



*Der Einzelwagenladungsverkehr  
zwischen  
Wettbewerbsfähigkeit  
und  
Förderung*



# ZAHLEN & FAKTEN



2023



> 70

Umsatz  
in Mio. €



278/336

Mitarbeiter

HVLE / Gruppe



51

Lokomotiven

> 1,91

Verkehrsleistung  
in Mrd. Nettotonnenkilometer

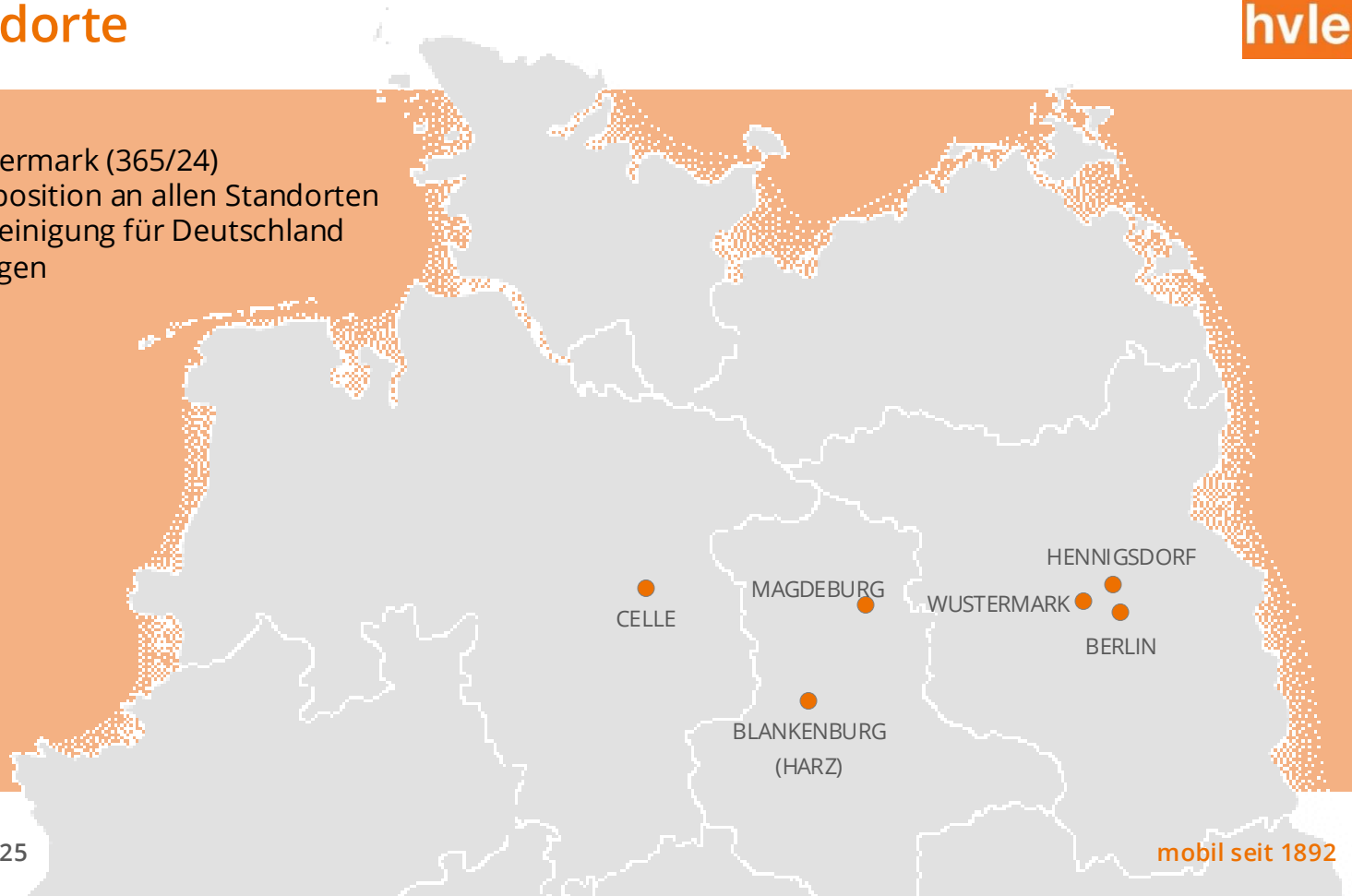
Ca. 800

Wagen

# Unsere Standorte



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



# WAS WIR KÖNNEN



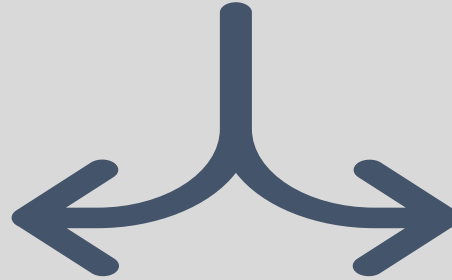
- 1** **SCHIENENGÜTERVERKEHR**
- Schwerlastverkehr
  - Traktion u. Überführungen
  - Standortlogistik

**2** **BETRIEB VON  
EISENBAHNINFRASTRUKTUR**

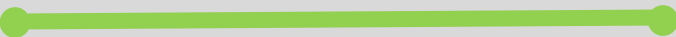
**3** **INSTANDHALTUNG VON  
EISENBAHNFAHRZEUGEN**

**4** **DIENSTLEISTUNGEN FÜR  
FORSCHUNG UND  
ENTWICKLUNG**

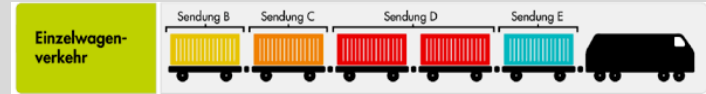
**5** **BERATUNGSLEISTUNGEN**

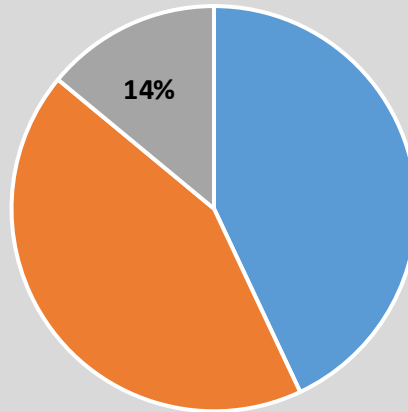


Ganzzüge im  
Punkt-zu-Punkt-Verkehr



Wagenladungsverkehr  
(Einzelwagenverkehr)



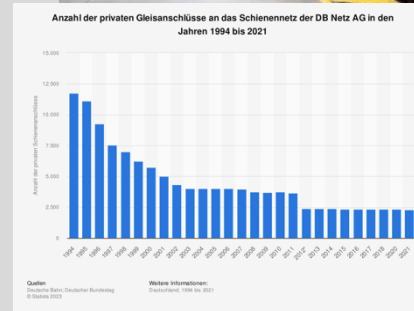


■ Ganzzugverkehr ■ Kombiniertes Verkehr ■ Einzelwagenverkehr

# KUNDENBEDÜRFNIS EINZELWAGENLADUNGSVERKEHR

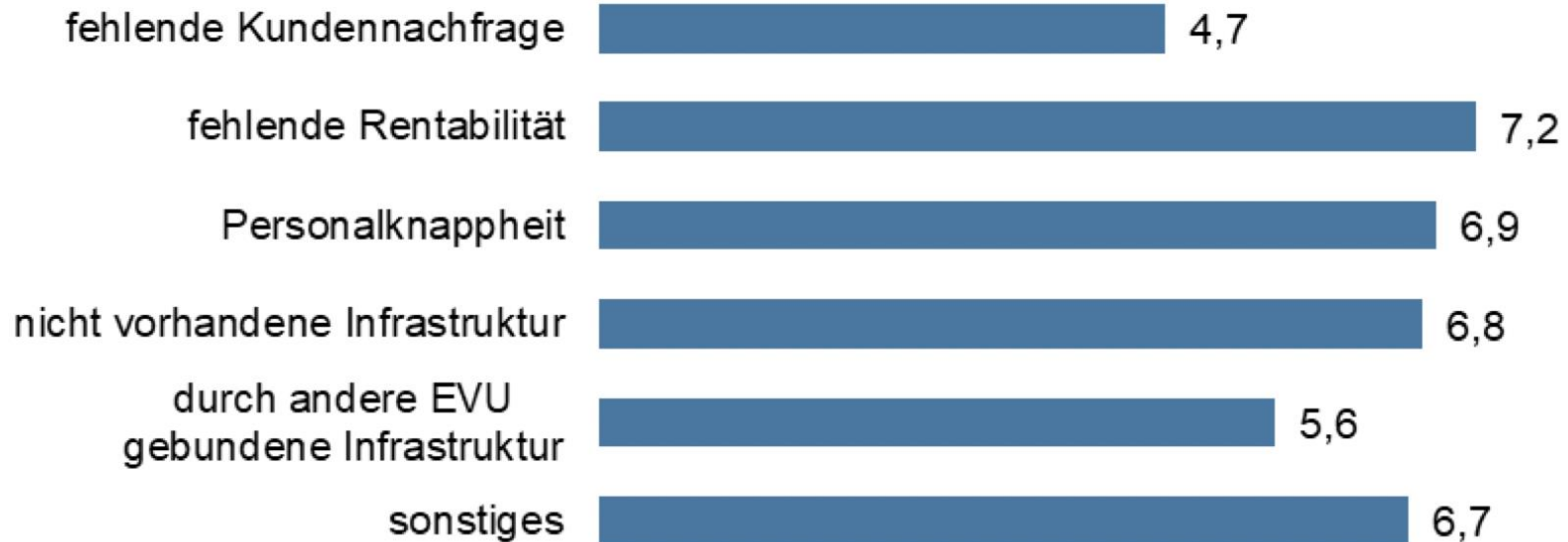


- Anschlussgleise sind direkte Zugänge der Eisenbahn zum Industriebetrieb
- Vergleich zur Straße: Lkw zahlt weder Straßenbau noch Nutzergebühren (außer auf Fernstraßen), Anschlussgleis muss Nutzer selbst finanzieren
- Anzahl der Anschlussgleise ist über die letzten 25 Jahre stark gesunken
- Auslastung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



# HINDERNISSE BEI DER AUSWEITUNG DES EINZELWAGENLADUNGSVERKEHR

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



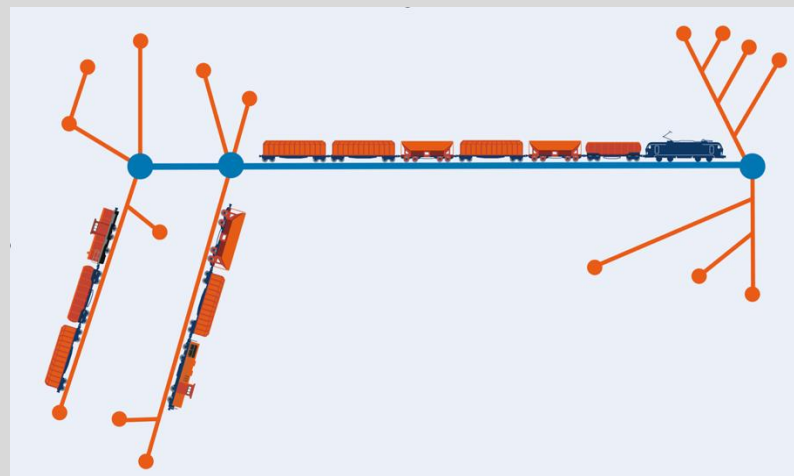
Bundesnetzagentur: Sondererhebung Einzelwagenverkehr (2022), Seite 39



- 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

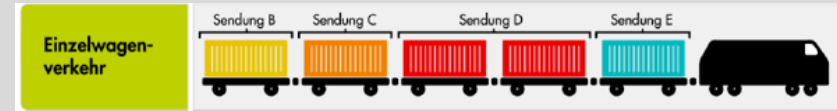


## Förderlinie 1: Förderung Bedienfahrten

- 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