



*Der Einzelwagenladungsverkehr
zwischen
Wettbewerbsfähigkeit
und
Förderung*

90 80 2159 003-3 D-HVLE

ZAHLEN & FAKTEN



2023



> 70

Umsatz
in Mio. €



278/336

Mitarbeiter

HVLE / Gruppe



51

Lokomotiven

> 1,91

Verkehrsleistung
in Mrd. Nettotonnenkilometer

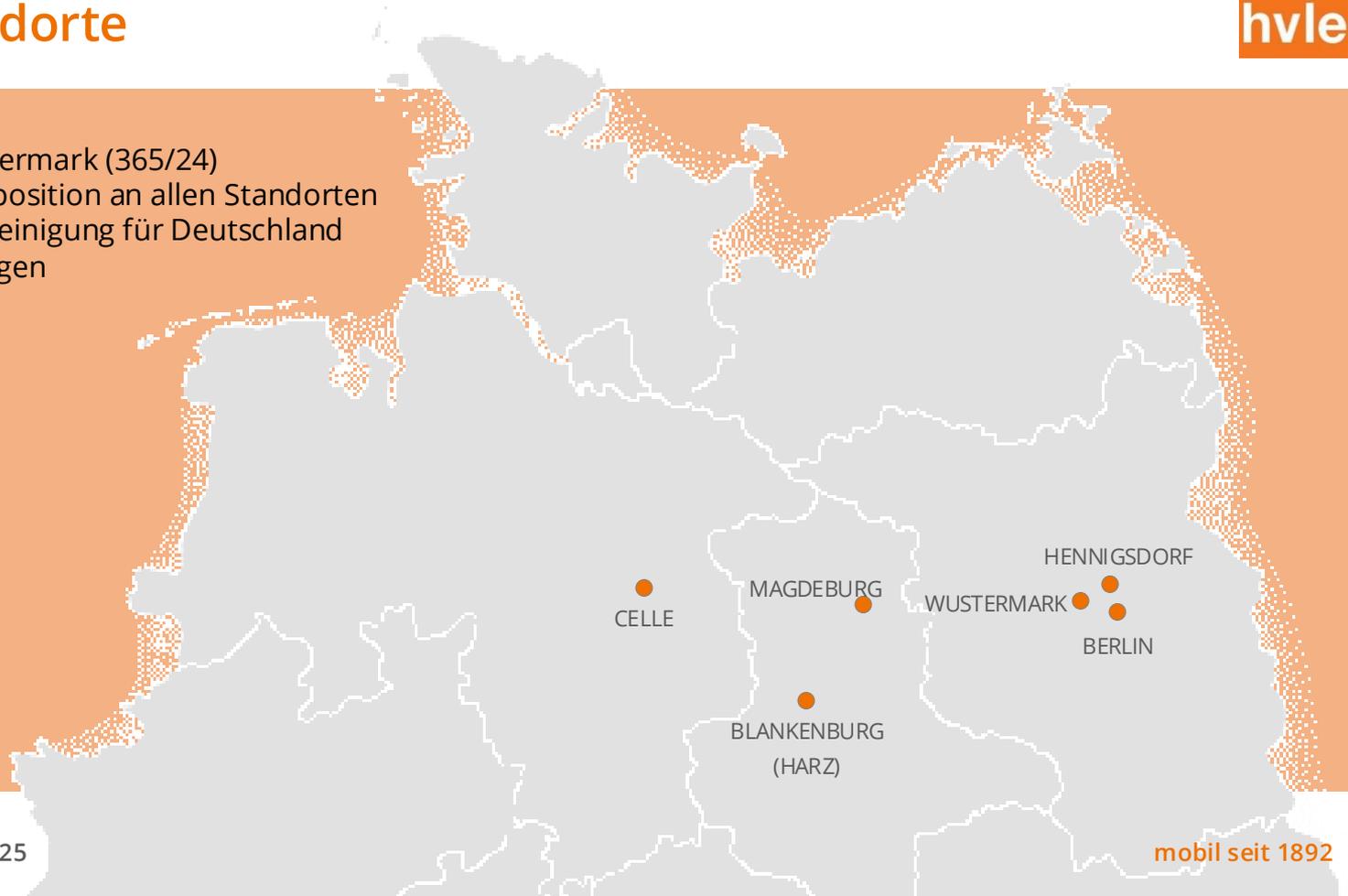
Ca. 800

Wagen

Unsere Standorte



- Leitstelle in Wustermark (365/24)
- Planung und Disposition an allen Standorten
- Sicherheitsbescheinigung für Deutschland
- ECM Lok und Wagen



WAS WIR KÖNNEN



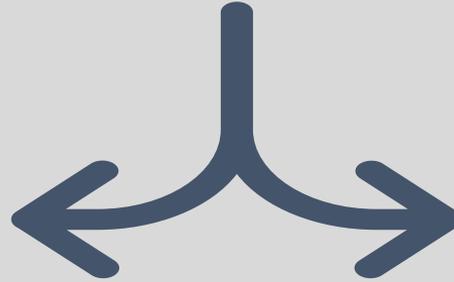
- 1** **SCHIENENGÜTERVERKEHR**
- Schwerlastverkehr
 - Traktion u. Überführungen
 - Standortlogistik

2 **BETRIEB VON
EISENBAHNINFRASTRUKTUR**

3 **INSTANDHALTUNG VON
EISENBAHNFAHRZEUGEN**

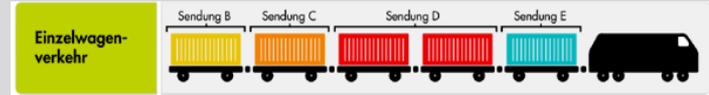
4 **DIENSTLEISTUNGEN FÜR
FORSCHUNG UND
ENTWICKLUNG**

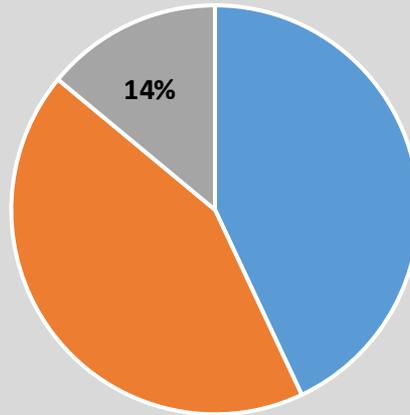
5 **BERATUNGSLEISTUNGEN**



Ganzzüge im
Punkt-zu-Punkt-Verkehr

Wagenladungsverkehr
(Einzelwagenverkehr)



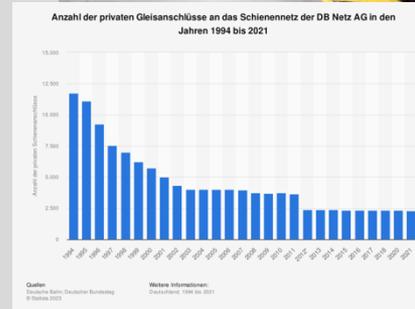


■ Ganzzugverkehr ■ Kombiniertes Verkehr ■ Einzelwagenverkehr

KUNDENBEDÜRFNIS EINZELWAGENLADUNGSVERKEHR

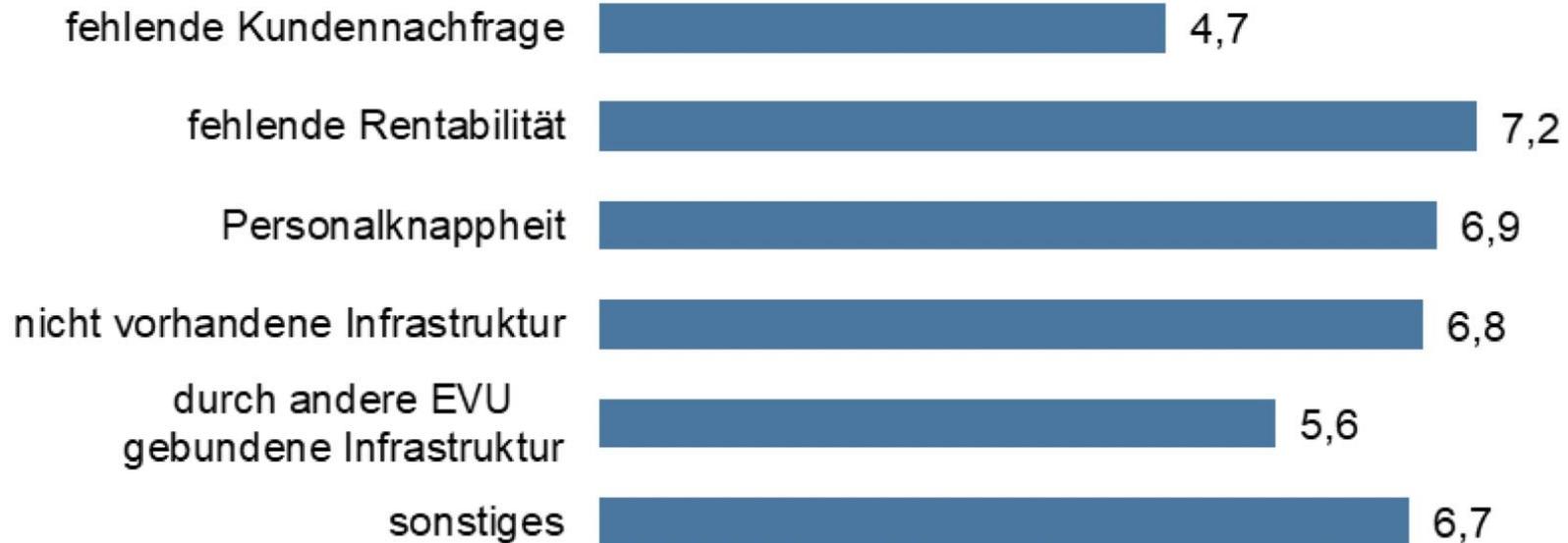


- Anschlussgleise sind direkte Zugänge der Eisenbahn zum Industriebetrieb
- Vergleich zur Straße: Lkw zahlt weder Straßenbau noch Nutzergebühren (außer auf Fernstraßen), Anschlussgleis muss Nutzer selbst finanzieren
- Anzahl der Anschlussgleise ist über die letzten 25 Jahre stark gesunken
- Auslastung sinkt, Fixkosten bleiben
- Bedienung mit wenigen Wagen ist spezifisch teuer



HINDERNISSE BEI DER AUSWEITUNG DES EINZELWAGENLADUNGSVERKEHR

Schätzung von 1 (unproblematisch) bis 10 (sehr problematisch)

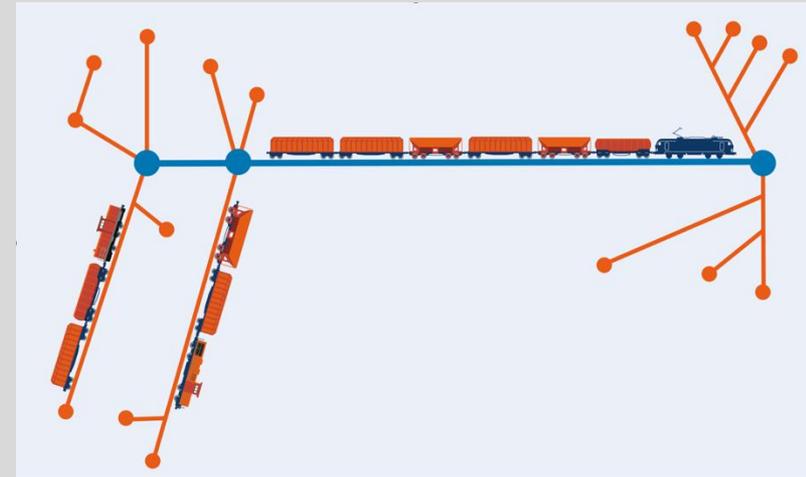


Bundesnetzagentur: Sondererhebung Einzelwagenverkehr (2022), Seite 39

- Mengen- und entfernungsabhängige Fördermechanismen setzen keine Verlagerungsanreize
- Struktureller Wettbewerbsnachteil zum Lkw auf letzter Meile (geringes Aufkommen + hoher betrieblicher Aufwand)
- „Systemauslastung“ ist übliche, unternehmerische Herausforderung -> keine Förderung
- Förderhöhe muss unabhängig vom Produktionssystem des Bahnunternehmens sein
- Genaue Definition des Begriffes Einzelwagen von kritischer Bedeutung
- Attraktive Schiene braucht Wettbewerb -> Förderung soll Wettbewerb stimulieren
- Förderung soll einfach sein

Konzentration auf Bedienfahrten

- zusätzliche/neue Verkehre und bessere Auslastung der Fernverkehre
- Es werden schlecht ausgelastete, stillliegende oder noch gar nicht existierende Anschlüsse angefahren
- Fördersatz – geringer, je mehr Wagen jährlich pro Anschluss befördert werden, vermeidet Überförderung

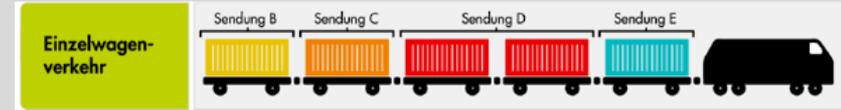


Förderlinie 1: Förderung Bedienfahrten

- entspricht dem Branchenvorschlag

Förderlinie 2: Fahrten EWV und Direktverkehre

- Definition Einzelwagenverkehr erforderlich
- Extrem hoher bürokratischer Aufwand
- Anreiz zur möglichst schnellen Bündelung der Verkehre reduziert



- Wettbewerbsdruck im EWV nimmt zu
- Druck auf (schnelle) Mengenkonsolidierung im SGV nimmt ab
- Die Kundennachfrage sucht und findet alternative Lösungen
- DAK kommt nicht schnell und ist (derzeit?) sehr teuer
- Veränderungen bei den Rahmenbedingungen zugunsten des SGV kommen nur sehr langsam