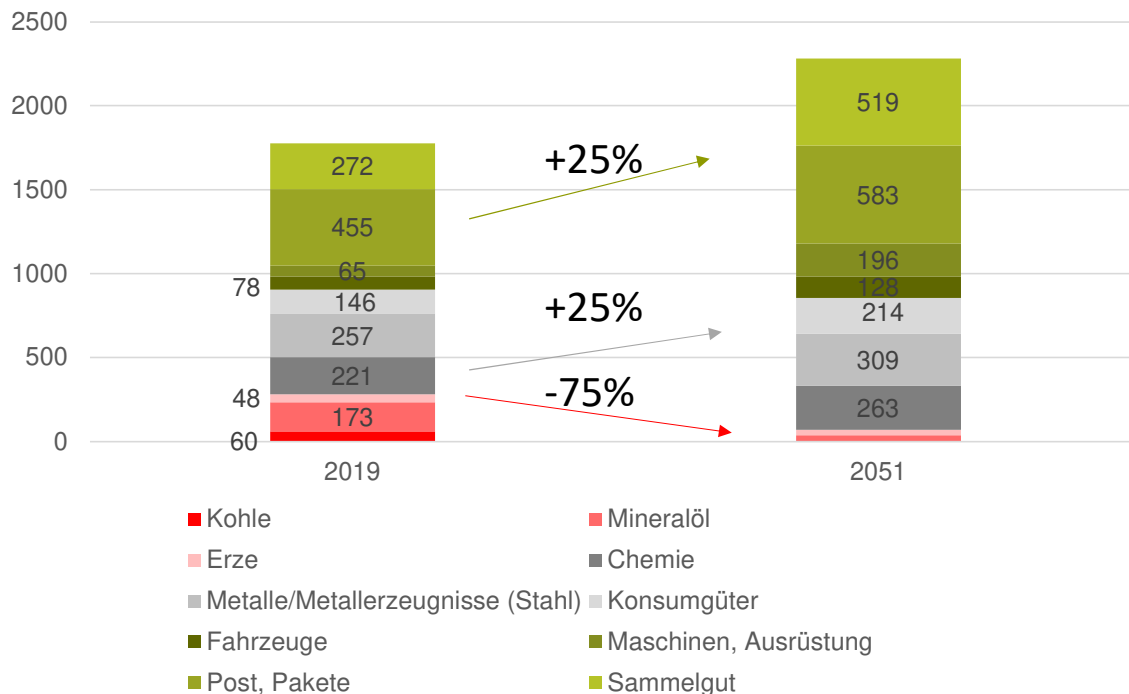
Wir sprechen lieber von „kleinen Sendungsgrößen“

1: Definition spezifisch für die Sondererhebung Einzelwagenverkehr der Bundesnetzagentur, eine offizielle Definition besteht nicht

Der Trend geht zu kleinen, schnellen, zuverlässigen und dennoch günstigen Transporten

Güterverkehrsentwicklung nach Gütergruppen bis 2051 (Deutschland)

Güterverkehr in Mio. t



Quelle: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose im Auftrag des BMDV

- Branchen wie Post, Pakete oder Automotive wurden bisher als wenig schienenaffin betrachtet und hatten bislang einen geringen Modalanteil im Verkehrsträger Schiene
- Doch genau diese Branchen werden bis 2051 das größte Wachstum verzeichnen
- Nachfrage bei kleinteiligen Sendungen wird auch in bisher bereits schienenaffinen Märkten (z.B. Stahl) steigen

Der Trend geht zu kleinen, schnellen, zuverlässigen und dennoch günstigen Transporten

Gütergruppe	2019 (in Mio t)	2051 (in Mio t)	Jährliche Veränderung
Kohle	60	2	-10,1%
Mineralöl	173	35	-4,9%
Erze	48	32	-1,3%
Chemie	221	263	0,5%
Metalle/Metallerzeugnisse (Stahl)	257	309	0,6%
Konsumgüter	455	583	0,8%
Fahrzeuge	146	214	1,2%
Maschinen, Ausrüstung	78	128	1,6%
Post, Pakete	65	196	3,5%
Sammelgut	272	519	2,0%

Quelle: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose im Auftrag des BMDV

- Branchen wie Post, Pakete oder Automotive wurden bisher als wenig schienenaffin betrachtet und hatten bislang einen geringen Modalanteil im Verkehrsträger Schiene
- Doch genau diese Branchen werden bis 2051 das größte Wachstum verzeichnen
- Nachfrage bei kleinteiligen Sendungen wird auch in bisher bereits schienenaffinen Märkten (z.B. Stahl) steigen

DB Cargo kann nach eigener Aussage „Einzelwagen“-Transporte grundsätzlich nicht mehr wirtschaftlich betreiben

Startseite » Aktuelles » Einzelwagen-Dilemma: Deutsche Bahn will Güterverkehr reduzieren
Einzelwagen-Dilemma: Deutsche Bahn will Güterverkehr reduzieren
August 14, 2023

In Deutschland können Unternehmen bei der Deutsche-Bahn-Tochter DB-Cargo einzelne Güterwaggons zum Transport ihrer Waren mieten. Noch, den DB Cargo überdenkt jetzt dieses defizitäre Angebot und will die Vermietung einzelner Waggons komplett einstellen ([Handelsblatt 14.07.23](#)). Das widerspricht dem Plan der Ampelregierung, die mit der Erhöhung der LKW-Maut eigentlich mehr Güter von der Straße auf die Schiene bringen will.

WirtschaftsWoche

UNTERNEHMEN FINANZEN ERFOLG COACH POLITIK TECHNOLOGIE **WiWo+** Alle Rubriken

Top-Themen

- WiWo » Unternehmen » Deutsche Bahn DB Cargo: Wettbewerber nennen die Subventionen „Verschwendung“
- Dienstleister »

PROBLEME BEI GÜTERSAPTE DER DEUTSCHEN BAHN

Streit um DB Cargo: „Ein krankes System“

von Artur Lebedew
31. August 2023, aktualisiert 04. September 2023, 11:05 Uhr

Handelsblatt

Menü Anmelden Abo

Die Deutsche Bahn prüft Einschnitte im Güterverkehr

In Deutschland kann man Güterwaggons noch einzeln mieten. Doch nun stellt die Bahn-Tochter DB Cargo das verlustreiche Geschäft infrage.

Christoph Schlautmann
14.07.2023 - 08:39 Uhr

📧 ✉️ 📧 📧 📧 📧 📧 📧

8.400 Jobs im Güterverkehr sind in Gefahr
DB Cargo prüft Einschnitte bei Einzelwagen



Die Verluste bei DB Cargo sind hoch. Nun soll bei den Einzelwagen im Güterverkehr gespart werden. Das sind die Details.

DVZ LAND SEE LUFT LOGISTIK POLITIK MENSCHEN MEINUNG DVZ Brief Suchbegriff...



Einzelwagen eine "Stütze des Systems"

DB Cargo will mit verschiedenen Maßnahmen den Einzelwagenverkehr stärken. (Foto: Deutsche Bahn/Wolfgang Klees)

Eine zielgerichtete Förderung fördert Transporte, die ohne sie nicht (mehr) auf der Schiene stattfinden würden

Welche Art von Transporten sollten sinnvollerweise gefördert werden?

Transporte, die eigenwirtschaftlich **nicht auf der Schiene stattfinden würden**, dort aber sinnvoll durchgeführt werden können:

- **Wettbewerbspreis** durch Straße definiert.
 - Unwirtschaftlichkeit nur **im Einzelfall feststellbar!**
 - **Nicht praktikabel...**
 - **Förderregime an sinnvollen Regeln** ausrichten!
-
- **Erzielt** in der großen Mehrheit die **oben beschriebene Wirkung**
 - Tendenziell Förderung **kleiner Sendungsgrößen**
 - Förderung des **Nahbereichs** – hier keine Bündelung, daher hohe spezifische Kosten
 - Sinnvoll ist folglich eine **Förderung der Fahrten in Gleisanschluss**
 - **Einfache Umsetzbarkeit**

Kriterien für ein sinnvolles Förderregime

Für die Förderung von „Einzelwagen“-Transporten sind voraussichtlich bis zu 300 Mio. EUR vorgesehen

Alle Angaben
vorläufig



Gesamt-Fördervolumen: EUR 300 Mio.
voraussichtlich aufgeteilt auf 2 Fördertöpfe

Förderlinie 1

Volumen: ca. 60 Mio. EUR

- Förderung der Bedienfahrten
- Je weniger Wagen pro Jahr in einen Anschluss zugestellt werden, desto höher die Förderung für die Bedienfahrten
- Staffelung in 4 Kategorien von Gleisanschlüssen bis 2.000 Wagen pro Jahr
- Keine Förderung für Bedienfahrten in Anschlüsse mit mehr als 2.000 Wagen p.a.

Förderlinie 2

Volumen: ca. 240 Mio. EUR

- Jede Zugfahrt, in der mindestens ein „Einzelwagen“ transportiert wird¹, wird auf Basis Trassenkilometer gefördert
- „Einzelwagen“ sind alle Wagen, die nicht ohne Umstellung direkt zwischen Versand- und Empfangsort transportiert werden

1: Die Förderlinie nennt diese Fahrten „Anschlussfahrten“

Richtlinienentwurf

Bewertung der zwei Förderlinien

Förderlinie 1

PRO

- + Fördert gezielt Bedienungen für Sendungen, die ansonsten nicht wirtschaftlich transportierbar wären
- + Es entsteht zusätzliches Potenzial für die Schiene
- + Förderung diskriminierungsfrei für alle EVU unabhängig von ihrem Produktionssystem zugänglich
- + Keine Förderung ohnehin wirtschaftlich abbildbarer Fahrten
- + Dadurch hohe Effizienz der eingesetzten Steuermittel

Contra

- ...?



Klarer Nutzen für unwirtschaftliche Transporte und Anreize zur Verlagerung

Förderlinie 2

- + Hoher Mittelzufluss in die Branche Schienengüterverkehr ohne wesentliche Zugangshürden
- + Die für eine wirtschaftliche Produktion notwendige Wagenanzahl je Zug sinkt deutlich ab
- + Intramodaler (Preis-)Wettbewerb zwischen EVU wird gefördert

- „Gießkannenprinzip“ – keine gezielte Förderung unwirtschaftlicher Transporte
- Umwege werden gefördert
- Große Transparenz für die Kunden, wer welche Förderung erhalten wird, wird zu Preiskampf führen: Voraussichtlich keine gesteigerte Profitabilität der Sendungen
- EVU geraten zusehends in die wirtschaftliche Abhängigkeit von Fördermitteln

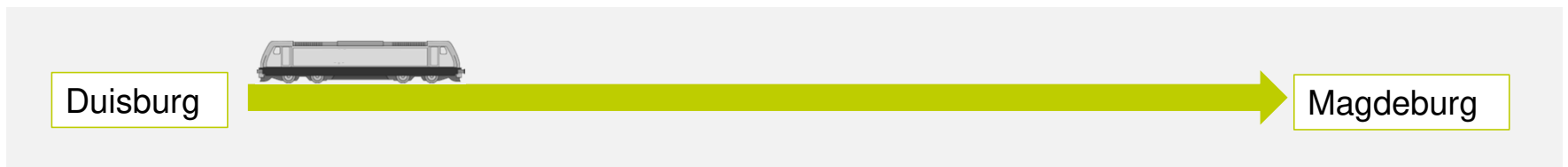


Risiken überwiegen den Nutzen der Förderlinie

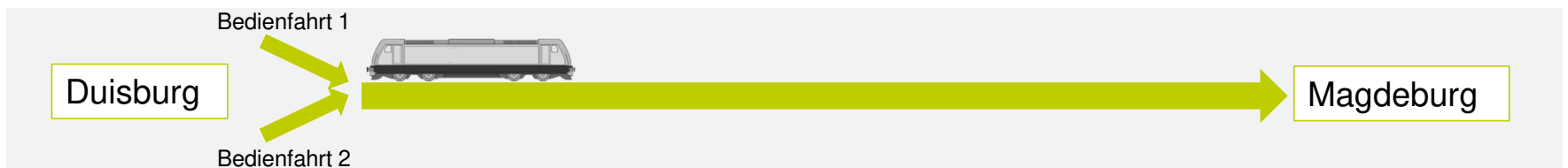
Um förderfähig zu werden, müssen heutige Transportkonzepte in vielen Fällen nur leicht angepasst werden

„Zwischen dem Versand- und dem Zielbahnhof erfolgt mindestens ein Übergang von Güterwagen oder -wagengruppen auf andere Züge“

X Nicht förderfähig



✓ förderfähig



Was ergibt sich für unsere Zukunft?

- I. Durch Anpassung der heutigen Transporte können **alle Eisenbahnverkehrsunternehmen finanziell von einer Förderung profitieren**

- II. Wir sollten diese Chance gemeinsam auch nutzen, um **kleine Mengen neu für die Schiene zu entwickeln!**



WE ARE ...

GREEN.

INNOVATIVE.

AHEAD.



INSPIRING RAIL SOLUTIONS

GREEN. INNOVATIVE. AHEAD.

Captrain Deutschland GmbH
Georgenstraße 22
10117 Berlin

Contact person:
Jonas Lilienthal
jonas.lilienthal@captrain.de
+49 173 327 23 79

captrain.de