



16. VPI-Symposium

Jan Elfenhorst

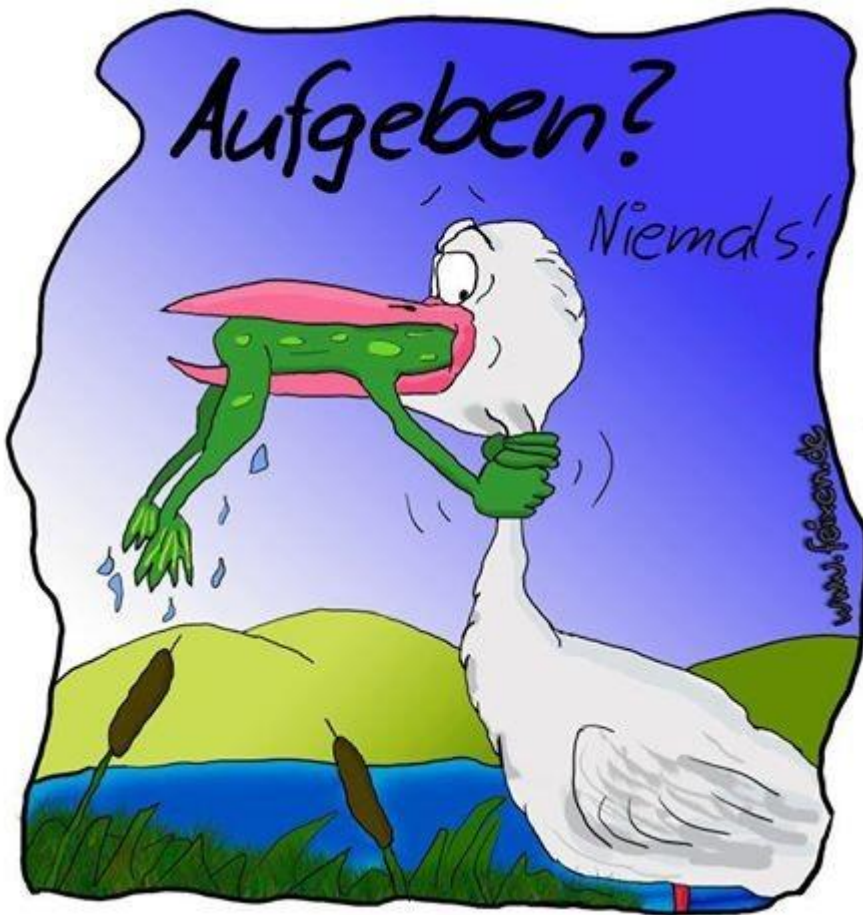
EP Cargo

**Das Leben der EVU in
2025 ff. – kurze Hose
im Winter.....**

EVU – spider & „Depp“ in the network mit der Hoffnung auf Talsohle



Kunde
Wettbewerb
DB Cargo
Wagen und Lokvermieter
Infra NOGO
Energie
TF Mangel und ANÜ Chaos
EBA
EU



THE EUROPEAN SUPPLY CHAIN IS NOT SUSTAINABLE



75%
BY TRUCK



15
DAYS LOST



10%
OF ALL CO2



35K
DEATHS

A SHIFT TOWARDS RAIL CARGO IS **CRUCIAL** AND **URGENT** FOR SUSTAINABLE LOGISTICS IN EUROPE



Unparalleled safety



Vital to European industry



Much lower environment cost



Much higher utilisation of existing infrastructure is possible

LINERAS

WHO
DECIDES
?

THE RIGHT TIME



"We will need to build a resilient, green and digital Europe."



"Die Schiene soll das Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts werden."



"On va redévelopper le fret ferroviaire massivement..."



"We streven naar een verdubbeling van spoorvrachtvervoer tegen 2030."

"WE MUST DRASTICALLY SHIFT TRANSPORT FROM ROAD TO RAIL"

THE RIGHT INDUSTRY



1 TRAIN
50 TRUCKS



9x
LESS CO2



8x
LESS AIR POLLUTION



6x
LESS ENERGY U

Current transport situation with 75% modal share for truck is not sustainable



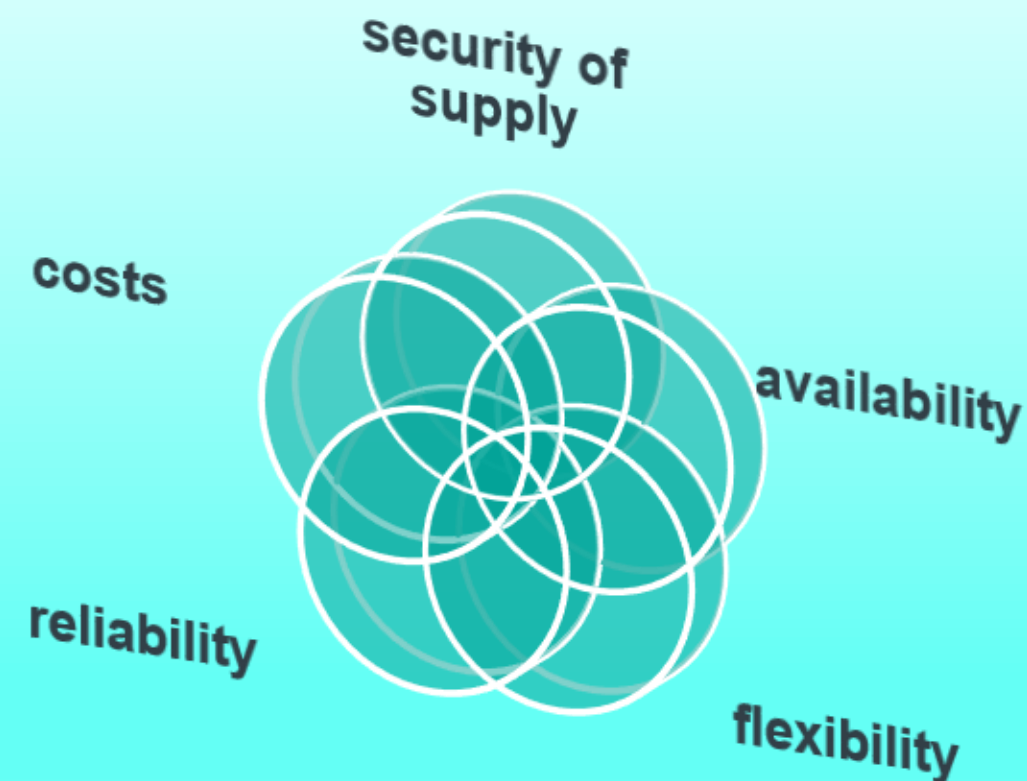
High level of congestion



Traffic kills 4000/yr



Air pollution kills >1mio/yr



Ausgangsbefund: Die wirtschaftliche Lage des SGV bleibt herausfordernd

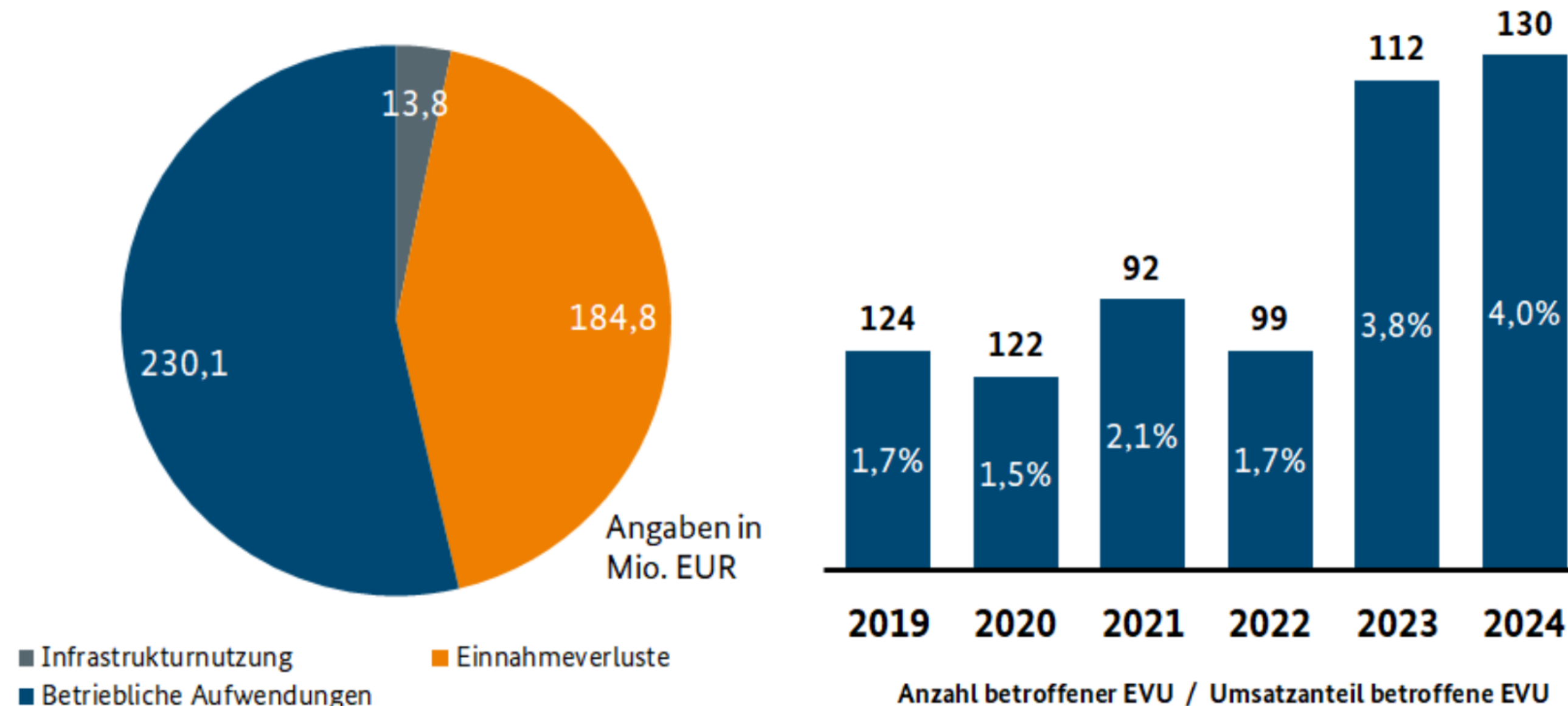


- **Infrastruktur:** Kapazitive Engpässe durch Korridorsanierungen und unterjährige Baumaßnahmen sowie eine katastrophale Betriebsqualität erschweren die Durchführung der Verkehre
- **Kostenentwicklung:** Eine langfristige Planung ist aufgrund der volatilen Trassen- und Energiepreise kaum möglich
- **Regulierung:** Schwerfällige Formalien und erdrückende bürokratische Auflagen erschweren schnelle Maßnahmen
- **Wettbewerb:** Privilegien für den Straßenverkehr und DB-spezifische Fördermaßnahmen behindern den fairen Wettbewerb



Themenfeld	Ist Situation & Herausforderung: <i>Reduzierte Wirtschaftlichkeit, steigende Kosten, negativer modal-shift – die aktuelle Situation ist schlecht für uns alle!</i>
Infrastruktur operativ	1. Bis zu 30 % mehr Ressourcen & Kosten: aktuelle operative Situation DRAMATISCH (abnehmende Menge profitabler EVU) 2. Korridorsanierung: viel schlechter geht nicht 3. Schlechte Betriebsqualität: Baukommunikation/Stellwerke 4. Kosten: BMV weigert sich und Infrago stellt nur die Mehrkilometer kostenfrei zur Verfügung – was ist aber mit Lok/TF/kundenseitigen Mehrkosten für Verspätungen
Infrastruktur kommerziell	Trassenkosten: steigen steigen steigen; Maßnahmenpaket hat einmalig (2026) geholfen → jetzt Reformbedarf
Politik und Förderung	Förderprogramme: grundsätzlich unplanbar 1. TraföG etc. : ein einziges Chaos – keiner weiß, was kommt, Kosten steigen, Service wird immer schlechter 2. Einzelwagenförderung: what a mess – admin Monster und keine Neuverkehre → wie soll da Modal Shift gehen?
Wettbewerb	Überangebot, Preis-Dumping, Überlebenskampf, missing level playing field intermodal, Incumbents: der Markt braucht dringend eine „strukturelle Veränderung“
Lokführer & Fahrzeuge	1. Fachkräfte und Nachwuchsmangel und zudem ANÜ-Verteuerung statt Flexibilisierung 2. Steigende generelle aber auch innovationsbedingte Mehrkosten bei Assets
EBA & Regulierung	Nationale und internationale Überregulierung: weitere Komplexität und Zertifikate sind gewünscht, während im Koalitionsvertrag steht, dass es 25 % weniger werden MUSS → Entbürokratisierung

Anstieg der Bautätigkeit treibt Mehrkosten in die Höhe



- Starker Anstieg der Bautätigkeit bei den Korridorsanierungen, Baucontainern und adhoc-Maßnahmen belasten die operative Situation stark
- Trotz stark steigender Bauerschwerniskosten bleiben die EVU auf einem Großteil der so entstehenden Mehrkosten sitzen.

Abbildung 45: Bauerschwerniskosten (2024; Aufteilung nach Art) Links; Anteil an den Umsätzen der EVU (2024; Anzahl betroffener EVU) Rechts

BNetzA Marktbeobachtung 2024

Immer mehr SGV EVU schreiben rote Zahlen

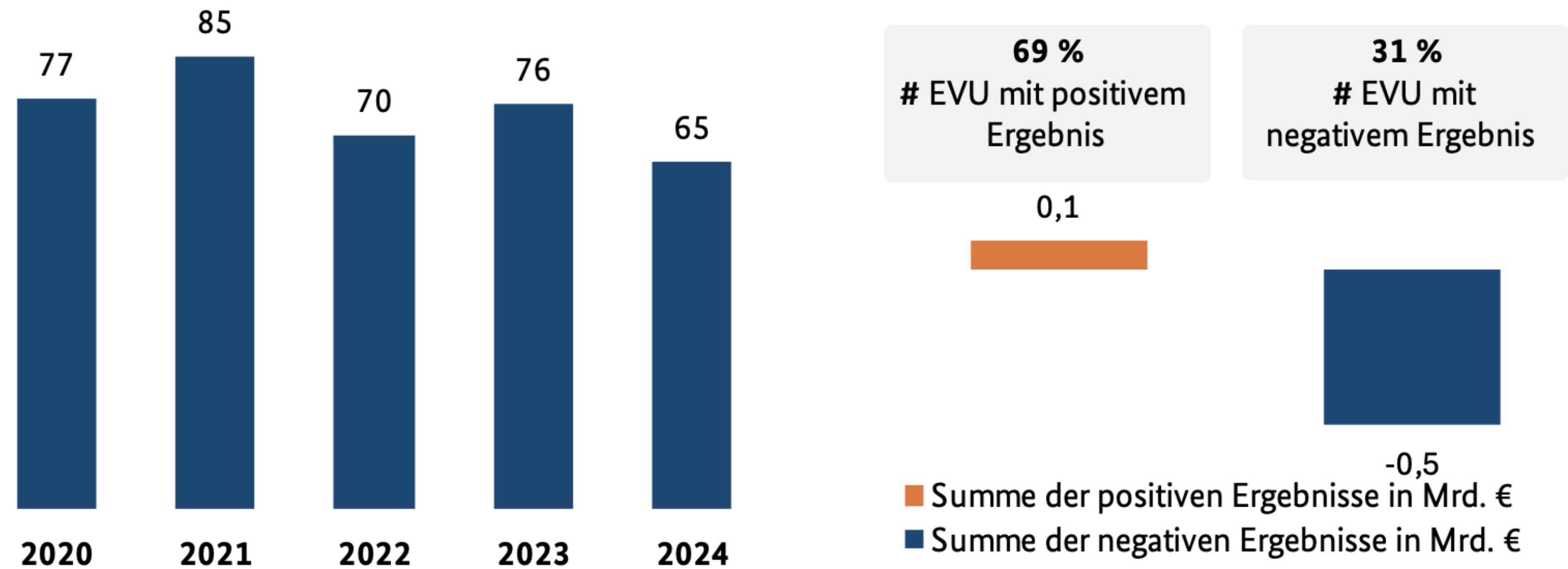


Abbildung 70: Anteil der EVU mit positivem Betriebsergebnis im SGV (2020-2024; in Prozent) Links, Ergebnisverteilung der SGV-EVU (2024; in Mio. Euro und Prozent der EVU-Anzahl) Rechts

BNetzA Marktbeobachtung 2024

Trassenpreisreform bleibt unerlässlich!

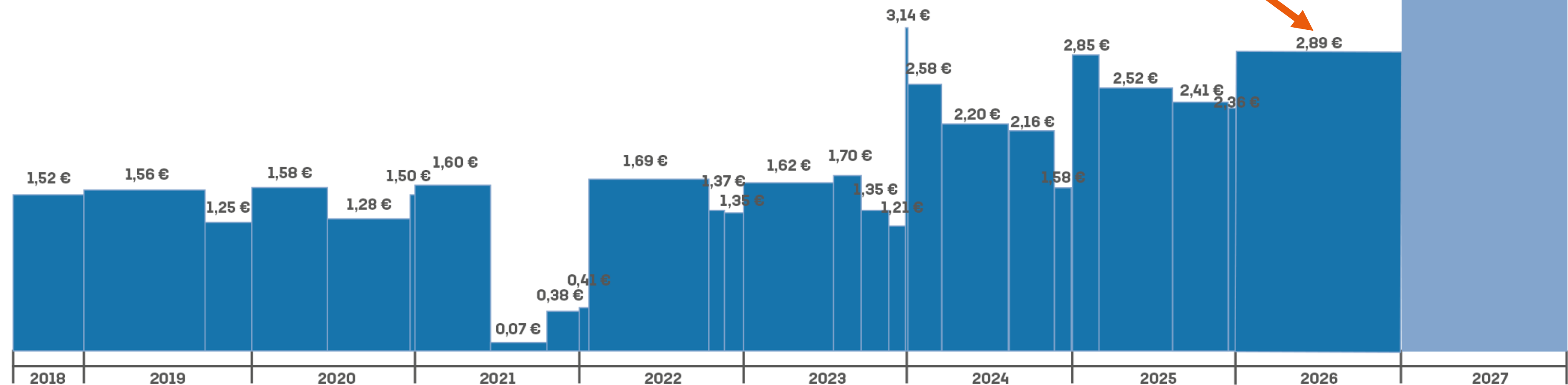


Gezahlte Trassenpreise im Schienengüterverkehr

Euro/Trassenkilometer für einen Standard-Güterzug
(Trassenpreis DB InfraGO AG mit Trassenpreisförderung)

Für 2027 hat die DB InfraGO bereits neue Rekordsteigerungen beantragt.

Trassenpreiskollaps 2026 konnte mit großem Aufwand abgewendet werden.



Chaos um die Trassenpreise belastete die Abstimmungen mit den Endkunden in diesem Jahr stark.
Für 2027 muss dieselbe Situation unbedingt verhindert werden.

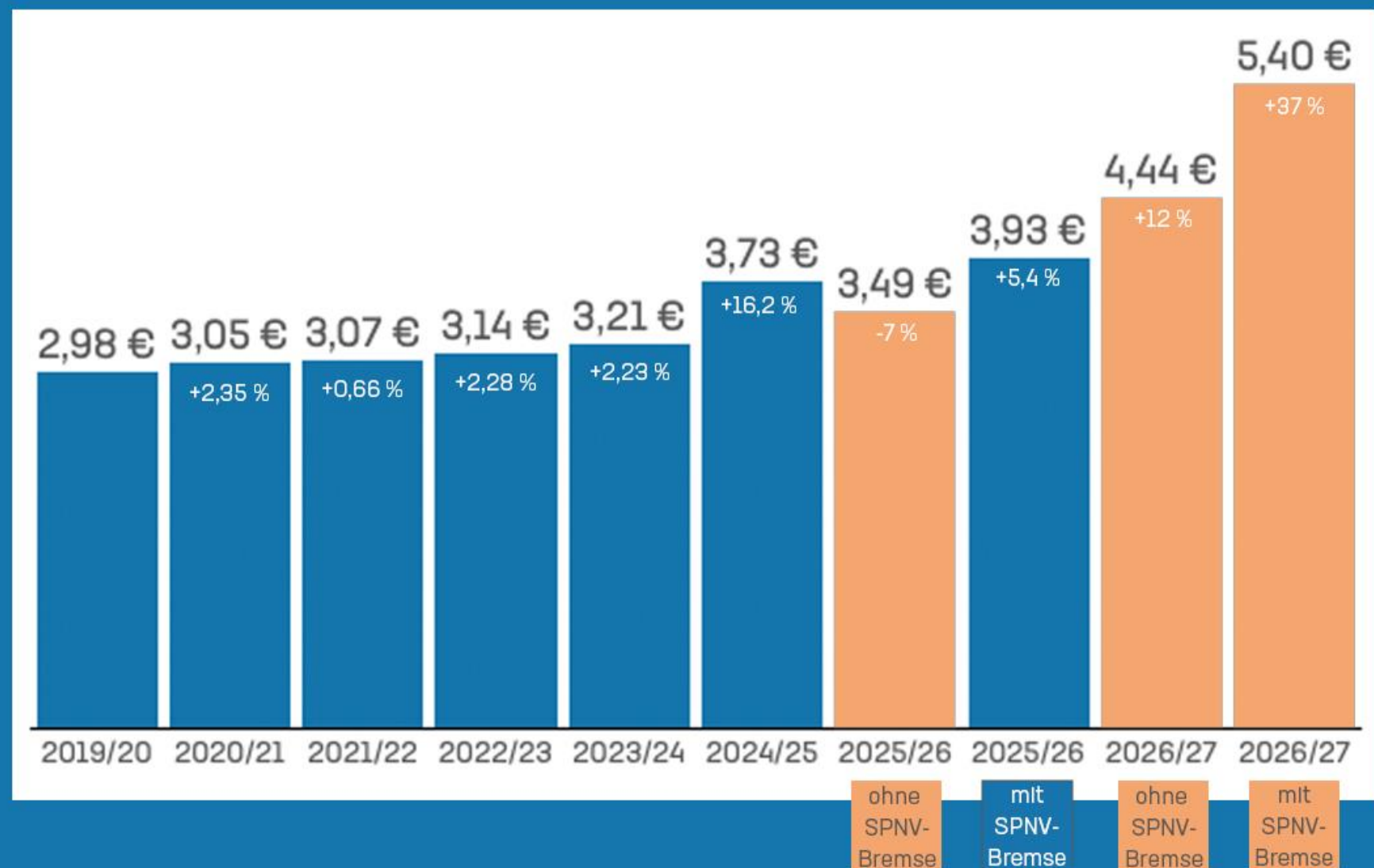
Eine grundsätzliche Trassenpreisreform bleibt unerlässlich

Zum
Konzeptpapier



- **Preisniveau:** Wachstumsorientiertes Grenzkostensystem (Startpunkt: **2 Euro/trkm**)
- **Preisstabilität:** 5-jährige Festlegung durch Bundestagsbeschluss, dynamisiert mit sektorspezifischer Inflation
- **Finanzierung:** Bündelung der staatlichen Mittelflüsse der bisherigen Fördermaßnahmen als direkte Netzfinanzierung (zusätzlicher Finanzierungsbedarf ca. 1,5 Mrd. Euro)

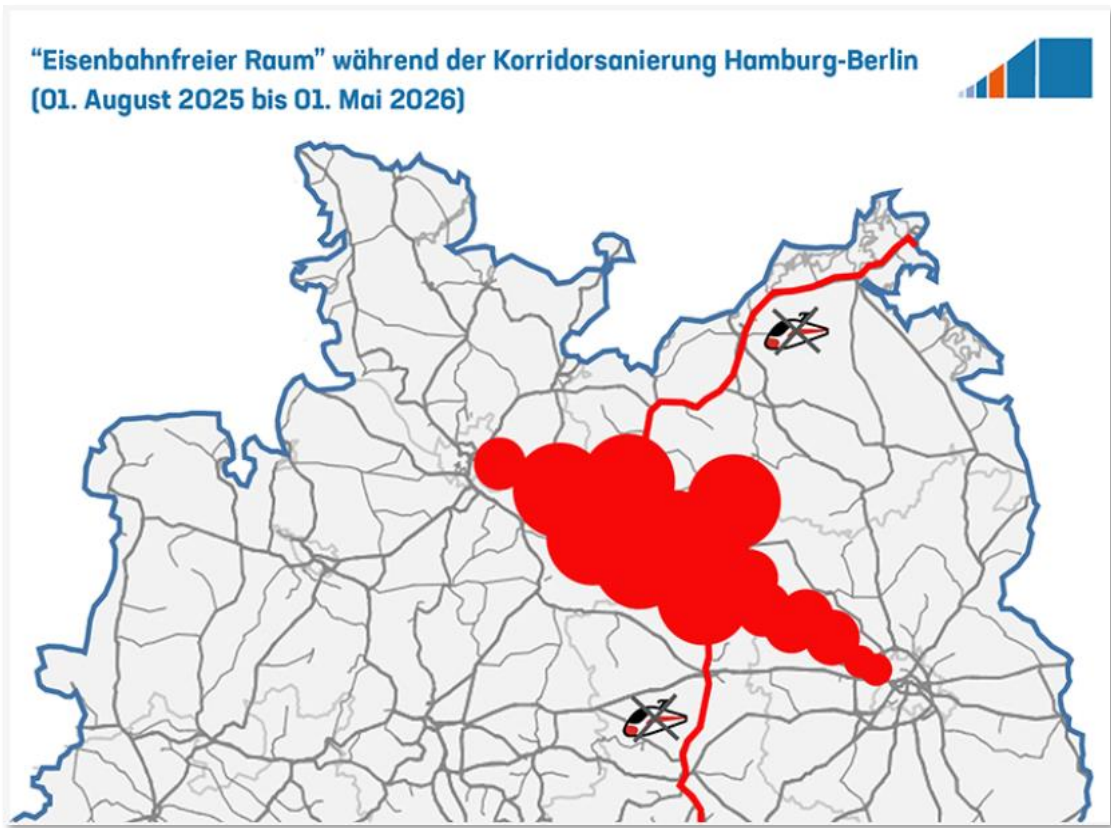
Trassenpreise DB InfraGO für den Standard-Güterzug



Das Marktsegment "Standard" beinhaltet alle Trassennutzungen, die nicht den Segmenten: sehr schwer, Güternahverkehr, Gefahrgutganzzug oder Lokfahrt zuzuordnen sind.



Korridorsanierung: Streckung allein reicht nicht



Budgetsicherheit für die DB InfraGO durch das Sondervermögen



Streckung bis 2036



Das BMV hat die Branche abblitzen lassen.



Agenda der Branche für die ständige Arbeitsgruppe mit der DB InfraGO AG:

- A** Layout-Standards & Netz-resilienz/Planung & Umsetzung
- B** Kapazitäten & Netzbewirtschaftung/Beteiligung & Kommunikation
- C** Bau- & Prüfkapazitäten/Finanzierung & Wirtschaftlichkeit
- D** ETCS & technische Standards



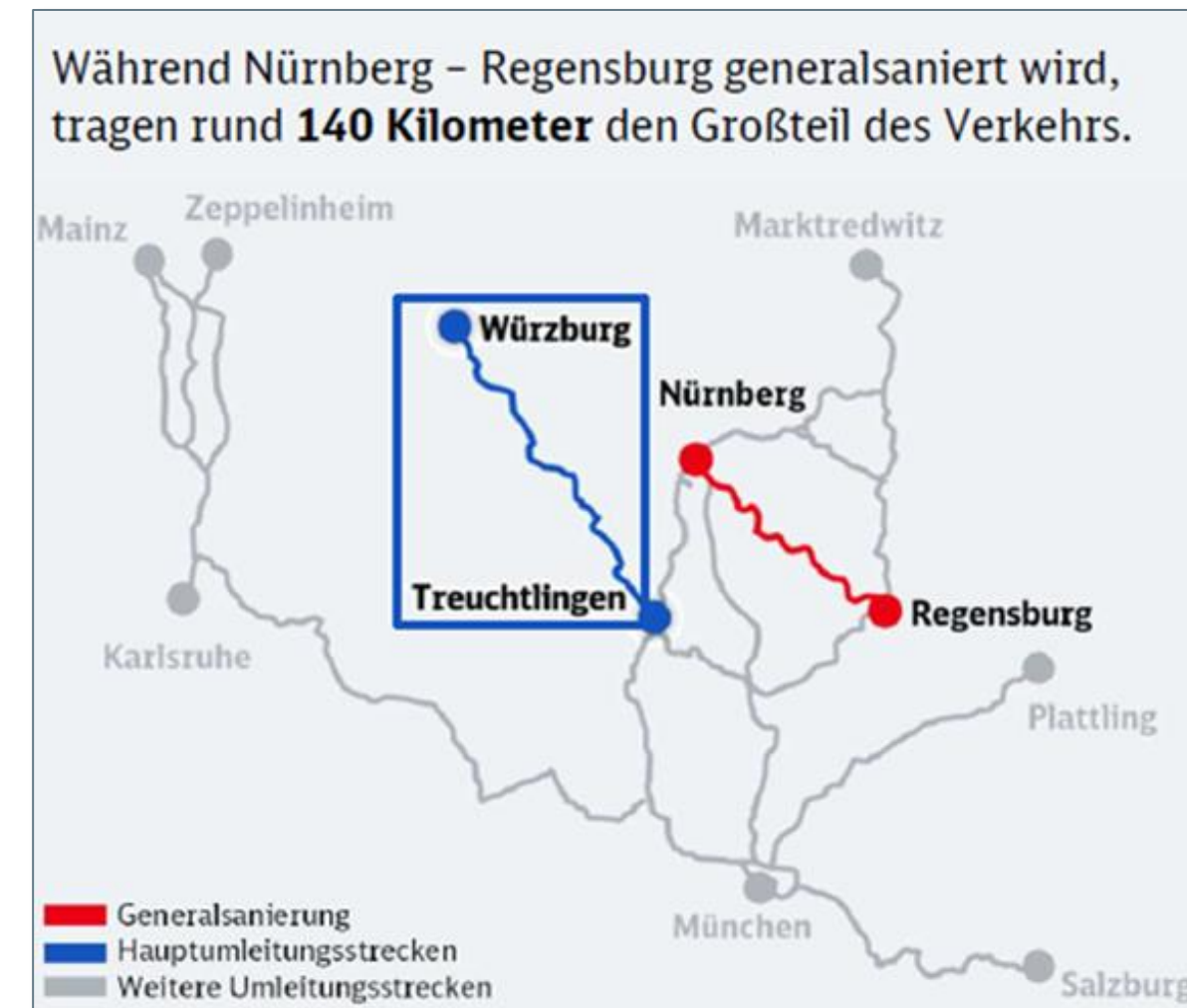
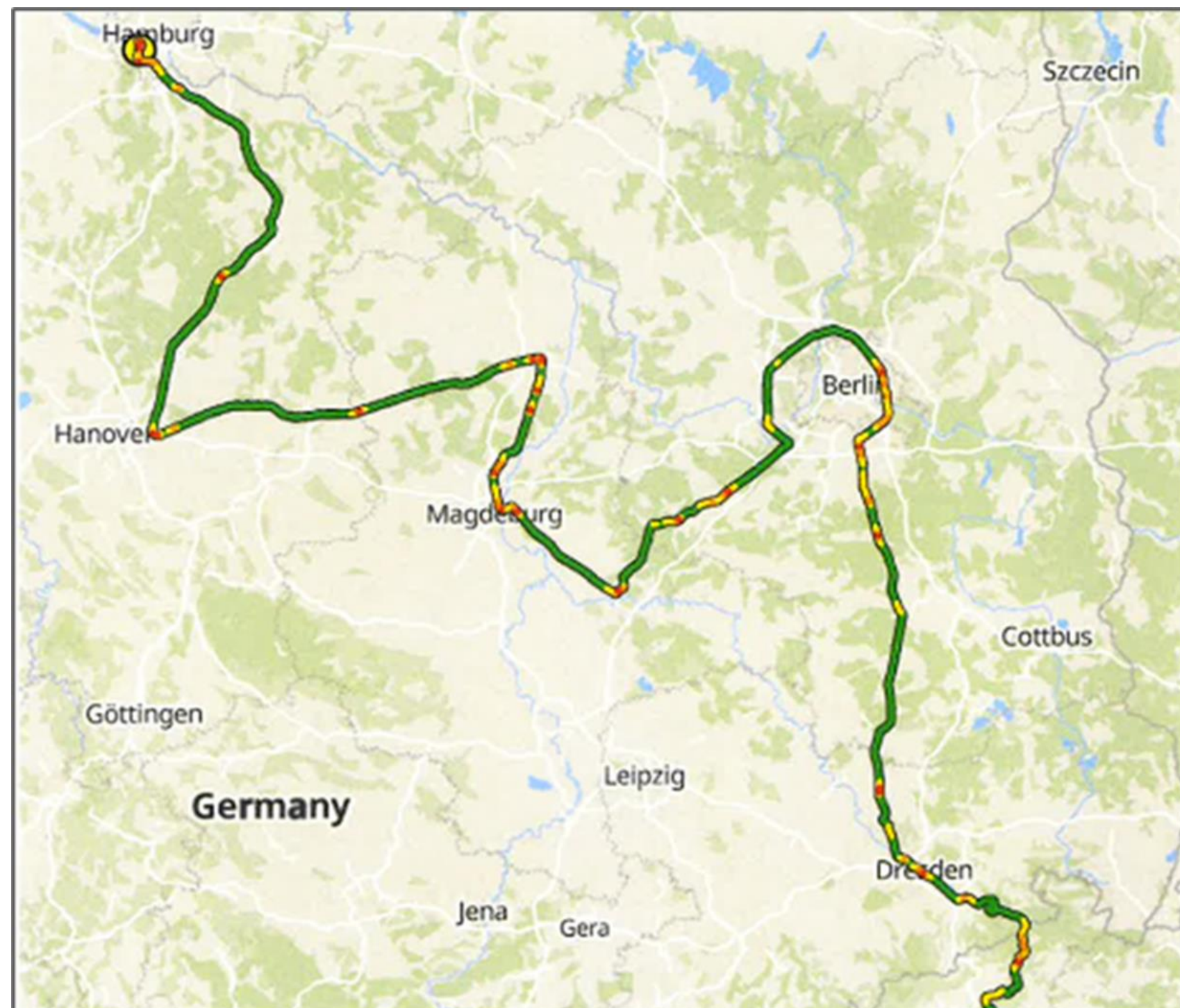
-  Reduzierte Störungen.
-  Kürzere Reaktionszeiten und **schnellere Entstörung** im Störfall.
-  **Stärkung** der lokalen personellen und materiellen **Ressourcen**.
-  **Stabile Qualität** des Streckenzustands.
-  **Zuverlässige Anlagen- und Streckenverfügbarkeit**.

DB InfraGO AG | Branchendialog Generalsanierungen Bayern 2026 | 14.10.2025

TO DO:
Weitere Begleitung von
Planung und Umsetz-
ung der Korridorplanungen
mit den Schwerpunkten:

- Umleiter- und Sperrkonzept,
- Layoutstandards,
- Sperrdauer und Baufreiheitsversprechen,
- Kompensation von Betriebsmehrkosten und
- Kosteneffizienz.

Die Art der Netzsanierung treibt die verladende Wirtschaft auf die Straße – Mehrkosten werden nicht kompensiert, Österreich arbeitet an Lösungen (TU)



Mangelhafte Baukommunikation und die Unterbesetzung der Stellwerke bleiben Dauerbrenner

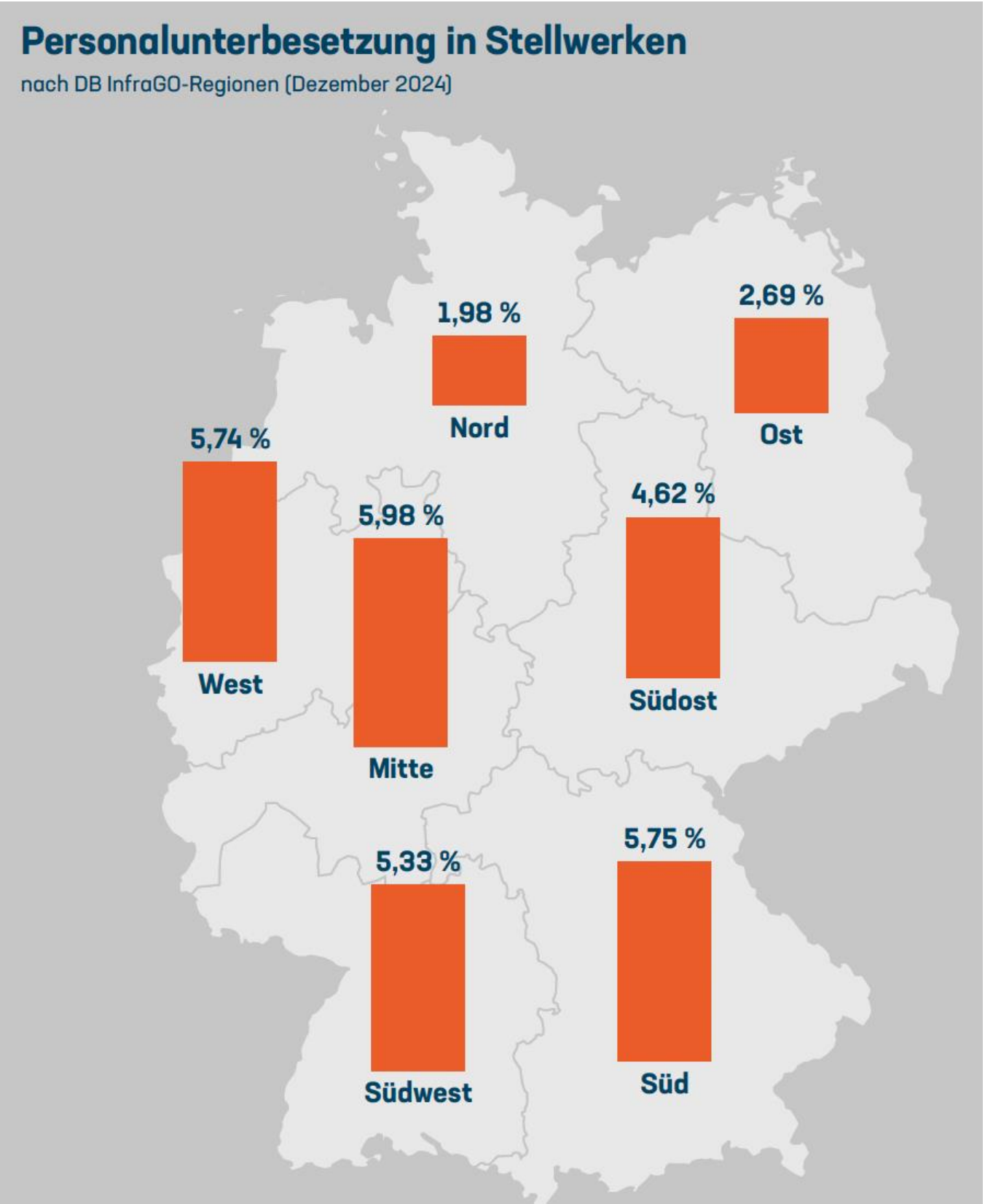


- Hausgemachte Probleme durch die systematische Unterbesetzung von Stellwerken und die verfristete Ankündigung von Baumaßnahmen haben die Fahrpläne zu einem Glücksspiel gemacht.
- Trotz mehrjährige Missstände haben die Beschwerdeverfahren bei der Bundesnetzagentur bislang keinen Erfolg gezeigt.
- Die Folgen und Kosten tragen EVU und verladene Wirtschaft – während DB InfraGO immer höhere Trassenpreise einnimmt – **Klagen / Massnahmen lehnt die DB ab, man müsste ja besser werden**

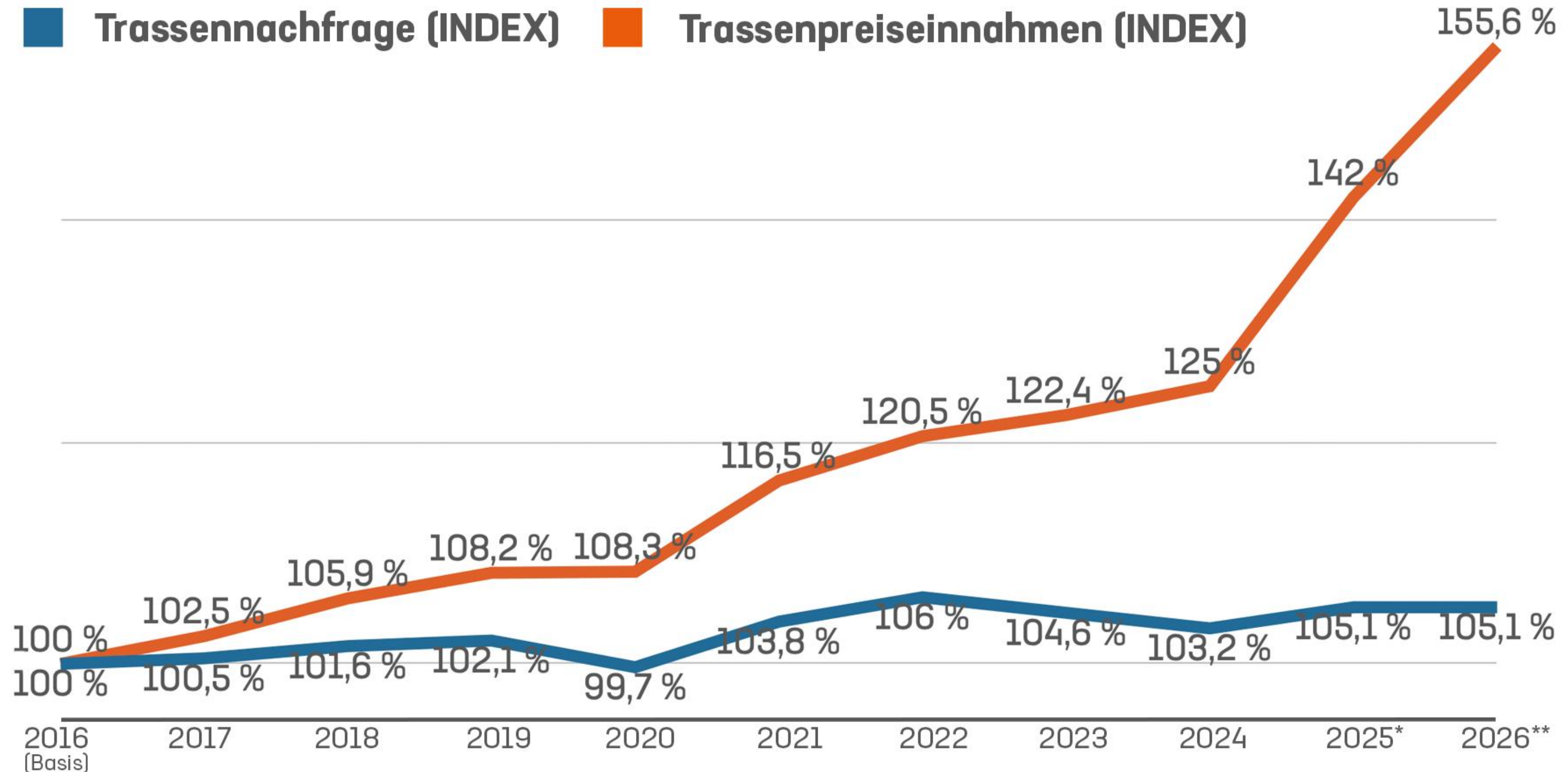
Fristgerechte Übermittlung von Bauinformationen								
2025	März	Apr.	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.
Fristerfüllung ZvF-Dokumente	43 %	33 %	37 %	30 %	37 %	26 %	45 %	38 %



Der Präsident der Bundesnetzagentur wirft der Deutschen Bahn »miserables Baustellenmanagement« vor. Pläne würden oft nicht rechtzeitig mitgeteilt, deshalb setzt die Behörde nun auf Strafzahlungen.



Trassenpreiseinnahmen steigen viel stärker als der Trassenabsatz (56% teurer) – Schiene wird unattraktiv



Rail Complexity: Jede Fahrt braucht eine große Menge an Papier – mehr als bei allen anderen Verkehrsarten

Ziel: Reduktion um 90 %!

Nur so können wir unsere CO₂-Emissionsziele erreichen.

Dafür brauchen wir die Unterstützung der EU.

16.017

**SHEETS OF PAPER
NEEDED TO DRIVE
A TRAIN IN EUROPE**



2.845



1.081



Die Eisenbahn ertrinkt in Bürokratie – was getan werden muss

- Austausch von Betriebspersonal zwischen Eisenbahnunternehmen vereinfachen
- Kontrollkonzept im Schienenlärm-schutzgesetz praxisnah gestalten, da leise Güterwagen inzwischen der Standard sind
- Regulierung der Fahrzeugunter-haltung (ECM-Verordnung) vereinfachen
- Antragsvoraussetzungen der Bundesförderprogramme, z. B. Bürgschaften, reduzieren und mittelstandsfreundlich ausgestalten
- Sicherheitsbescheinigung – Erwerb und Erneuerung – für die Unternehmen berechenbar machen
- Zulassungserfordernis für Änder-ungen an Eisenbahnfahrzeugen auf praxisgerechte Weise reduzieren
- Doppelabfragen von Statistik-Daten vermeiden sowie Statistiklieferungen an Behörden überprüfen und vereinfachen
- Telematikanforderungen für den Güterverkehr – TAF TSI – auf den Prüfstand stellen
- Triebfahrzeugführerscheinregelungen vereinfachen
- Pragmatische Weiterentwicklung zu Regelungen der Streckenkunde
- Eisenbahnaufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) praxisgerechter ausgestalten
- Grenzbetriebsverfahren auf das Niveau des Straßengüterverkehrs reduzieren
- Betriebsregelwerk entschlacken und konzentrieren
- Externe Audits auf das Notwendigste reduzieren

Pressemitteilung

Berlin, den 11. März 2025

Verbände fordern deutliche Entbürokratisierung für den Schienengüterverkehr

Mehr unternehmerische Eigenverantwortung statt Regelungsflut

Die Schienengüterverkehrsbranche, vertreten durch die Verbände VDV und DIE GÜTERBAHNEN, fordert von der kommenden Bundesregierung eine deutliche und zeitnahe Entbürokratisierung. Der permanente Aufwuchs von Bürokratie und gesetzlichen Vorgaben durch europäische und deutsche Gesetzgebung bremse zunehmend das Unternehmertum und belaste vor allem kleinere und mittlere Güterbahnen erheblich. VDV und DIE GÜTERBAHNEN fordern daher von der Politik mehr Vertrauen in die unternehmerische Eigenverantwortung und staatliche Kontrolle nur dort, wo es nötig ist.



EP Cargo

Wie geht's weiter ?!



Entwicklung eines Zukunftsbildes 203x des Schienengüterverkehrs zusammen mit Verladern / allen Stakeholdern – auch Euch (VPI)



- Den Schienengüterverkehr international durchlässiger & einfacher machen: beim Informationsfluss genauso wie mit einheitlicher Betriebssprache.
- Level Playing Field
- Digitalisierung und Automatisierung mit zwei klaren Zielen: Kosten senken und Kundennutzen stiften. DAK ist nicht DIE Lösung.
- Logistische Bedürfnisse noch deutlich besser befriedigen: egal ob direkt aus dem Gleisanschluss oder in Kombination mit anderen Verkehrsträgern – auf die beste Lösung im Sinne der Kunden kommt es an!
- Beratung am Kunden stärken: Viele wollen Schiene, aber wissen gar nicht, wie sie es anpacken sollen.
- Moderne Ausbildung gewährleisten, um den Nachwuchs zu sichern.



Unsere Top-Themen für die aktuelle Legislaturperiode



One-Stop-Shop:
Unsere wichtigsten Themen kompakt

1835



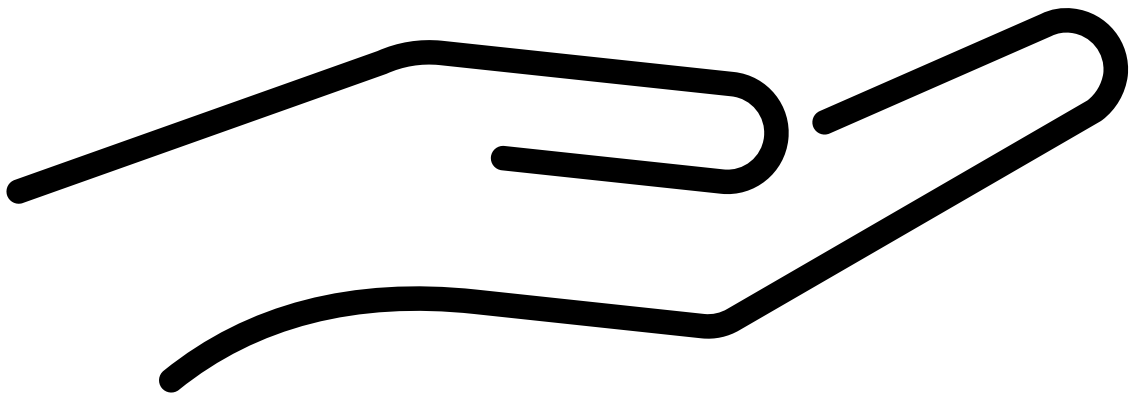
200 Jahre deutsche Eisenbahn

Wir schaffen 35 % bis 2035

2035

Trassenpreise
Finanzierung der Infrastruktur
Reformen bei der Deutschen Bahn / Strategie für die Schiene

Korridorsanierung



Bundesamt für Schieneninfrastruktur
Finanzierungssystematik
Sondervermögen
Herauslösung der Infrastruktur
Trassenpreise
Entbürokratisierung
Korridorsanierungen
Ampel-Bilanz
Q&A

Wettbewerbsbahnen retten die Marktanteile des SGV



Mengenwachstum SGV – getrieben durch die Wettbewerber!

- Seit 25 Jahren stabil wachsend
- Prognosen des Niedergangs widerlegt
- Mehr Akquisitionen als Verluste bei den Wettbewerbsbahnen

Erfolgslogik

- Marktöffnung als Treiber
- Klare Kundenorientierung

Nicht entscheidend: Die “3 P’s”

- Positionspapiere
- PR-Konzepte
- PowerPoint-Folien

Entscheidend

- Fachkompetenz
- Kooperation
- Zähigkeit & Durchhaltevermögen
- Unternehmertum = Innovation = Kundenfokus & EBIT

Dankeschön!

...auch für Eure Unterstützung als VPI....

Es geht um unsere gemeinsame Zukunft !



*GIB NICHT AUF
Wenn alles so
einfach wäre, würde
jeder es schaffen!*

Backup

KEY TAKEAWAYS - winners will be the ones who



The time is now – next 5-7 years are key (decade of rail)

Fundamental changes ahead of us and we have to reposition & rethink ourselves if we want to be winners in 10 years from now

Key trends are multimodality, flexibility, transparency, digitalization and efficiency



Key prios **HAVE TO BE**
culture,
people,
organization & processes
in that sequence

- 1 - balance or partner (60/40) the best between the commodities they come from &
- 2 – adjust to the new demand they'll supply scalable in the future
- 3 - are best in class the way they'll supply in the future (platforms, IoT etc.)

Move fast, not too fast, but
walk the talk
“WE CAN”

WAGGONVERMIETER 4 FUTURE - ENABLES TO FOCUS ON MODAL SHIFT

not supplier, but partner (MoB)

multimodal supportive thinking
technical USP

Intelligent assets

Fast and transparent costs

Flexible availability

risk sharing

best flexible and modern fleet

e-waggon, XXL TC, modularity

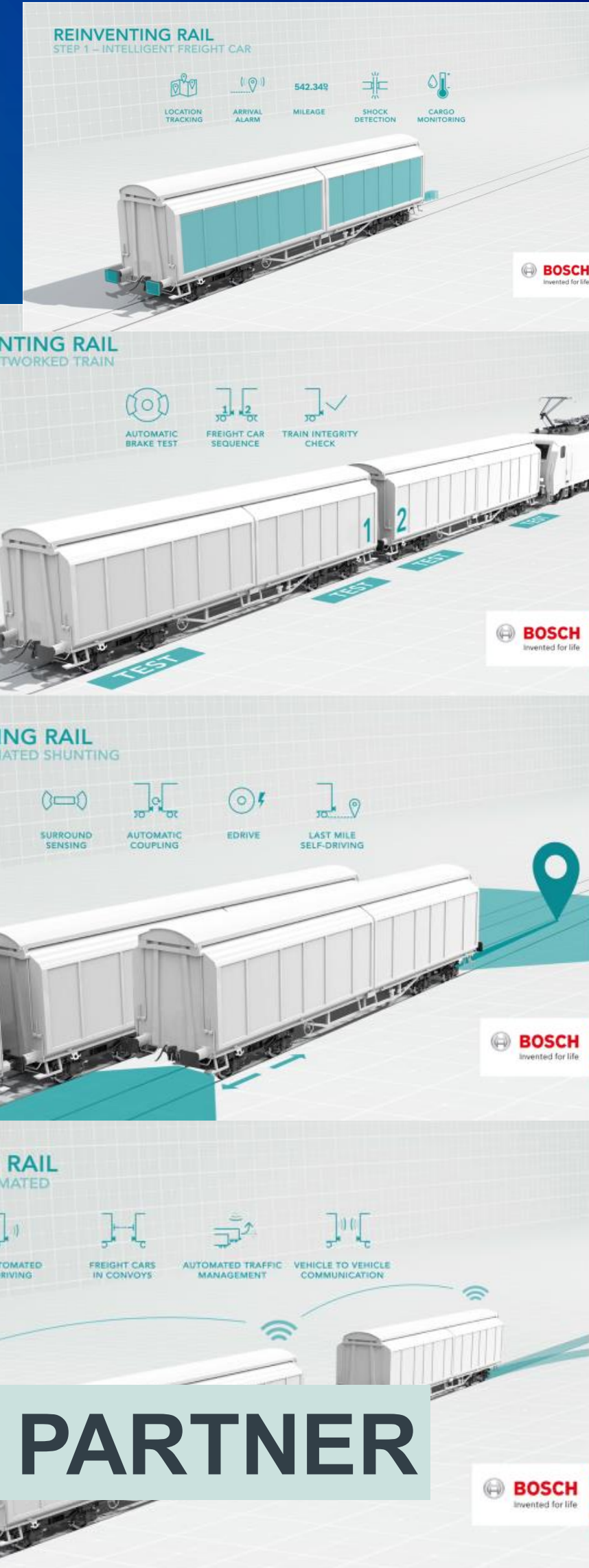
T&T, e-driving, info-transfer, preventive
maintenance, 100% availability,
supporting networked trains,
automated shunting and
self driving trains (HHLA example or BASF)

time to market

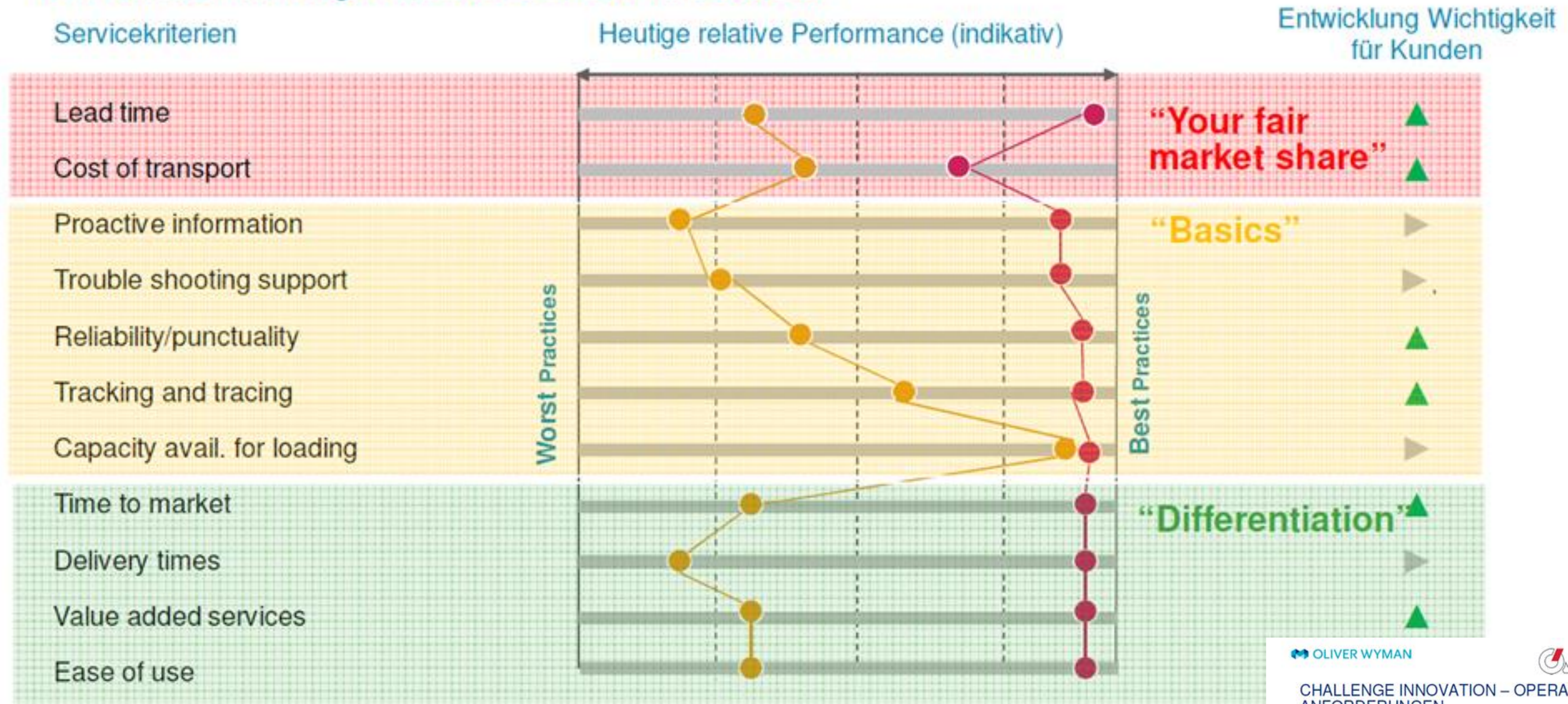
volatility, spot, speed

platforms, IoT

MODERN RAILFLEET CAPACITY PROVIDING PARTNER



Performance im Vergleich zwischen SGV und Strasse



● Durchschnitt Schiene ● Strasse ▲ Zunahme ▼ Abnahme ► Stabil

OLIVER WYMAN

ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT

CHALLENGE INNOVATION – OPERATIVE ANFORDERUNGEN

6. DEZEMBER 2017

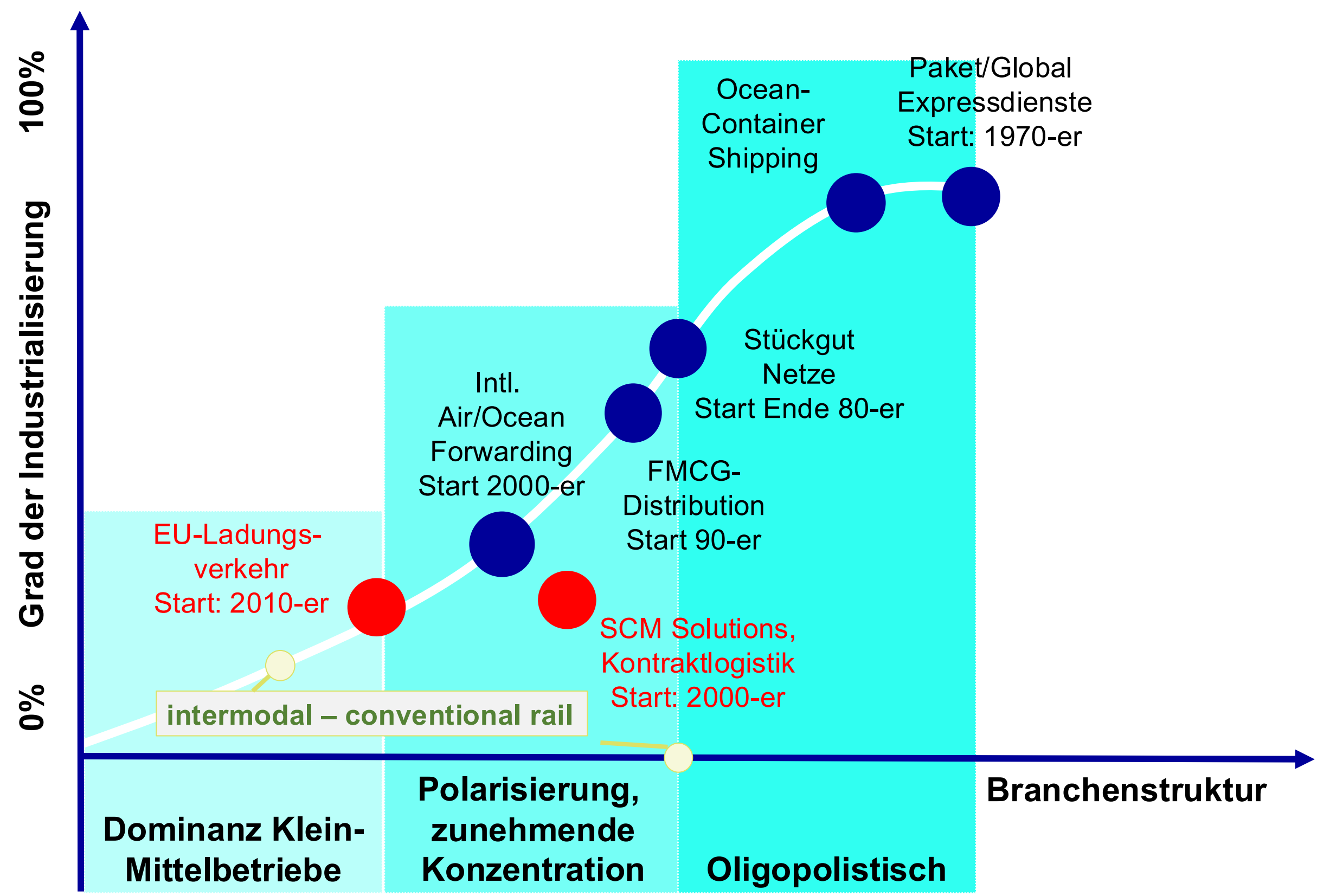


© Oliver Wyman

MARSH & MCLENNAN

Quelle: Oliver Wyman surveys

2013 - STATUS DER INDUSTRIALISIERUNG DER LOGISTIKMÄRKTE –



Jan Eifenhorst
Director European Sales & Business Development,
General Manager Germany

M +49 (0)160 97471748
jan.eifenhorst@lineas.net

Lineas Deutschland GmbH
Rheinstraße 105-107
D-55116 Mainz

König Albert II-Ian 37
B-1030 Brussels

Die größten operativen Herausforderungen in der Umsetzung von Innovationen und Digitalisierung liegen aber bei «soften» Themen

Organisation & Prozesse



- Kundenorientierung
- Geschwindigkeit (Entscheidungen, Reaktionsfähigkeit auf Veränderungen)
- Flexibilität (Ressourcenzuordnung,...)
- Funktionsübergreifende Integration
- Transparenz und Performance
- ...

Personal-entwicklung



- Umsetzung Rationalisierungen durch Automatisierung und Digitalisierung
- Ausbildung zur Übernahme neuer Aufgaben
- Analytics vs. Erfahrungs-basierte Skills
- ...

Kultur



- Kundenorientierung
- Agilität
- Flexibilität
- ...

 OLIVER WYMAN



CHALLENGE INNOVATION – OPERATIVE ANFORDERUNGEN

6. DEZEMBER 2017



© Oliver Wyman

 MARSH & MCLENNAN COMPANIES

Key Messages

1. **Bis zu 30% mehr Ressourcen und Kosten** - aktuelle operative Situation DRAMATISCH (Abnehmende Menge profitable EVU; Risiko der Wirtschaftlichkeit)
2. **Korridorsanierung** – viel schlechter geht nicht
3. **Schlechte Betriebsqualität** – Baukommunikation / Stellwerke
4. **Kosten** - BMV weigert sich und Infrago stellt nur die Mehrkilometer kostenfrei zur Verfügung – was ist aber mit Lok/TF/kundenseitigen Mehrkosten für Verspätungen (Neele – wir sprachen mal über den 100 Mio Top - + Grafik Betriebserschwerungskosten)

5. **Trassenkosten** – Steigen steigen steigen; Maßnahmenpaket hat einmalig (2026) geholfen, jetzt -> Reformbedarf

Förderprogramme: Grundsätzlich unplanbar

1. **TraföG** etc. – ein einziges Chaos – keiner weiss was kommt, Kosten steigen, Service wird immer schlechter
2. **Einzelwagenförderung** – what a mess – admin Monster und keine Neuverkehre – wie soll da ModalShift gehen ?

1. **Nationale und internationale Überregulierung** - weitere Komplexität und Zertifikate sind gewünscht, während im Koalitionsvertrag steht, dass es 25% weniger werden MUSS -> Entbürokratisierung

=> **Essenz: Reduzierte Wirtschaftlichkeit führt zu steigenden Preisen und negativem Modal-Shift - schlecht für uns alle**